

GEMEENTE WEVELGEM
BELEIDSPLAN MOBILITEITSPLAN



20 november 2020, na projectstuurgroep

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16
info@leiedal.be

Ontwerpers:

Aurelie Van Obbergen

In samenwerking met:

Steven Hoornaert
Nele Vandaele

Opdrachtgever:

Gemeente Wevelgem

De Burgemeester:

Jan Seynhaeve

De Schepen van Mobiliteit:

Lobke Maes

De Algemeen Directeur:

Kurt Parmentier

LEESWIJZER

Dit beleidsplan is een verbrede en verdiepte versie van het beleidsplan dat op 4 juli 2011 conform verklaard werd. De visies en uitgangspunten van het vorige mobiliteitsplan blijven dus van kracht maar er werden een aantal verbredingen en verdiepingen uitgevoerd.

Een aantal 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 [tekstuele wijzigingen in kleur aangeduid](#). Nieuwe kaarten of afbeeldingen worden met een **kader** aangeduid.

INHOUDSOPGAVE

LEESWIJZER

COLOFON

| | |
|---|-----------|
| 1. INLEIDING | 8 |
| 1.1. PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN | 8 |
| 1.1.1. SPOOR 2: VERBREDEN & VERDIEPEN | 8 |
| 1.2. PARTICIPATIETRAJECT | 8 |
| 1.3. BETROKKEN ACTOREN | 9 |
| 1.3.1. ADVIESINSTANTIES | 9 |
| 1.3.2. GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE / PROJECTSTUURGROEP | 9 |
| 2. PROBLEEMSTELLING | 10 |
| 2.1. PROBLEEMOMSCHRIJVING MOBILITEIT – RUIMTE: LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID IN GEVAAR | 10 |
| 2.1.1. MOBILITEITSPROBLEMEN MET EEN RUIMTELIJKE INSLAG | 10 |
| 2.1.2. MOBILITEITSPROBLEMEN OP BASIS VAN DE BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR | 10 |
| 2.1.3. MOBILITEITSPROBLEMEN OP BASIS VAN DE GEPLANDE VERKEERSPROJECTEN | 11 |
| 2.2. AFSTEMMING PROBLEEMSTELLING, ONDERZOEK EN BELEIDSMATREGELEN | 12 |
| 3. KEUZE VAN HET VOORKEURSCENARIO | 13 |
| 3.1. SAMENVATTING SCENARIO'S EN VARIANTEN | 13 |
| 3.1.1. TRENDSCENARIO | 13 |
| 3.1.2. DUURZAAM SCENARIO | 14 |
| 3.2. MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN SCENARIO | 16 |
| 3.2.1. KEUZE VAN VARIANTEN | 16 |
| 3.3. BESLUIT | 17 |

RICHTINGGEVEND GEDEELTE

WEVELGEM IN BEWEGING: DUURZAAM BELEIDSPLAN MOBILITEIT

| | |
|---|-----------|
| 4. WERKDOMEIN A – GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN | 20 |
| 4.1. STRUCTUURPLANNING | 20 |
| 4.1.1. GEWESTELIJK RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK (ASK) | 20 |
| 4.1.2. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN | 21 |
| 4.1.3. ONTWERP VAN MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN | 24 |
| 4.1.4. HERZIENING PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN | 24 |
| 4.1.5. UPDATE BOVENLOKALE FUNCTIONELE FIETSROUTENETWERKEN | 24 |
| 4.1.6. DECREET BASISBEREIKBAARHEID | 24 |
| 4.1.7. VERVOERREGIO KORTRIJK | 25 |
| 4.2. STRATEGISCHE PROJECTEN | 26 |
| 4.2.1. WEVELGEM | 26 |
| 4.2.2. TER BIEST | 28 |
| 4.2.3. GULLEGEM | 30 |
| 4.2.4. MOORSELE | 31 |
| 4.3. RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN | 32 |
| 4.3.1. PRUP ZILVEREN SPOOR | 32 |
| 4.3.2. PRUP BEDRIJVENTERREIN MENEN-WERVIK | 33 |
| 5. WERKDOMEIN B – GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE | 35 |
| 5.1. AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN/VOETGANGERSNETWERK | 35 |
| 5.1.1. INRICHTINGSVEREISTEN | 35 |

| | |
|---|-----------|
| 5.1.2. AFBAKENING VERBLIJFSGEBIEDEN | 35 |
| 5.2. EEN FIJNMAZIG FIETSROUTENETWERK | 36 |
| 5.2.1. ROL VAN HET FIETSVERKEER IN HET MOBILITEITSPLAN | 36 |
| 5.2.2. OPBOUW FIETSROUTENETWERK: STREVEN NAAR EEN SAMENHANGEND EN GEBIEDSDEKKEND HIËRARCHISCH NETWERK | 36 |
| 5.2.3. KWALITEITSEISEN VOOR FIETSVOORZIENINGEN | 47 |
| 5.2.4. TRAGE WEGENNETWERK | 49 |
| 5.3. OPENBAARVERVOERPLAN | 52 |
| 5.3.1. NMBS | 53 |
| 5.3.2. DE LIJN | 54 |
| 5.3.3. VERKNOPING VAN VERSCHILLENDE MODI – MOBIPUNTEN | 58 |
| 5.4. WEGENCATEGORISERING | 59 |
| 5.4.1. ROL VAN DE WEGENCATEGORISERING IN HET MOBILITEITSPLAN | 59 |
| 5.4.2. OVERZICHT VAN DE CATEGORIEËN | 59 |
| 5.4.3. SITUERING IN DE GEWENSTE REGIONALE VERKEERSSTRUCTUUR | 59 |
| 5.4.4. LOKALE WEGEN, SELECTIE DOOR DE LOKALE OVERHEID | 59 |
| 5.5. INRICHTING VAN WEGEN AFGESTEMD OP DE CATEGORISERING | 62 |
| 5.5.1. VISUELE HERKENBAARHEID VAN DE WEGTYPES (LEESBAARHEID) | 62 |
| 5.5.2. DUURZAAM VEILIG | 63 |
| 5.5.3. SNELHEIDSBELEID | 63 |
| 5.5.4. VERKEERSVEILIGHEIDSPPLAN | 63 |
| 5.5.5. PLAN ZWAAR VERKEER | 66 |
| 5.5.6. SLUIPVERKEER | 66 |
| 5.5.7. INFRASTRUCTURELE AANPASSINGEN | 67 |
| 5.6. PARKEERPLAN EN PARKEERBEHEER | 68 |
| 5.6.1. OPTIMALISEREN VAN HET BESTAAND PARKEERAREAL | 68 |
| 5.6.2. PARKEERREGULERING | 68 |
| 5.6.3. OVERSTAPVOORZIENINGEN | 71 |
| 5.6.4. CARPOOLPARKINGS | 71 |
| 5.6.5. VRACHTWAGENPARKEREN | 71 |
| 6. WERKDOMEIN C – MOBILITEITSMANAGEMENT | 72 |
| 6.1. MODULE C1 – VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN EN EVENEMENTEN | 72 |
| 6.2. MODULE C3 – ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN | 72 |
| 6.3. MODULE C4 – HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGLEMENTERINGEN, E.A. | 72 |
| 6.4. MODULE C5 – BELEIDSONDERSTEUNING | 72 |
| 6.5. MODULE C6 – MONITORING EN EVALUATIE | 72 |

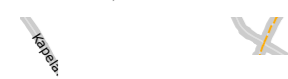
7. WERKDOMEIN E –ACTIEPROGRAMMA

BIJLAGEN

| | |
|--|-----------|
| 8. VERSLAG PARTICIPATIE – ONLINE BEVRAGING | 83 |
| 8.1. PROFIEL | 83 |
| 8.2. MODAL SPLIT | 83 |
| 8.3. (FIETS-)VEILIGHEID | 84 |
| 8.4. PARKEREN | 84 |
| 8.4.1. MOORSELE/GULLEGEM | 84 |
| 8.4.2. WEVELGEM | 84 |
| 8.5. FOCUS | 84 |
| 9. VERSLAG PROJECTSTUURGROEP OVER ONDERZOEKSNOTA (8/1/2020) | 86 |
| 10. VERSLAG PROJECTSTUURGROEP OVER BELEIDSNOTA (13/11/2020) | 88 |

STRATENPLAN WEVELGEM

BRON: AGIV, SEPTEMBER 2017



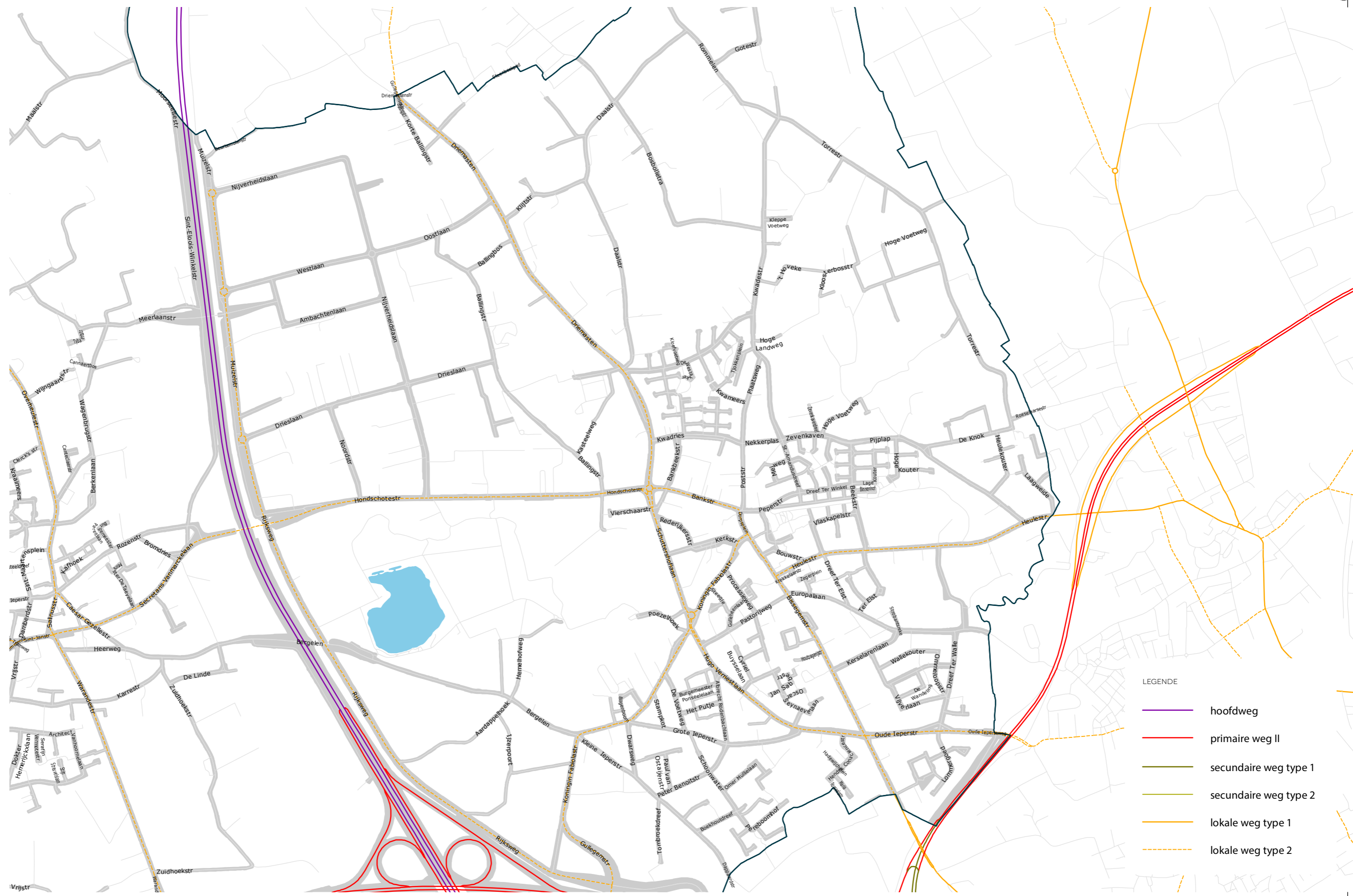
LEGENDE

- hoofdweg
- primaire weg II
- secundaire weg type 1
- secundaire weg type 2
- lokale weg type 1
- lokale weg type 2



STRATENPLAN GULLEGEM

BRON: AGIV, SEPTEMBER 2017



STRATENPLAN MOORSELE

BRON: AGIV, SEPTEMBER 2017

LEGENDE

- hoofdweg
- primaire weg II
- secundaire weg type 1
- secundaire weg type 2
- lokale weg type 1
- lokale weg type 2



1. INLEIDING

1.1. PROCEDURE HERZIENING MOBILITEITSPLAN

Het huidige mobiliteitsplan van de gemeente Wevelgem werd op **4 juli 2011** conform verklaard door de Provinciale AuditCommissie (PAC).

1.1.1. Spoor 2: Verbreden & verdiepen

Op 17/5/2017 werd een GBC-vergadering gehouden om de sneltoets uit te voeren voor het gemeentelijke mobiliteitsplan.

De actoren die lid zijn van de GBC staan nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario van het mobiliteitsplan. Wel wenst de GBC het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te verbreden en/of verdiepen. Er wordt gekozen voor 'spoor 2', nl. verbreden en verdiepen van het huidige mobiliteitsplan.

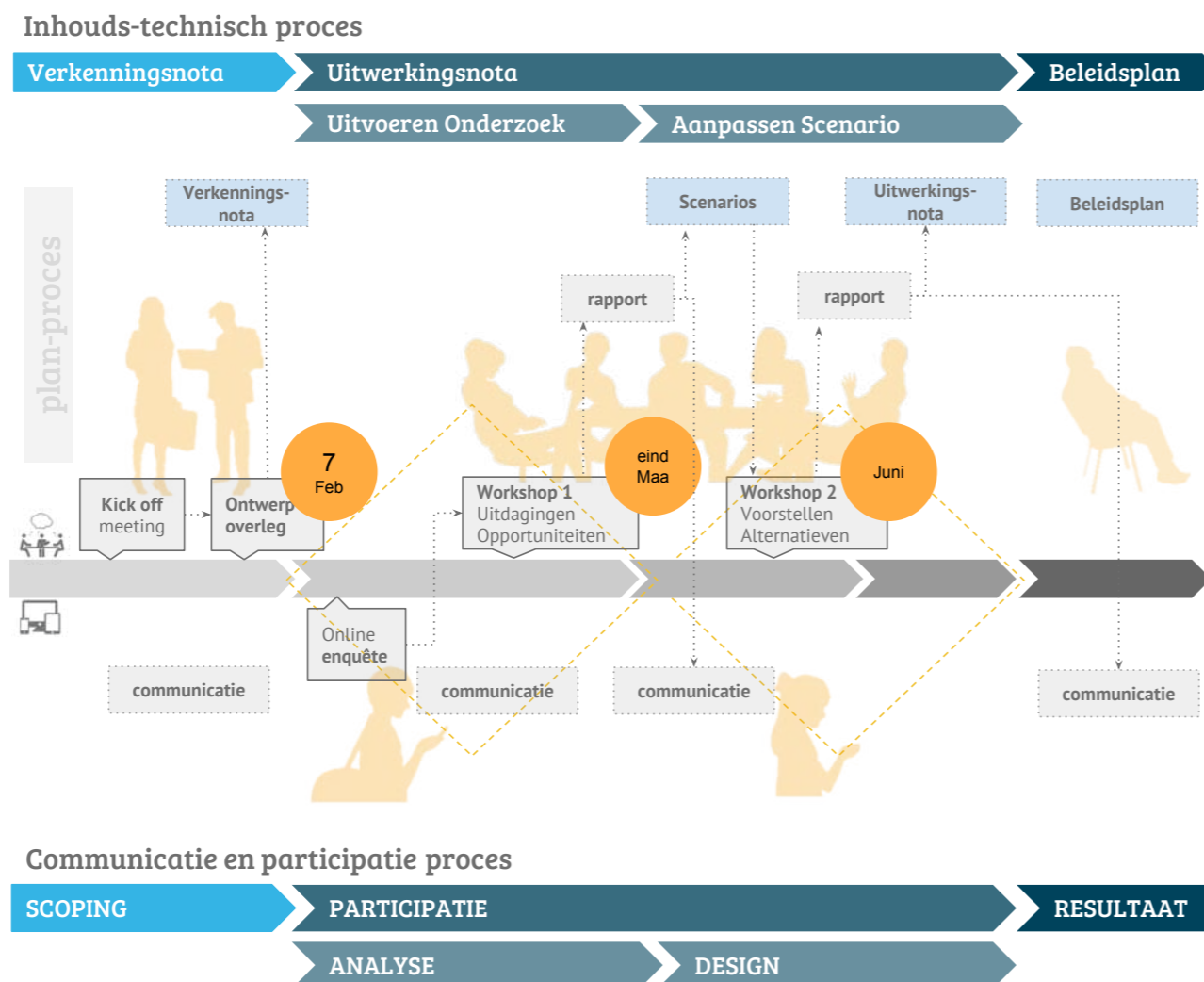
1.2. PARTICIPATIETRAJECT

Met het verplichte participatietraject wil het mobiliteitsdecreet 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 Wevelgem via een breed participatietraject met een bevraging en workshops.

Hiernaast is het schema van het gevoerde participatieproces terug te vinden.

- Op 7 februari 2018 werd een kick-off meeting gehouden met beleidsmedewerkers en adviesraden.
- In maart 2018 werd een enquête gelanceerd naar alle inwoners van Wevelgem. Tussen 3 en 21 maart werden 1.522 antwoorden geregistreerd. (zie "8. Verslag participatie - online bevraging" op pag. 83)
- Op 29 maart werd een dialoogsessie over mobiliteit gehouden in de Porseleinhallen. Bezoekers konden vrij in- en uitlopen tussen 16u en 20u, en werden aangespoord om dieper mee na te denken over o.a. de resultaten van de bevraging.



1.3. BETROKKEN ACTOREN

1.3.1. Adviesinstanties

| sneltoets | gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) | 17 mei 2017 |
|----------------|--|-------------------------------------|
| | regionale mobiliteitscommissie (RMC) | 7 juli 2017 |
| verkenningnota | gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) | 26 maart 2018 |
| | regionale mobiliteitscommissie (RMC) | 14 mei 2018 |
| onderzoeksnota | gemeenteraadscommissie | 27 mei 2019 |
| | projectstuurgroep (PSG) (= vroegere GBC) (zie "9. Verslag projectstuurgroep over onderzoeksnota (8/1/2020)" op pag. 86) | 8 januari 2020 |
| beleidsplan | openbaar onderzoek | 7 september 2020- 7 oktober 2020 |
| | projectstuurgroep (PSG) | 13 november 2020 |
| | voorlopige vaststelling door college van burgemeester en schepenen (CBS) | voorzien november 2020 |
| | definitieve vaststelling door gemeenteraad (GR) | voorzien december 2020 |

1.3.2. Gemeentelijke BegeleidingsCommissie / ProjectStuurGroep

De vroegere Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) werd vervangen door een "projectstuurgroep" (PSG).

Het decreet betreffende de basisbereikbaarheid bepaalt de minimale samenstelling van de PSG:

1. De initiatiefnemer van een project
2. Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n);
3. Een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW
4. Een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder

Daarnaast kan de PSG uitgebreid worden met verschillende leden (vast of ad hoc).

De samenstelling van de nieuwe PSG blijft gelijkaardig aan de vroegere samenstelling van de GBC:

| Functie | | Adres |
|----------------------------------|--|--|
| Voorzitter | Schepen van mobiliteit van de gemeente Wevelgem Initiatiefnemer van het plan | College van burgemeester en schepenen, van en te 8560 Wevelgem |
| Vast lid (minimum-samenstelling) | Burgemeester van de gemeente Wevelgem | College van burgemeester en schepenen, van en te 8560 Wevelgem |
| Vast lid (minimum-samenstelling) | Schepen van openbare werken van de gemeente Wevelgem | College van burgemeester en schepenen, van en te 8560 Wevelgem |
| Vast lid (minimum-samenstelling) | Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid | VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 – bus 82, 8200 Brugge |
| Vast lid (minimum-samenstelling) | Vlaamse Overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen | VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge |
| Vast lid (minimum-samenstelling) | De Vlaamse Waterweg | |
| Variabel lid | VVM De Lijn West-Vlaanderen | Nieuwpoortsesteenweg 110, 8400 Oostende |
| Variabel lid | Vlaamse Overheid, Departement Omgeving | VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge |
| Variabel lid | Provincie West-Vlaanderen, dienst Mobiliteit | Abdijbekestraat 9, 8200 Brugge |
| Variabel lid | NMBS | Koningin Maria Hendrikaplein 2 – sectie 901 9000 Gent |
| Variabel lid | Gemeentelijke diensten Wevelgem: • diensthoofd openbare infrastructuur & mobiliteit • verkeersdeskundige | |
| Variabel lid | Alle leden van de gemeentelijke mobiliteitsraad, inclusief de leden van de politieke fracties | |
| Variabel lid | Infrabel | |

2. PROBLEEMSTELLING

2.1. PROBLEEMOMSCHRIJVING MOBILITEIT – RUIMTE: LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID IN GEVAAR

De probleemstelling daterend van 2011 werd geactualiseerd, aangevuld en aangepast aan de huidige situatie. Een aantal projecten werden ondertussen gerealiseerd en een aantal problemen werden opgelost.

2.1.1. Mobiliteitsproblemen met een ruimtelijke inslag

A. Uitbreiding regionaal bedrijventerrein Gullegem – Moorsele

Het huidige op- en afrittencomplex Gullegem op de A19 is niet voorzien op de toename van het verkeer die deze ontwikkeling met zich meebracht. Op de afrit die aansluit op de N343 is het dan ook geregeld aanschuiven. Ook in de Koningin Fabiolastraat zorgt de toename van het verkeer dat naar de bedrijventone moet, voor problemen.

Het regionaal bedrijventerrein Gullegem – Moorsele werd uitgebreid met 50 ha. De uitbreiding is op vandaag grotendeels opgevuld met een mix van activiteiten (distributie, kantoren, groothandel...). De aansluiting A19/R8 en het op- en afrittencomplex van de A19 (met aantakking op de N343) werden nog niet aangepakt maar [de heraanleg d.m.v. lichtenregeling staat op de planning](#).

B. Kleinhandelontwikkeling

Op allerlei locaties tussen de stads- en dorpskernen ontstaan grootschalige tuin- en landbouwgerelateerde kleinhandelsactiviteiten (b.v. tuinbouwcentrum...) die heel wat autoverkeer aantrekken.

Ten noorden van de kern van Gullegem bevindt zich ook een sterk autogerichte kleinhandelsconcentratie (Driemasten).

[De gemeente wenst bijkomende dynamiek te noorden van Gullegem tegen te gaan \(cfr. lopende planningsprocessen\)](#).

Op vandaag passeert buslijn 61 langs de Driemasten. [Deze buslijn zal vanaf 2021, i.k.v. het nieuwe regionale openbaar vervoerplan, niet meer doorheen de Driemasten rijden](#).

C. Recreatie

[Evenementen op het Zilveren Spoor in Moorsele zorgen op bepaalde momenten voor grote belasting van het centrum van Moorsele. Het sterk autogerichte karakter heeft te maken met de locatie \(niet gelegen aan een sterke openbaarvervoerverbinding\) en het tijdstip van de evenementen \('s avonds, op zondag...\).](#) [De site is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan geselecteerd als specifiek toeristisch-recreatief knooppunt \(zie "4.1.4. Herziening Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan" op pag. 24\). Om de toekomstige mogelijkheden van de site af te tasten besliste de Provincie om de opmaak van een PRUP \(Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan\) op te starten \(zie "4.3.1. PRUP Zilveren Spoor" op pag. 32\). De toekomstige invulling van de site Zilveren Spoor kan mogelijk een effect hebben op de mobiliteit in Moorsele.](#)

2.1.2. Mobiliteitsproblemen op basis van de bestaande verkeersstructuur

2.1.2.1. Regionale verkeersstructuur

ONVOLLEDIG KNOOPPUNT A19/R8

Het knooppunt van de A19 met de R8 is een uiterst gevaarlijk punt, vooral voor linksafslaand verkeer (b.v. verkeer dat van de A19 komt en de R8-noord wil oprijden). Bovendien zorgt de niet optimale uitwerking van het knooppunt voor sluipverkeer op regionaal niveau: omwille van de onveiligheid tracht men dit knooppunt te vermijden. [De heraanleg is voorzien voor 2021 bij Vlaamse Overheid](#).

OP-/AFRIT GULLEGEM TE DICHT BIJ KLAVERBLAD A19 - E403

De op- en afrit van Gullegem ligt zeer dicht bij het klaverblad van de A19 en de A17/E403. In deze strook gebeuren heel wat weefbewegingen in verschillende richtingen (mensen die de A19 oprijden en mensen die van de A19 naar de E403). Hierdoor gebeuren er heel wat ongevallen.

BUS OP N8 MEE IN FILE

Het openbaar vervoer ondervindt – in hoofdzaak tijdens de spitsuren – last van een slechte doorstroming op de N8, waardoor de commerciële snelheid daalt en de betrouwbaarheid van het systeem afneemt. Voor auto's en vrachtwagens biedt de A19 parallel met de N8 een alternatief. Daarnaast kan de Leie een alternatieve route bieden voor goederenvervoer.

Ondertussen werd de doorstroming voor de openbare bussen op de N8 gedeeltelijk geoptimaliseerd door de aanleg van een busstrook t.h.v. het gemeentehuis en door de aanleg van uitstulpende bushaltes in de Menenstraat en Kortrijkstraat.

2.1.2.2. Gemeentelijke verkeersstructuur

ZEER VEEL VERKEER DOOR MOORSELE

In Moorsele hebben de verkeerscirculatiemaatregelen geleid tot een lichte afname van doorgaand verkeer. Wel is het verkeer meer geconcentreerd, waardoor vooral de leefbaarheid in de Secretaris Vanmarckelaan door de meer dan 1.200 voertuigen ([cijfers 2011](#)) die er tijdens de (avond)spits passeren, sterk op de proef wordt gesteld.

DE N8 IS REDELIJK DRUK, MAAR VOORAL DOOR LOKAAL VERKEER

Heel wat bovenlokaal verkeer is de laatste 10 jaar gebruik gaan maken van de A19 in plaats van de N8 (met een gunstige verkeersafname in Wevelgem). Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer op de N8 beperkt is tot max 15%. Het meeste verkeer wordt dus gegenereerd of heeft een bestemming in Wevelgem. Recent is opnieuw een toename van de intensiteiten waar te nemen. Voor de toekomst is, afhankelijk van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkelingen, te verwachten dat de intensiteiten licht tot sterk zullen toenemen. Het aandeel zwaar verkeer op de N8 is relatief beperkt (4-8%). In absolute aantallen rijden per uur tot 95 zware voertuigen over de N8.

GRENS VOOR SCHUTTERSLOFLAAN – VERRIESTLAAN – OUDE IEPERSTRAAT IS BEREIKT

In Gullegem is het verkeer door de uitvoering van het verkeersplan van 1993 in het centrum afgenomen. De as Schuttersloflaan - Verriestlaan – Oude Ieperstraat is als lokale randweg rond het centrum gaan functioneren, waardoor het centrum ietwat ontlast is. Ten noorden van de kern, in de Pijplap, is een gelijkaardige stijging van de intensiteiten vast te stellen. Opmerkelijk is ook de toename van verkeer in de Kon. Fabiolastraat. Hier speelt het verkeersaantrekkende effect van de op-/afrit Gullegem op de A19. De sterke toename van verkeer in de Grote Ieperstraat, ondanks het afsluiten van de Bergelen, is mogelijk te wijten aan sluipverkeer dat het onveilige knooppunt van de A19 en de R8 richting noord wil vermijden.

GEBREKKIGE FIETSVOORZIENINGEN EN ONTBREKENDE SCHAKELS IN FIETSROUTENETWERK

In het verleden werden een aantal kwalitatieve autoluwe fietsroutes uitgebouwd. Toch zijn er nog een aantal ontbrekende schakels. Tussen Gullegem en Wevelgem is fietsen bijvoorbeeld zeer gevaarlijk door het vele autoverkeer dat richting oprijdt. Er bestaat geen rustiger alternatief.

De route langs de Leie heeft vooral recreatief en in mindere mate ook functioneel een belangrijke betekenis. Het noodzakelijke schipperen tussen beide oevers van de Leie doet afbreuk aan de kwaliteit van deze non-stoproute. Bovendien kan daardoor niet overal aangetakt worden op de route.

ONVEILIGHEID OP WEG NAAR SCHOOL EN AAN DE SCHOOLPOORT

Elke kern heeft zijn scholen en bijgevolg heel wat school fietsers. Bovendien rijden heel wat scholieren met de fiets naar middelbare scholen in naburige gemeenten of steden (vooral Menen en Kortrijk). De veiligheid van de schoolkinderen wordt onder druk gezet door het toenemende autoverkeer in de omgeving van de school en op de talrijke schoolroutes. Belangrijke fietsstromen zijn er in Wevelgem langs de N8, in de smalle Lode de Boninge- en Lauwestraat. Hier gebeuren heel wat (fiets)ongevallen. Scholieren uit Moorsele rijden voor een groot deel via de Bergelen – Grote en Oude Ieperstraat naar Kortrijk. In het centrum van Gullegem en Moorsele is er op de belangrijke wegen voor het autoverkeer (resp. Verriestlaan – Oude Ieperstraat en Sint-Jansstraat – Vanmarckelaan) ook een aanzienlijk aantal fietsers.

ONEFFICIËNT GEBRUIK VAN AANWEZIGE PARKEERPLAATSEN

De baanwinkels langs de N8 ter hoogte van het industrieterrein Wevelgem-Zuid hebben bijna allemaal een aparte op- en afrit (N8), wat verkeersonveiligheid in de hand werkt. Sommige winkels delen hun parkeerplaats, maar over het algemeen is het parkeren er grotendeels individueel georganiseerd.

GEEN OF BEPERKTE OPENBAARVERVOERBEDIENING VAN RANDEN VAN WOONKERNEN EN BEDRIJVENZONES

In Wevelgem is een sterke procentuele stijging vast te stellen in het reizigersverkeer via het spoor. Toch blijft dit in absolute aantallen eerder beperkt.

Een aantal buslijnen is zuiver gericht op het vervoer van schoolkinderen (rijden enkel tijdens de schoolspits). Van het schoolverkeer naar Menen en Kortrijk gebruikt respectievelijk 15% en 20% (cijfers 2011) de bus. Bedrijvenszones worden ook tijdens de spits niet bediend (enkel stop aan de rand de IZ -> bedrijven zitten tot 1 km van deze stop). Het openbaarvervoergebruik is dan ook zeer beperkt (<5% in 2011). De bussen met een regelmatig aanbod (min. uurfrequentie) dekken, vooral in Gullegem, slechts een gedeelte van het woongebied (53% in 2011). Het gaat vooral om de randen van de woonkernen: in Gullegem het noordoosten (omgeving Pijplap) en zuidwesten (omgeving Grote Ieperstraat), in Wevelgem de randen van de noordelijke woonlob (omgeving Moorselestraat en Gullegemstraat) en in Moorsele het noorden (omgeving Overheulestraat).

2.1.3. Mobiliteitsproblemen op basis van de geplande verkeersprojecten

AFWERKEN R8 OOST

Kortrijk beschikt over een niet afgewerkte oostelijke ringweg. Door het voltooiën van deze grootschalige ringinfrastructuur zal het verkeer in de omgeving beter gekanaliseerd worden, maar mogelijk zal ook bijkomend verkeer aangetrokken worden. De locatie van de aansluitpunten op het lokale wegennet zal de druk op de lokale wegen sterk bepalen.

Op de lokale verkeersafwikkeling in Wevelgem zal het afwerken van de R8 Oost rondom Kortrijk weinig invloed hebben, aangezien dit vooral lokaal verkeer tussen het noorden van Kortrijk en Kortrijk-Oost beïnvloedt.

K-R8 (R8 ZUID)

Ook tussen de knooppunten Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost ontbreekt een stuk ringweg rondom Kortrijk. Door toenemende verkeersintensiteiten staan beide knooppunten bovendien onder druk, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving bedreigt. Op voorstel van Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw Koen Van den Heuvel keurde de Vlaamse Regering op vrijdag 19 juli 2019 de startnota goed van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'K-R8 - Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving'.

Het plangebied K-R8 omvat de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

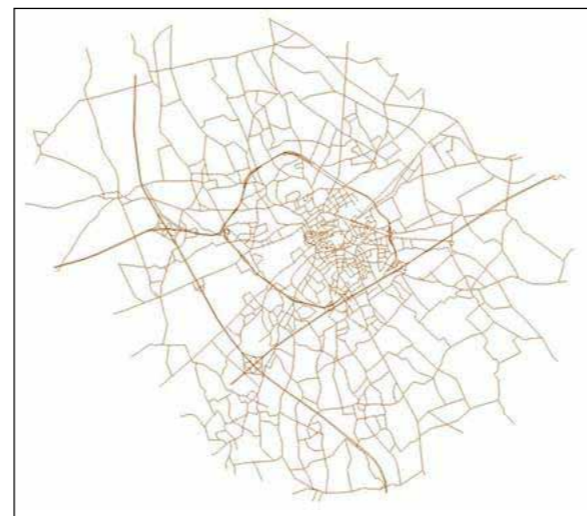
De verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de ring R8 tussen deze complexen wordt niet louter op zich bekeken, maar wel in samenhang met het inzetten op alternatieve mobiliteitsoplossingen en het nadenken over de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, het aanmoedigen van diverse vormen van gedeelde mobiliteit, het realiseren van veilige fietsverbindingen... en het evalueren van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden moeten bijdragen tot de oplossing.

Met de verfijnde startnota K-R8 is de nadruk komen te liggen op het verhogen van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost; de aanpak van de weginfrastructuur is maar één van de puzzelstukken om tot een verhoogde leefbaarheid te komen, naast het inzetten op modal shift en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het studiegebied van het planproces K-R8 is ruimer en komt overeen met de perimeter van het Stadsmodel van Kortrijk (zie figuur hiernaast). Dit studiegebied geldt voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid, mensgezondheid en (deels) biodiversiteit, water, landschap. In dit studiegebied wordt dus ten gevolge van het planproces K-R8 de effecten op vlak van verkeersstromen, op vlak van lucht, geluid en gezondheid, en op vlak van biodiversiteit, water en landschap bekeken.

Op de lokale verkeersafwikkeling in Wevelgem zal de eventuele afwerking van de R8 Zuid rondom Kortrijk en de herwerking van de knooppunten Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost eerder beperkte invloed hebben, aangezien dit vooral invloed zal hebben op de afwikkeling van verkeer op de ring zelf (west > oost) en op de uitwisseling van verkeer tussen ring en E17.

Wel kan een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de hoofdwegen en verkeerscomplexen zorgen voor minder sluipverkeer doorheen de omringende kernen.



STUDIEGEBIED VAN HET PLANPROCES
K-R8 (= RUIMER DAN PLANGEBIED)

2.2. AFSTEMMING PROBLEEMSTELLING, ONDERZOEK EN BELEIDSMATREGELEN

Onderstaande tabel werd grotendeels overgenomen uit het bestaande beleidsplan. Wel werd deze aangevuld met de thema's die uit de sneltoets naar voor kwamen als te verbreden/te verdiepen.

| ORIËNTATIENOTA | SYNTHESENOTA | | BELEIDSPLAN |
|---|---|---|---|
| PROBLEEMSTELLING | ONDERZOEK | RESULTATEN | MAATREGEL |
| Regionale bedrijventerrein Gullegem-Moorsele | | | <ul style="list-style-type: none"> Aantrekken van bedrijven die minder personenverkeer meebrengen Versterken van openbaar vervoer door de IZ Auto- en vrachtverkeer rechtstreeks naar hoger wegennet ontsluiten via door te trekken N343 als ontsluitingsweg bedrijventerrein (ondertussen gerealiseerd) en betere aansluiting N343 op A19 |
| Op- en afrit Gullegem (te) dicht bij klaverblad Onveilig knooppunt A19/R8 | Veiligheid, leesbaarheid | Veel ongevallen aan op- en afrit (al verbeterd door het plaatsen van verkeerslichten); verwarrende verkeerssituatie | <ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren herschikking op- en afrit Gullegem Eventueel te koppelen aan aanpassingswerken van knooppunt A19 x R8 |
| Mogelijk problematische ontsluiting van eventuele toekomstige ontwikkelingen t.h.v. gebied Ter Biest richting hogere wegennet <i>(grote hoeveelheid wegenis zorgt verkeerdelijk voor de indruk van een goede bereikbaarheid, terwijl de wegenis doorheen en langs het gebied eigenlijk zorgt voor het isoleren van het gebied)</i> | Wat is draagkracht van het gebied i.f.v. mobiliteit? | Ontwikkelingsmogelijkheden gebied worden op Vlaams niveau onderzocht (los van specifieke vraag Ikea, welke niet meer actueel is). Hierbij wordt de omgeving ook vanuit open-ruimte-perspectief bekeken. | <ul style="list-style-type: none"> Formuleren van randvoorwaarden voor eventuele toekomstige ontwikkelingen om impact op mobiliteit te beperken |
| Centrumvernieuwing Wevelgem: leefbaarheid en verblijfskwaliteit verhogen | <ul style="list-style-type: none"> Fiets- en trage wegennetwerk Openbaar vervoer Circulatiemaatregelen Parkeren | <ul style="list-style-type: none"> Bestaande + gewenste toestand van (boven-)lokale fietsnetwerk Link met onderzoek i.k.v. opmaak regionaal openbaar vervoerplan Verblijfsgebied in centrum uitbouwen, verkeersfunctie in bepaalde straten terugdringen Parkeerbezettingsgraad eerder laag, met marge om parkeeraanbod te verschuiven tussen locaties | <ul style="list-style-type: none"> Formuleren van quick wins om fietsinfrastructuur te verbeteren, prioritering in aanpak van (boven-)lokale fietsnetwerk Bestaande openbaar vervoeraanbod maximaal behouden en indien mogelijk versterken Herinrichting centrale pleinen en N8 t.h.v. centrum, met aandacht voor verblijfskwaliteit (en doorstroming openbaar vervoer) + herinrichting zone campus Hanteren van een stand still-principe voor aantal parkeerplaatsen, samen met bundeling en reorganisatie van parkeerroutes i.f.v. vlotte doorstroming en beperken van parkeerzoekverkeer |
| Te beperkte rol voor het openbaar vervoer | Vervoerswaarde van openbaar vervoer; openbaar vervoer in woon-school- en woon-werkverkeer | Treingebruik is beperkt; busverkeer zit in lift, vooral op schoolgaande jeugd gericht. | Functie van station als opstap tot binnenlands en internationaal treinverkeer versterken (overstapmodaliteiten, ruimtelijke kwaliteit...) |
| Vrachtverkeer in kernen | Routes zwaar verkeer | | Vrachtwagens zo lang mogelijk op hoger wegennet houden; afspraken met bedrijven in centrum over te volgen routes |
| Vermoeden van sluipverkeer doorheen kern Gullegem | ANPR-onderzoek | Potentieel aantal vrachtwagens die sluipverkeer vormen, vnl. op route Driemasten - Schuttershoflaan - Hugo Verriestlaan - Ter Walle - R8 | Informatie en sensibilisering, handhaving en infrastructurele maatregelen |
| Barrièrewerking van grote infrastructuur | Verbindingen over fysieke barrières | Beperkt aantal verbindingen tussen deelen, hoge verkeersintensiteiten; wel goede autoluwe verbindingen tussen Wevelgem en Moorsele en Moorsele en Gullegem | Aanleg van nieuwe ontsluitingsweg Kleine Molen met tunnel onder spoorweg (ook voor fietsers en voetgangers) <i>(dit wordt eveneens bekeken in het ontwerpend onderzoek naar de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (zie "Onderzoek omgeving luchthaven" op pag. 26))</i> |
| Autogerichtheid van de bevolking | Evolutie wagenbezit | Wagenbezit is hoger dan gemiddeld in Vlaanderen; neemt nog verder toe | Mobiliteitsplan biedt totaal kader met een mix van verschillende ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen die gebruik van alternatieven voor het autoverkeer promoten. Daarnaast moeten flankerende acties dit beleid ondersteunen |
| Verkeersonveiligheid | Ongevallenanalyse | Verhoudingsgewijs evenveel ongevallen op gemeentewegen dan op gewestwegen | Bundeling van verkeer; Duurzame Veilige herinrichting van deze wegen |

3. KEUZE VAN HET VOORKEURSCENARIO

Dit hoofdstuk werd grotendeels overgenomen uit het bestaande beleidsplan. Het onderzoek werd immers niet opnieuw gedaan aangezien de GBC het bestaande beleidsscenario onderschreef en koos voor spoor 2 'verbreden en verdiepen'. Wel werden de deelscenario's die in het vorige beleidsplan reeds weggeschreven werden, hier niet opnieuw opgenomen. Met andere woorden: scenario's die in het vorige beleidsplan reeds afgeschreven werden (waar bvb. één bepaald - veelal duurzaam - scenario verkozen werd boven andere scenario's - vaak boven het trendscenario) worden niet opnieuw opgenomen of overwogen.

Ook werden, voor de thema's die verbreed en/of verdiept werden, de scenario's aangevuld. Het betreft hier vnl. de strategische ruimtelijke projecten site Ter Biest en het Masterplan centrumvernieuwing Wevelgem.

3.1. SAMENVATTING SCENARIO'S EN VARIANTEN

Onder het deelhoofdstuk 'trendscenario' wordt uitgewerkt wat er zou gebeuren indien men 'business as usual' de bestaande evoluties (op vlak van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit...) laat verdergaan. In sommige gevallen impliceert dit 'worst case'-scenario's.

Onder het deelhoofdstuk 'duurzaam scenario' wordt uitgewerkt hoe men zou kunnen ingrijpen op de bestaande evoluties (op vlak van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit...) om zo richting een meer duurzaam scenario te evolueren. Vaak zijn hierbij verschillende scenario's mogelijk. Deze worden geschetst als deelscenario's (1, 2 ...)

Onder het volgende hoofdstuk, 'motivatie van het gekozen scenario', wordt uitgewerkt welke scenario's gekozen worden - eventueel wordt ook een onderscheid gemaakt tussen keuzes op korte en langere termijn.

3.1.1. Trendscenario

| WERKDOMEIN A | WERKDOMEIN B | | | WERKDOMEIN C | EFFECT |
|---|--|--------------------------|---|--------------------------------|--|
| <i>Strategische ruimtelijke projecten</i> | <i>Wegennet</i> | <i>Openbaar vervoer</i> | <i>Fiets/voetgangers</i> | <i>Flankerende maatregelen</i> | |
| Moorsele: verdere invulling woonuitbreidingsgebied; wildgroei van grootschalige commerciële en recreatieve activiteiten | | | | Snelheids- en parkeercontrole | Bijkomend verkeer (op piekmomenten zeer veel) dat heel wat woonstraten belast |
| Gullegem: verdere uitwas van woonkern (vergroeid met Kortrijk); uitbreiden kleinhandelszone Driemasten | | | | Snelheids- en parkeercontrole | Bijkomend verkeer; centrum wordt door sterke barrières afgesneden van de omliggende woonlobben; afstand tot centrumfuncties vergroot (-> vooral met auto) |
| Wevelgem: lintbebouwing aan randen; verlinting langs N8 (allerlei functies); verdere bebouwing van Leievallei | Nieuwe verbinding tussen N8 en Gullegemstraat met doorsteek naar station | | Aanleg fietspaden langs enkele verbindingswegen | Snelheids- en parkeercontrole | Aanzuigen van verkeer naar oprit Gullegem op A19; toename verkeer op N8 |
| Wevelgem: verdichting in het centrum | Geen bijkomende wegeninfrastructuur, wel nieuwe erfonsluitingen op bestaande wegen | | Aanleg aantal fiets- en voetgangersdoorsteken t.h.v. verdichtingsprojecten (cfr. masterplan) | | Bijkomende inwoners/werknemers/bezoekers met autogericht verplaatsingsprofiel; verdere belasting van de lokale wegen en de N8 t.h.v. het centrum door bijkomend lokaal verkeer |
| Site Ter Biest: invulling met stedelijke functies | Behoud bestaande op- en afritcomplex op A19 | Geen bijkomend busaanbod | Geen bijkomende vrijliggende fietsinfrastructuur t.h.v. knooppunt Koningin Fabiolalaan, noch fietsbrug over A19 | | Bijkomende inwoners/werknemers/bezoekers met autogericht verplaatsingsprofiel: verdere belasting van de A19 en lokale wegen (Gullegemstraat, Bieststraat) |

3.1.2. Duurzaam scenario

| WERKDOMEIN A | WERKDOMEIN B | | | WERKDOMEIN C | EFFECT |
|---|--|--|---|---|---|
| <i>Strategische ruimtelijke projecten</i> | <i>Wegennet</i> | <i>Openbaar vervoer</i> | <i>Fiets/voetgangers</i> | <i>Flankerende maatregelen</i> | |
| Herbekijken aansluiting N343 op A19 | Aanpassen op- en afrit Gullegem | | Kwalitatieve fietsroute tussen Gullegem en Wevelgem | | Minder knooppunten op primair wegennet (minder gevaarlijke punten) Leesbaarheid van verkeerssituatie verbeteren (waar afrijden voor Gullegem?) |
| Moorsele: beperkte woonverdichting (i.f.v. eigen woonbehoefte) | Meerlaanstraat openhouden voor autoverkeer + de straat Bergelen herinrichten met snelheidsremmers | Bus en urgentiediensten kunnen door | | | Verkeer vanuit noordwestelijk gelegen gemeenten naar IZ Gul-Moo wordt aangezogen Spreiding van verkeer tussen Moorsele en Gullegem/Kortrijk over Vanmarckelaan en Bergelen (verkeer verloopt traag -> verhoogde veiligheid) |
| Gullegem: stedelijke woningbouwprojecten (kernverdichting) | Schuttershoflaan – Verriestlaan – Oude Ieperstraat: verzamelweg voor omliggend verblijfsgebied, met aansluiting op R8; Kwadries - Pijplap niet geselecteerd als lokale verzamelweg, maar aansluiting aan Heulestraat blijft behouden mits treffen van circulatiemaatregelen in centrum Gullegem | Verknoping van verschillende buslijnen in centrum (hoofdhalte) | | | Concentratie van lokaal autoverkeer op zuidelijke ontsluitingsweg, ontmoedigen van doorgaand verkeer via Heulestraat |
| Wevelgem (Korte en middellange termijn) kernversterking in omgeving van N8, station – goederenkoer | N8: bovenlokale ontsluitingsweg naar oprit A17, N32, R8 | Goed functionerende streeklijn op N8 met hoofdhalte in centrum, lichtenbeïnvloeding voor verbeterde doorstroming | Aanliggend verhoogd fietspad langs N8; fijnmazig fiets- en voetgangersnet in dorpskern, nieuwe fietstunnel onder spoorweg t.h.v. Spoorwegstraat | Sluipverkeer tegengaan | Kernversterking van centrum: meer mensen, maar ook meer functies die in de nabijheid liggen (vlot te bereiken via fiets- of voetgangersdoorsteek); omliggende stedelijke kernen (Kortrijk en Menen) zijn bereikbaar via goede, betrouwbare OV-verbindingen (trein en bus) |
| (Lange termijn): N8, spoorlijn, Leie multimodale dragers van corridorontwikkeling tussen Kortrijk en Menen: hoogdynamische ontwikkeling | N8: bovenlokale fiets- en openbaarvervoeras | Light rail met bijkomende stations vliegveld en Posthoorn; hoogfrequente buslijn | | | |
| + Gemengd stedelijk project (wonen en werken) ten noorden van spoorweg, tussen Gullegemstraat en A17 | Nieuwe ontsluitingsweg tussen Gullegemstraat en N8 (Kleine Molen) | | | | |
| Wevelgem: masterplan centrumvernieuwing | Inrichting openbaar domein centrum als verblijfsgebied (N8 Menenstraat-Vanackerestraat-Grote Markt-Menenstraat, Lode De Boningestraat, Roeselarestraat, Brugstraat, Gullegemstraat, Lauwestraat) | - Aandacht voor doorstroming openbaar vervoer, verknoping met bestaande openbaar vervoeraanbod in centrum - Uitbouw van ondersteunende infrastructuur | Uitbouw van een fijnmazig fietsnetwerk en trage wegennetwerk, aansluitend op bestaande en nieuwe groenstructuren | | Verhoging van de leefbaarheid in het centrum, modal shift naar duurzamere verplaatsingswijzen, minder verkeersdruk op hoofdassen |
| _ Scenario 1 | | | | Ontwikkelen van beleidsvisie parkeren met verschuiving/bundeling van parkeervoorzieningen, aanpassing blauwe zone en zones met langparkeerplekken | Bundelen van parkeren i.f.v. betere toeleiding van bestuurders naar parkeerplekken om aldus parkeerzoekverkeer te verminderen, langparkeerders bundelen op geschikte locaties om aldus parkeerrotatie te verbeteren |
| _ Scenario 2 | | | | + Realisatie publieke ondergrondse parking in centrum en - hiermee samenhangend - invoering van betalend parkeren in deel van het centrum | |

| WERKDOMEIN A | WERKDOMEIN B | | | WERKDOMEIN C | EFFECT |
|---|---|---|---|--------------------------------|--|
| <i>Strategische ruimtelijke projecten</i> | <i>Wegennet</i> | <i>Openbaar vervoer</i> | <i>Fiets/voetgangers</i> | <i>Flankerende maatregelen</i> | |
| Site Ter Biest: | | | | | |
| _ Scenario 1: verbeteren aansluiting bedrijvzone op hogere wegennet | - Aanpassing op- en afrittencomplex op A19 om verkeersbewegingen van auto- en vrachtwagenverkeer vanuit bedrijvzone Gullegem-Moorsele zo vlot mogelijk op hogere wegennet te brengen | | - Sterke opwaardering van fietsinfrastructuur op Gullegemstraat en Koningin Fabiolastraat (buiten bebouwde kom: vrijliggende fietspaden; binnen bebouwde kom: aanliggende verhoogde fietspaden) | | Geen bijkomende belasting van lokale wegennet, veilige fietsinfrastructuur in omgeving |
| _ Scenario 2: indien binnen dit gebied ontwikkelingen gerealiseerd worden: integrale verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid in functie van deze ontwikkelingen | - Aanpassing op- en afrittencomplex op A19 om bijkomende verkeersbewegingen van auto- en vrachtwagenverkeer ten gevolge van ontwikkelingen zo vlot mogelijk op hogere wegennet te brengen - Bieftstraat en Vandepuutstraat worden niet ingezet ter ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen | Openbaar vervoer-ontsluiting van het gebied wordt onderzocht, rekening houdend met bestaande vraag naar openbaar vervoer-verbinding tussen Wevelgem en Gullegem | - Bieftstraat ligt op de bovenlokale functionele fietsroute tussen Wevelgem en Bissegem | | Geen bijkomende belasting van lokale wegennet, veilige fietsinfrastructuur in omgeving |

3.2. MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN SCENARIO

De autogerichte benadering van het trendscenario beantwoordt niet aan de vooropgestelde doelstellingen (stimuleren van alternatieve vervoermodi, verhogen van verkeersveiligheid en –leefbaarheid).

[Er wordt daarom gekozen voor het duurzame scenario.](#)

Er wordt gekozen voor een integraal ruimtelijk en mobiliteitsbeleid: zo wordt via strategische ruimtelijke projecten getracht synergieën te realiseren tussen beide beleidsdomeinen. De hernieuwde aandacht voor de ruime stationsomgeving (met wooninbreidingsprojecten, herwaardering van het openbaar domein, realisatie van een autoluwe/autovrije fietsroute langs het spoor, verbeterde park-and-ridevoorzieningen...) is hiervan een goed voorbeeld.

Door de aanwezigheid van goed uitgebouwde wegen van hoge orde (hoofdweg, primaire weg, secundaire weg) in en rond de deekernen van Wevelgem, is het beleid gericht op het beperken van doorgaand verkeer en het aanpassen van het rijgedrag aan de omgeving. Hierdoor wordt de globale leefkwaliteit sterk verhoogd en worden mogelijkheden geschapen voor het uitbouwen van een multimodaal mobiliteitsbeleid. Een fijnmazig fietsnetwerk wordt uitgebouwd. De lokale knooppuntfunctie van het station wordt versterkt. De lijnvoering en frequentie van het busvervoer wordt aangepast en versterkt in functie van de ontwikkelingen in het regionaalstedelijke gebied Kortrijk. Op lange termijn zijn er, afhankelijk van de dynamiek van de ruimtelijke ontwikkelingen, verdere ontwikkelingsmogelijkheden (b.v. spoorweg omvormen tot light rail en/of N8 uitbouwen als openbaarvervoercorridor...).

3.2.1. Keuze van varianten

Parkeren

[Er wordt door het gemeentebestuur geopteerd om een standstill in het aantal parkeerplaatsen te handhaven. Het aantal publieke parkeerplaatsen in het centrum mag zeker niet toenemen. Het ontwikkelen van een beleidsvisie parkeren - met verschuiving/bundeling van parkeervoorzieningen, aanpassing blauwe zone en zones met langparkeerplekken - moet de toeleiding naar geschikte parkeerlocaties verbeteren, het parkeerzoekverkeer helpen beperken en de rotatie op de bestaande parkeerplekken verhogen. Dit parkeerbeleid moet gebruik maken van eenduidige regimes: Niet betalend \(zolang het bovengronds is\) / Blauwe zones \(uitbreiding in centrum\) / Stop&Shop \(i.f.v. handelszaken\). Dit is omschreven als \[scenario 1\]\(#\), en geldt minstens voor de \[korte termijn\]\(#\).](#)

Voor de centrumvernieuwing Wevelgem werd in het masterplan een potentieel scenario uitgewerkt waarbij ter hoogte van de huidige zwembadsite (naast het gemeenteloket) een ondergrondse parking voorzien werd. Deze oplossing werd bij de opmaak van het masterplan - en in afwachting van een uitgewerkt parkeeronderzoek - naar voor geschoven als mogelijke manier om de standstill in het aantal parkeerplaatsen na te streven. Dit vertaalt zich in [scenario 2](#), waarbij bovenop de keuze uit scenario 1 ook uitgegaan wordt van een "realisatie publieke ondergrondse parking in centrum en - hiermee samenhangend - invoering van betalend parkeren in deel van het centrum".

[Indien](#) blijkt dat er via een aanpassing van het parkeerbeleid (cfr. scenario 1) geen afdoende antwoord kan geboden worden op de parkeerproblematiek in het centrum, en er op [langere termijn](#) inderdaad gekozen zou moeten worden voor ondergronds parkeren, moeten de principes uit masterplan gehanteerd worden, en moet het parkeerregime (blauwe zone vs. betalend parkeren) in omliggende straten herbekeken worden i.f.v. een slagkrachtig parkeerbeleid en een duurzame exploitatie.

Site Ter Biest

[Er wordt door het gemeentebestuur geopteerd voor een behoud van de site Ter Biest als openruimtegebied.](#)

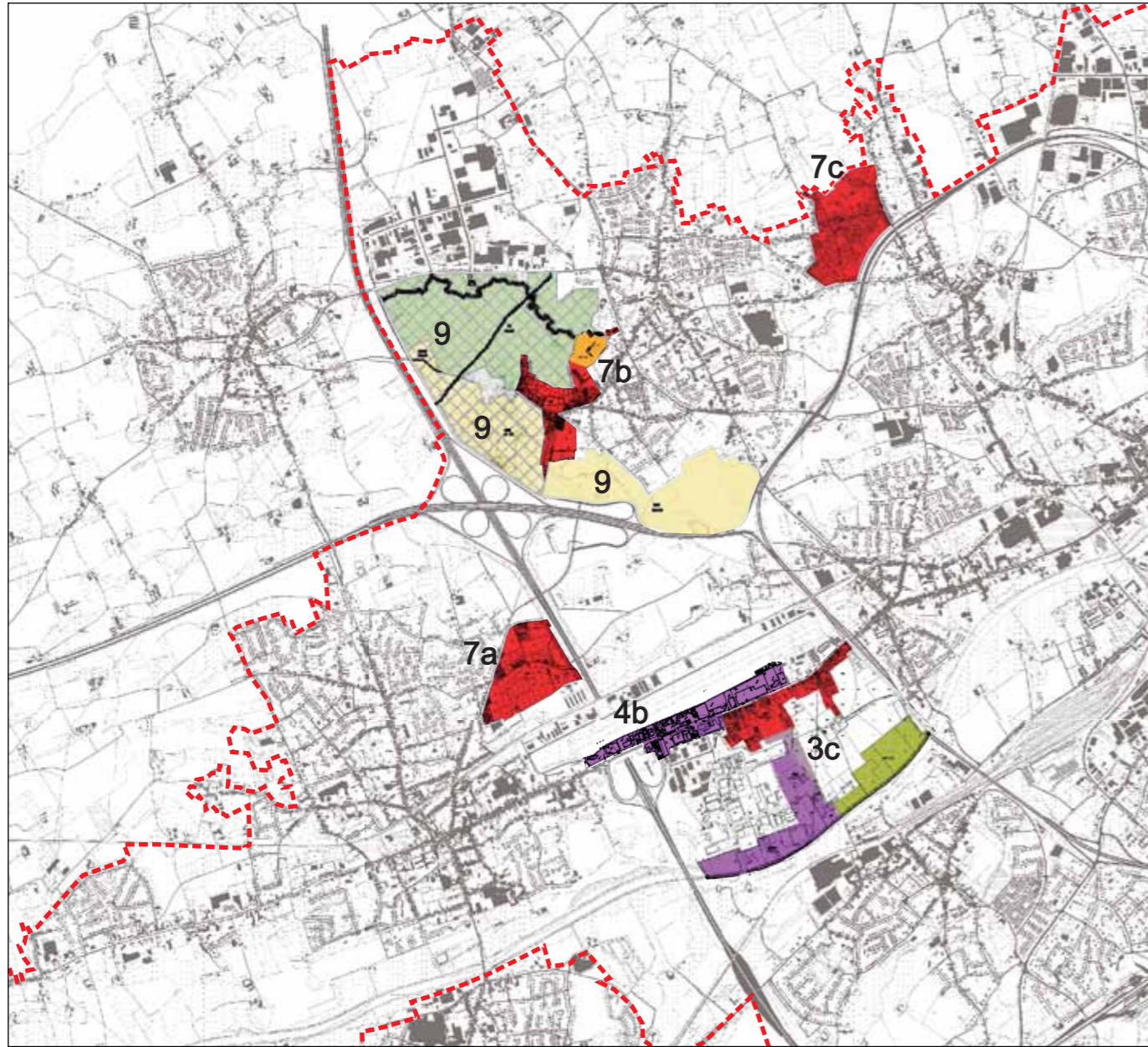
[Daarbij blijft ten allen tijde de bestaande vraag - om de bedrijvzone Gullegem-Moorsele beter aan te takken op het hogere wegennetwerk - bestaan \(= \[scenario 1\]\(#\)\).](#)

Rekening houdend met de bestemmingstoestand van het gebied ('landelijk gebied met stedelijke potenties') onderzoeken hogere overheden de eventuele toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden voor dit gebied. Het gemeentebestuur blijft echter bij de visie om de site te behouden als openruimtegebied, en wenst de site de komende legislatuur niet te ontwikkelen.

3.3. BESLUIT

Globaal gezien werd het duurzaam scenario beter geëvalueerd dan het trendscenario. Het voorkeursscenario bestaat dan ook voornamelijk uit elementen van het duurzaam scenario. 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.

RICHTINGGEVEND
GEDEELTE



AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK
- ELEMENTEN IN WEVELGEM

Legende

----- Afbakeningslijn

Deelplannen

- 3c Gemengd bedrijventerrein Wevelgem-zuid uitbreiding + Leievallei
- 4b Kleinhandelszone Wevelgem N8
- 7a Kleine Molen
- 7b Ijzerpoort
- 7c Rijs
- 9 Domein Bergelen

WEVELGEM 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 autoverkeer als openbaar vervoer, fietsen en te voet gaan.
- Globaal wil zeggen met een verkeersplanologische visie op schaal van Wevelgem en passend binnen de visie van de Vlaamse Overheid. De verkeersnetwerken worden hierbij gezien als ruimtelijke bouwstenen. Met de verbetering van de verkeersnetwerken wordt eveneens getracht de globale ruimtelijke structuur van Wevelgem te verbeteren.
- Complementair betekent dat de sterke en zwakte 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. WERKDOMEIN A – GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

4.1. STRUCTUURPLANNING

Belangrijkste documenten die als basis dienen zijn de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (ASK) (2006) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) (2006).

Sinds de goedkeuring van het vorige mobiliteitsplan in 2011 werd een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voorgelegd, werd het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (gedeeltelijk) herzien, werden de bovenlokale functionele fietsroutenetwerken geüpdatet en werd het decreet basismobiliteit vervangen door basisbereikbaarheid.

4.1.1. Gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Kortrijk (ASK)

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 20 januari 2006. Het legt, naast een afbakeningslijn, gebieden vast voor regionale bedrijvigheid, woongebieden, groen- en recreatiegebieden en gebieden voor grootschalige detailhandel.

In Wevelgem wordt een uitbreiding voorzien van het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid. De commerciële zone aan het vliegveld in Wevelgem wordt voorzien voor grootschalige detailhandel. De uitbreiding van de Bergelenput wordt vastgelegd.

Als bijkomende woongebieden worden in Wevelgem 'de Kleine Molen' en 'de IJzerpoort' voorzien.

Zowel op het vlak van wonen als van economische ontwikkeling heeft het regionaalstedelijk gebied Kortrijk volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een zekere functie op te nemen. In de studie rond de afbakening van het stedelijke gebied Kortrijk (ASK) worden voorstellen gedaan voor de invulling van de vooropgestelde taakstellingen.

In het ASK zit een voorstel voor vestiging en uitbreiding van bijkomende regionale bedrijventerreinen in de regio Kortrijk. Ook krijgen bestaande kleinhandelszones al dan niet een functie in het regionaalstedelijke gebied toegemeten, wat de mogelijkheid om uit te breiden en/of het bestaande te consolideren, of noodzakelijke afbouw bepaalt.

4.1.2. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) is goedgekeurd door de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen op 17 augustus 2006.

Hieronder wordt het gewenste ruimtelijk beleid voor Groot-Wevelgem uitgewerkt, waarbij verschillende doelstellingen zijn uitgewerkt en vertaald zijn in ruimtelijke concepten. Op de figuur (zie "GRS Wevelgem - gewenste ruimtelijke structuur Groot-Wevelgem" op pag. 22) zijn de structuurbepalende elementen en de ruimtelijke concepten op niveau van Groot-Wevelgem aangegeven.

Streven naar een hiërarchische kernontwikkeling

Wevelgem wordt gezien als het meest stedelijke deel van de gemeente en wordt uitgebouwd als een poort voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk met een aanbodbeleid op vlak van wonen en bedrijvigheid. Bijkomende verzorgende en dienstverlenende voorzieningen op niveau van Groot-Wevelgem en bijkomende grootschalige voorzieningen op niveau van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (zoals de ontwikkeling van de kleinhandelszone N8) worden voorzien in het deelgebied Wevelgem.

Gullegem behoort eveneens tot het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en kan – als een bipool binnen de rand van dit stedelijke gebied – mee een aanbodbeleid op vlak van wonen en bedrijvigheid voeren. Bijkomende voorzieningen worden in de kern van Gullegem echter op lokaal niveau gehouden.

Moorsele is een landelijke woonkern. De voorzieningen, het woningenbestand, de handel en horeca zijn zowel inzake aard als aantal uitsluitend gericht op het niveau van de kern van Moorsele zelf.

De landelijke gehuchten van de Herthoek, de Kezelberg, de Korteweg-Ieperstraat, de Barakken, de Torrestraat en de Fonteingoeddeef blijven behouden als 'overige woonconcentraties', waar geen bijkomend juridisch aanbod aan woonmogelijkheden wordt ontwikkeld.

Versterken van de centrumgebieden

De gemeente zal in de centrumgebieden van Wevelgem, Gullegem en Moorsele werken aan centrumversterking om de ruimtelijke condities zo gunstig mogelijk te maken voor de ontwikkeling van huisvesting, handel, diensten en gemeenschapsvoorzieningen volgens het principe van de hiërarchische kernontwikkeling. Het streven naar een selectieve bereikbaarheid van de centra op bovenlokaal niveau, een goede ontsluiting van de centra onderling, een hiërarchische afstemming van het aanbod aan voorzieningen in de centra, een opwaardering van het bestaande gebouwenpatrimonium, een kwaliteitsvolle aanleg van de publieke ruimte en een kwalitatief en gedifferentieerd woningenbestand ondersteunen deze centrumversterking.

De economische ontwikkeling enten op de bestaande concentraties en de bovenlokale lijninfrastructuur

Activiteiten die omwille van de ruimtelijke schaal, mobiliteitsimpact en/of milieuhinder de draagkracht van de woonomgeving overschrijden worden geconcentreerd op specifieke zones binnen het regionaalstedelijk gebied. Bij de verdere economische ontwikkeling wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds bedrijvigheid die thuishoort op regionale of lokale bedrijventerreinen én anderzijds lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid, die verweven kan worden met de woonomgeving. Wat betreft de aard van de kleinhandelszaken wenst de gemeente ook een gedifferentieerd beleid te voeren tussen enerzijds kleinhandelszaken die maximaal verweven moeten worden in de centrumgebieden en anderzijds de gebieden voor grootschalige handelszaken. Dit zal zijn uitwerking krijgen in verschillende ruimtelijke criteria en randvoorwaarden (locatiebeleid, aanbod, ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven, verkeers- en vervoersbeleid...).

a. Regionale en lokale bedrijventerreinen

Wevelgem wil de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen inzake bedrijventerreinen verder uitbouwen op basis van de bestaande concentraties aan bedrijventerreinen en de bovenlokale lijninfrastructuur. De ontwikkelingsperspectieven van de gemengde regionale bedrijventerreinen Gullegem-Moorsele,

Wevelgem-Zuid en Wevelgem-Noord (Luchthaven) worden op Vlaams niveau vastgelegd.

De industriële en ambachtelijke bedrijvigheid in het gemengd gebied Driemasten wordt behouden.

Op basis van de gemeentelijke behoeftenstudie aan lokale bedrijventerreinen (zie informatief gedeelte) neemt de gemeente Wevelgem volgende beleidsbeslissingen:

- De gemeente Wevelgem wenst prioritair de locatie A – Kleine Molen te ontwikkelen als nieuw lokaal bedrijventerrein. Het gebied is gelegen tussen de spoorlijn Kortrijk-Poperinge en het nieuwe stedelijke woongebied 'Kleine Molen' dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Noord (Luchthaven).
- Ten vroegste vanaf 2007 (nieuwe planperiode) zal de gemeente Wevelgem de ontwikkeling van een tweede nieuw lokaal bedrijventerrein opstarten. Hiervoor zal een keuze moeten worden gemaakt tussen de locatie B – Driemasten OF de locatie C – Moraviëstraat. De gemeente duidt beide locaties dus voorlopig enkel aan als optionele zoekzones voor nieuw lokaal bedrijventerrein. De locatie B – Driemasten betreft het gebied aansluitend op het regionaal bedrijventerrein Gullegem-Moorsele en de concentratie van grootschalige kleinhandelszaken aan de Driemasten en Ballingbos in Gullegem. De locatie C – Moraviëstraat betreft het gebied tussen de Moraviëstraat en de gemeentegrens Wevelgem-Bissegem, dat aansluit bij het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid. De ontwikkeling van één van beide zoekzones na 2007 kan pas na evaluatie van de alsdan bestaande behoefte en de dan geldende planningscontext.

b. Concentreren van grootschalige kleinhandel

Wevelgem wil een selectief concentratiebeleid voeren met betrekking tot grootschalige kleinhandelszaken. Binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk wordt de ontwikkeling van de kleinhandelszone langs de N8 (ter hoogte van Wevelgem-Luchthaven) vastgelegd als een specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel. Daarnaast wenst de gemeente ook de bestaande lokale concentratie van grootschalige kleinhandelszaken in het gemengd gebied van de Driemasten in Gullegem te behouden.

c. Stimuleren van een 'gerichte' verweving van kerngebonden kleinhandel en lokale ambachtelijke bedrijvigheid

De gemeente wil de verweving van kerngebonden handel en lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid stimuleren. Deze verweving wordt 'gericht' gestuurd, nl. vooral in de centrumgebieden, in de overgangslinten naar de centra en in mindere mate in de verblijfsgebieden. De mate van verweving is ook afhankelijk van de hiërarchische kernontwikkeling. Bij deze verweving mogen de woonkwaliteit, de ruimtelijke draagkracht en de leefbaarheid van de omgeving niet worden aangetast. Verweving vormt aldus de regel, de scheiding van functies de uitzondering.

d. Bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen: te evalueren en te optimaliseren




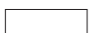
De verweving van functies vormt een basisprincipe uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, doch dit principe kent ook haar grenzen. Aan bestaande bedrijven die gelegen zijn buiten bedrijventerreinen, kunnen randvoorwaarden worden opgelegd. Voor de bedrijven van bovenlokaal niveau en de historisch gegroeide bedrijven behoort het aangeven van ontwikkelingsperspectieven tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Voor de bedrijven van lokaal niveau zal de gemeente Wevelgem de ontwikkelingsperspectieven aangeven in een specifiek beleidskader. Hierbij worden deze bedrijven geëvalueerd naar hun impact t.o.v. de omgeving (op drie domeinen: de ruimte, het milieu en het verkeer) en op basis van sociaal- en bedrijfseconomische criteria.

De gemeente wenst ook de leegstand en verkrotting van bedrijfspanden en sites tegen te gaan door de herinvulling en herbesteding te ondersteunen vanuit het principe van een duurzaam gebruik van bestaande economische infrastructuur.






In de bebouwde gebieden kunnen verlaten en leegstaande bedrijfspanden worden ingezet in functie van versterking en vernieuwing van het bebouwde weefsel. Hierbij kan zowel het hergebruiken van de bestaande gebouwen voor nieuwe, startende lokale economische activiteiten worden overwogen als een volledige reconversie (met huisvestingsprojecten, gemeenschapsvoorzieningen, groen...).

Legende




Hierarchische kernontwikkeling

-  Centrum- en verblijfsgebied van Wevelgem
-  Centrum- en verblijfsgebied van Gullegem
-  Centrum- en verblijfsgebied van Moorsele
-  Landelijke gehuchten







Economische ontwikkeling concentreren

-  Regionale bedrijventerreinen
-  Prioritair nieuw te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein: **A.** Kleine Molen
-  Optionele zoekzones voor nieuw lokaal bedrijventerrein: **B.** Driemasten of **C.** Moraviëstraat
-  Kleinhandelszone N8
-  Gemengd gebied Driemasten




Zorg voor overgangen

-  Overgangslinten naar het centrum
-  Overgangslinten naar de open ruimte
-  Stedelijk lint van de N8 als ruggengraat

Een recreatief en groen netwerk

-  Leievallei en Heulebeekvallei
-  Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen
-  Bergelen
-  Vijverhof
-  Koppelingsgebied
-  Groene slingers in Wevelgem en Moorsele

Open-ruimtegebieden open houden

-  Aaneengesloten open-ruimtegebieden (hoofdzakelijk grondgebonden landbouw)
-  Stedelijke open-ruimtegebieden
-  Te vrijwaren heuvelruggen

Bereikbaar en duurzame mobiliteit in Wevelgem

-  Hoofdwegen
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire weg categorie 1
-  Secundaire wegen categorie 2
-  Lokale wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
-  Te herbekijken verkeerspunten
-  Luchthaven van Wevelgem
-  Vliegveld van Moorsele



GRS WEVELGEM - GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR GROOT-WEVELGEM

In de openruimtegebieden kunnen verlaten en leegstaande bedrijfspanden eveneens worden heringezet, waarbij de mogelijkheden tot functiewijzigingen worden aangegeven in de vigerende regelgeving.

Zorg voor overgangen

Overgangen zijn die omgevingen waar het ene gebied raakt aan het andere. Deze overgangen zijn bepalend voor de ruimtelijke herkenbaarheid van de gemeente en haar onderdelen, daar ze een bijzondere rol spelen bij de uitwerking van de visie 'Wevelgem apart'. De gemeente wil de ruimtelijke ontwikkelingen in deze overgangen zorgvuldig vorm geven, zodat de ruimtelijke diversiteit behouden en versterkt kan worden. Aan deze overgangen worden verschillende mobiliteitsmaatregelen (zoals het veranderen van de snelheidsregimes) gekoppeld en wordt een gedifferentieerd ruimtelijk-functioneel beleid gevoerd. Bij deze overgangen wordt onderscheid gemaakt tussen de overgangslinten naar het centrum, de overgangslinten naar de open ruimte en het stedelijk lint van de N8.

a. Overgangslinten naar het centrum

De overgangslinten naar het centrum zijn de historisch gegroeide linten langs de lokale ontsluitingswegen met een menging aan functies en een vrij dicht bebouwingspatroon. De recentere verkavelingen hebben de ruimte tussen deze overgangslinten opgevuld en vormen de verblijfsgebieden. Deze overgangslinten naar het centrum worden met een verhoogde aandacht voor de ruimtelijke beeldwaarde en de verkeersleefbaarheid ingericht. De verweving van woningen, diensten, kleinhandelzaken en lokale (ambachtelijke) bedrijvigheid gelegen langs deze lokale ontsluitingswegen moet ondermeer ondersteund worden door een kwaliteitsvolle aanleg van het openbaar domein. Bij de inrichting van de beschikbare ruimte moet een evenwichtige relatie worden nagestreefd tussen de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer, de parkeerbehoefte, de groenvoorzieningen, de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers.

b. Overgangslinten naar de open ruimte

De verdere, ongebreidelde lintbebouwing tussen de verschillende deelgemeenten buiten het bebouwd weefsel wordt een halt toegevoerd. Er kan in geen geval een verdere dichtslibbing van de open ruimte komen buiten de bestaande juridische mogelijkheden.

In deze overgangslinten naar de open ruimte kan geen bijkomende dynamiek worden ontwikkeld. Dit betekent dat de bestaande functies kunnen behouden blijven, of vervangen door andere functies voorzover geen bijkomende verkeersdruk, milieuhinder of landschappelijke druk ontstaat. Het parkeren langs deze linten moet zoveel mogelijk op eigen terrein worden georganiseerd. De aandacht in deze overgangslinten naar de open ruimte gaat vooral uit naar landschappelijke integratie.

c. Stedelijk lint van de N8

Het stedelijk lint van de N8 vormt de ruggengraat voor het deelgebied van Wevelgem. De sterke verweving van functies langs deze N8 moet behouden worden en kan zelfs versterkt worden door een duidelijke structurering van het lint met drie subcentra. Op de plaatsen waar het lint raakt aan de Leievallei moet bijzondere aandacht uitgaan naar de landschappelijke integratie van de bebouwing en de doordringbaarheid naar deze Leievallei toe.

Creëren van een lokaal recreatief en groen netwerk als 'bindend element' voor de gemeente Wevelgem

De open ruimte, de groene gebieden en recreatieve elementen in en rond het stedelijk gebied worden als complement van de bedrijventerreinen en het woonweefsel ingezet om te voorzien aan de behoefte aan groen en ontspanning. De verschillende groene en recreatieve elementen worden in een netwerk met mekaar verbonden, zodat dit netwerk als een bindend element binnen de visie van 'Wevelgem apart' kan fungeren. Op niveau van Groot-Wevelgem onderscheiden we volgende elementen:

- De natuuraandachtszone van de Leievallei fungeert als de hoofddrager van dit lokale groene en recreatieve netwerk.
- De Heulebeekvallei werd op provinciaal niveau geselecteerd als een natuurverbindingsgebied. Het beleid ten aanzien van de Heulebeekvallei moet beschouwd worden als een suggestie. In overleg met de hogere overheden kan een taakverdeling voor de uitvoering van het beleid worden afgesproken. Op lokaal niveau fungeert de Heulebeekvallei als een groene corridor met laagdynamisch recreatief

medegebruik (wandelen, fietsen...), die Moorsele en Gullegem ademruimte verleent en die ook verschillende belangrijke toeristisch-recreatieve elementen met elkaar verbindt. De Heulebeek verbindt immers de omgeving van het Vliegveld en het Zilveren Spoor in Moorsele met de omgeving van de Bergelen in Gullegem en takt tenslotte in Kuurne aan op de Leie.

- De Bergelen werd geselecteerd als 'openluchtrecreatief groen domein op provinciaal niveau' en wordt opgenomen bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk als 'randstedelijk groengebied'.
- Het Vijverhof vormt – als lokale toeristisch-recreatieve pool – een complementair centraal ontspanningsoord, met meer intensieve watersportrecreatie, gekaderd in een landbouwlandschap.
- Het gebied, dat gelegen is tussen enerzijds Gullegem en anderzijds het bedrijventerrein van Gullegem-Moorsele, wordt ontwikkeld als een dynamisch groen en recreatief koppelingsgebied.
- De verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen vormt een toeristisch-recreatief lijnelement als noord-zuid verbinding op provinciaal niveau. Deze spoorwegbedding werd ook geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang'.
- De groene slingers van Moorsele en Wevelgem zijn groenstructuren met een lokaal recreatief belang.

De openruimtegebieden open houden

Als beheerder van de open ruimte moet de landbouw als hoofdgebruiker van de open-ruimtegebieden blijven fungeren. De open ruimte wordt behouden als een aaneengesloten open gebied met hoofdzakelijk grondgebonden landbouw. In de stedelijke open-ruimtegebieden wordt de open ruimte behouden als 'decompressieruimte' t.o.v. het sterk bebouwde stedelijke gebied. De heuvelruggen van de Kezelberg en 't Hoge worden gevrijwaard van bijkomende bebouwing om de panorama's op het open landschap te behouden. In bepaalde open-ruimtegebieden kan de landbouw ook ruimtelijk ondersteund worden in verwevenheid met andere functies (toeristisch-recreatief medegebruik, natuur- en landschapsbeheer, landbouw als schakel in een geheel van gerelateerde economische activiteiten...). Voor de zonevreemde constructies en functies in deze open-ruimtegebieden worden specifieke beleidskaders opgesteld.

Streven naar een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Wevelgem

Het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het beheersen van de vervoersvraag vormen de basisdoelstellingen bij het streven naar een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Dit kan in verschillende aspecten meer worden geconcretiseerd:

- Inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid zal de gemeente een doortochtenbeleid in de bebouwde kommen van Wevelgem, Gullegem en Moorsele voeren met een verhoogde aandacht voor de zwakke weggebruikers.
- Wevelgem beschikt over een bijzonder goede regionale bereikbaarheid door de aansluiting op vele bovenlokale wegen, de ligging langs de Leie, de aanwezigheid van de luchthaven van Wevelgem en de aansluiting op de spoorlijn Kortrijk-Poperinge. De gemeente wenst deze regionale bereikbaarheid aan te vullen door een sterk lokaal mobiliteitsprofiel.
- De gemeente streeft hierbij naar een selectieve bereikbaarheid met de auto door het lokale wegennet te optimaliseren zodat de verschillende deelgemeenten onderling goed bereikbaar zijn en de ontsluiting naar de aanliggende buurgemeenten gewaarborgd blijft. Het oneigenlijk gebruik van de wegen wordt tegengegaan door de categorisering van de wegen daadwerkelijk uit te voeren. Wevelgem streeft naar een duidelijk hiërarchie in de functie en het gebruik van de wegen.
- Om het 'autosolisme' tegen te gaan streeft de gemeente ook naar een verhoogde bereikbaarheid via alternatieve vervoermiddelen. Het openbaar vervoer (trein & bus) moet in verschillende facetten worden uitgebouwd. Zowel binnen als buiten de bebouwde kommen moet men meer prioriteiten geven aan voetgangers en fietsers (o.a. via de ontwikkeling van een functioneel én recreatief fietsroutenetwerk). Tot slot kan het goederenvervoer via het water of het spoor een volwaardig alternatief bieden voor het vrachtwagenverkeer.

4.1.3. Ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen

De Vlaamse Overheid werkt al enkele jaren aan een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen. In dat plan zullen de hoofdlijnen staan om duurzame mobiliteit te realiseren op korte termijn en op middellange termijn. Het plan zal ook de leidraad zijn voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen.

In het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen worden 5 strategische doelen naar voor geschoven:

- Bereikbaar
- Toegankelijk
- Veilig
- Leefbaar
- Milieu- en natuurvriendelijk

Om deze ambities waar te maken, definieert het ontwerp-mobiliteitsplan 4 operationele doelstellingen:

- Een samenhangend en robuust vervoersnetwerk
- Gebruiksvriendelijk, kwalitatief en comfortabel
- Efficiënt en veilig gebruikt
- Milieuvriendelijk en energie-efficiënt

4.1.4. Herziening Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) werd gedeeltelijk herzien in 2014 en 2019.

Elementen uit het PRS die mogelijk van belang kunnen zijn i.f.v. de mobiliteit in Wevelgem, zijn:

- Selectie van Deutscher Soldatenfriedhof (Wevelgem/Menen) als specifiek dagtoeristisch knooppunt (niet-kerngebonden): De ontsluiting van de site en parking is erg belangrijk om deze site toeristisch-recreatief te valoriseren. De begraafplaats is de grootste Duitse militaire begraafplaats uit WO I in West-Europa.
- Selectie van Zilveren Spoor als specifiek sportrecreatief knooppunt: Deze site vormt een belangrijk centrum voor de paardensport. De indoormogelijkheden zijn uniek in Vlaanderen.

Gewenste ruimtelijke structuur

- Regionale bedrijvigheid in knooppunten uitbouwen
Op- en afritcomplexen van hoofdwegen (E17-A17) ter hoogte van stedelijke gebieden zijn (potentiële) knooppunten voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen. Zowel voor industriële, hoogwaardige als andere specifieke bedrijvigheid zijn er ontwikkelingen mogelijk. Aan de luchthaven van Wevelgem is een specifiek bedrijventerrein gesitueerd met een ondersteunende rol voor de regionale bedrijvigheid. Nieuwe bedrijvigheid dient er in directe relatie te staan met de aard van de activiteiten die op het luchthaventerrein mogelijk zijn. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de draagkracht van de omgeving.
- De groene longen in de Leieband vrijwaren
Om te voorkomen dat de Leieruimte één aaneengesloten bebouwde ruimte wordt, moet er een strikt bundelingsbeleid gevoerd worden naar de stedelijke gebieden. De schaarse aaneengesloten open ruimten moeten strikt gevrijwaard blijven van bebouwing. [...] De open-ruimteverbindingen zijn eveneens structurerend voor de lintontwikkeling aan de N8 (Menen-Wevelgem-Kortrijk) en de N43 (Kortrijk-Beveren-Desselgem-Waregem).

4.1.5. Update bovenlokale functionele fietsroutenetwerken

De Provincie West-Vlaanderen maakte een update van de bovenlokale functionele fietsroutenetwerken. Dit werd meegenomen in het onderzoek rond fietsinfrastructuur.

4.1.6. Decreet basisbereikbaarheid

Het decreet basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op 22 juni 2019 trad het decreet in werking.

Vraaggericht investeren in bereikbaarheid

Met de introductie van basisbereikbaarheid gaan we naar een vraaggericht openbaar vervoer: het aanbod wordt beter afgestemd op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoerstromen.

Door het aanbod beter af te stemmen op de vraag, worden overvolle treinen op drukke assen en lege bussen in rustige woonwijken vermeden. Zo worden de vervoersmogelijkheden en financiële middelen op een efficiëntere manier ingezet.

Het combineren van vervoersmiddelen vergemakkelijken

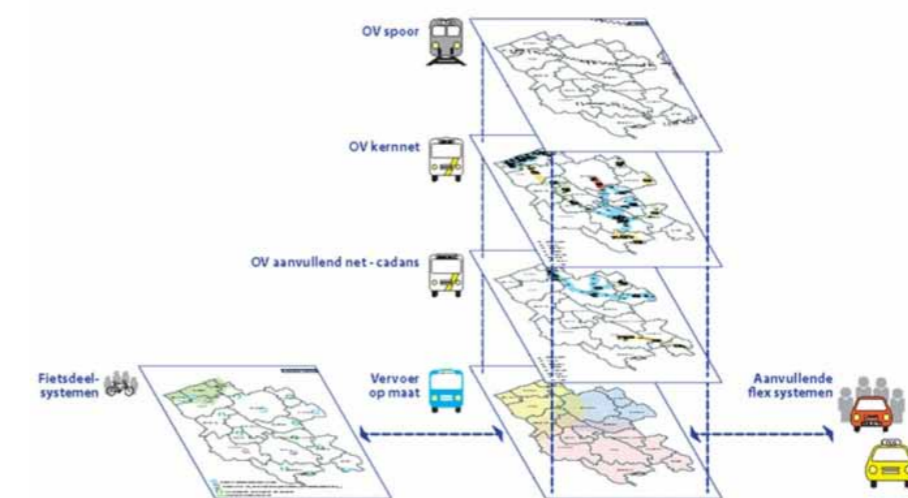
Het openbaar vervoer op de drukke assen wordt versterkt, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is belangrijk. Om het volledige reistraject op een efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten.

Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Reizigers moeten gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere, aan herkenbare vervoersknooppunten. Zo kunnen reizigers hun voor- of natraject afleggen met o.a. deelfietsen, deelauto's of taxi's.

De vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst

Het op elkaar laten aansluiten van vervoersmogelijkheden vereist afstemming tussen de vervoersnetwerken: het openbaar vervoer, het wegennet, fietsroutes en waterwegen.

Het openbaar vervoer bestaat uit een gelaagd model van netwerken die elkaar aanvullen: het treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De netwerken worden beter verknoot: er wordt ingezet op goede overstapmogelijkheden en de reiziger wordt op een geïntegreerde manier geïnformeerd.



SCHEMA GELAAGD OPENBAAR VERVOERNETWERK

Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken

Mobiliteit is een thema dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen krijgen de gemeenten een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus

Investerings in een betere koppeling tussen mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ordening moeten zorgen voor een betere doorstroming van auto's, bussen, trams, fietsen enz.

Verkeersveiligheid aanpakken

De verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt aangepakt via onder andere kordate handhaving, investeringen in de infrastructuur en verkeerseducatie.

Verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering

De Vlaamse Overheid wil het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren. De overheid verleent onder andere subsidies voor het aanleggen van betere fietsinfrastructuur (opent in nieuw venster), duurzaam woon-werkverkeer (opent in nieuw venster) en duurzaam goederenvervoer.

[<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid>]

4.1.7. Vervoerregio Kortrijk

Als gevolg van het Decreet Basisbereikbaarheid werden de vervoerregio's opgericht. Wevelgem maakt deel uit van de vervoerregio Kortrijk.

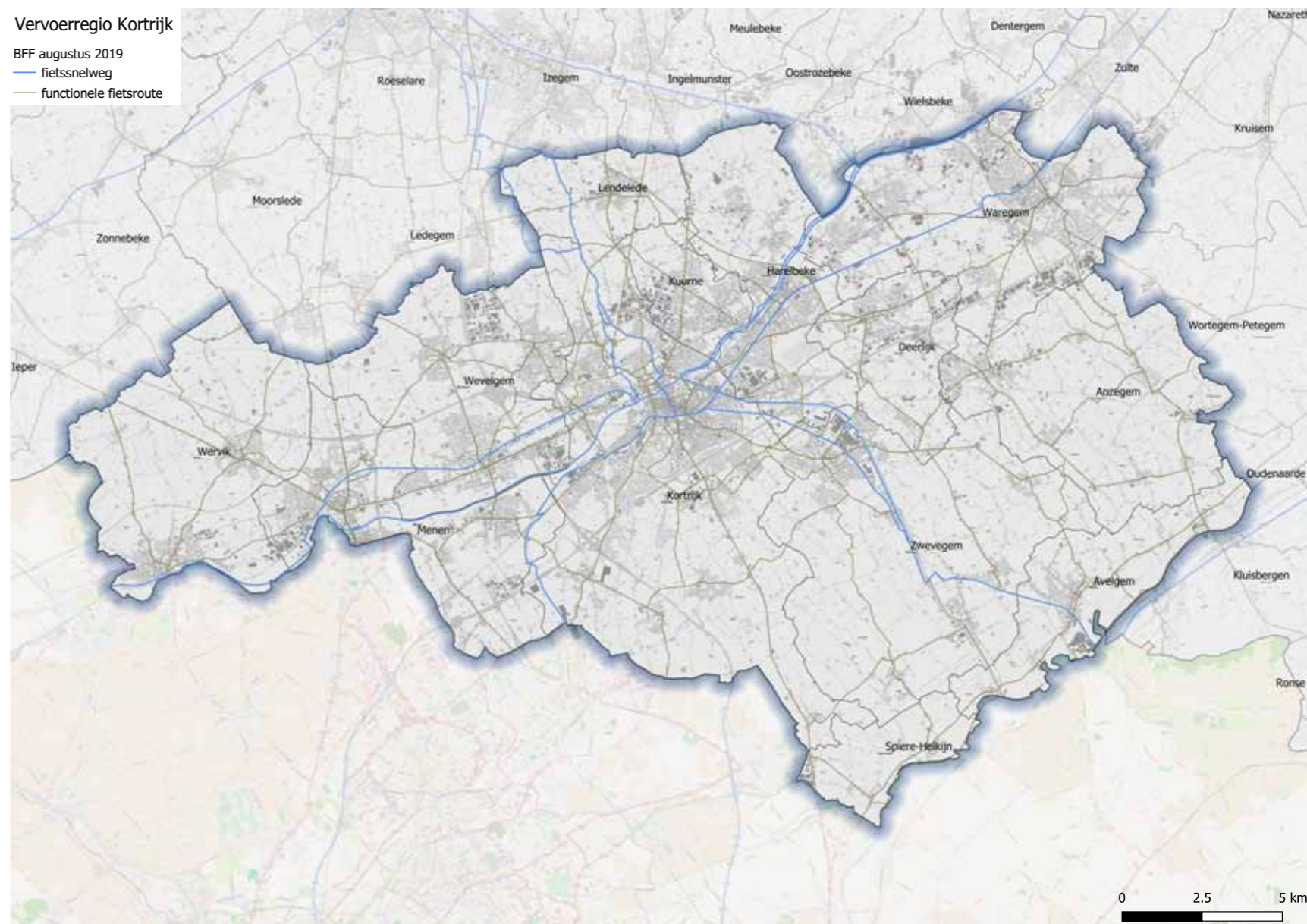
Binnen deze vervoerregio wordt gewerkt aan de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan, inclusief een regionaal openbaar vervoerplan.

Vervoerregio Kortrijk

BFF augustus 2019

— fietssnelweg

— functionele fietsroute



4.2. STRATEGISCHE PROJECTEN

Hier worden ruimtelijke projecten aangehaald die van strategisch belang zijn voor het verwezenlijken van een trendbreuk in het mobiliteitsbeleid.

4.2.1. Wevelgem

HERINRICHTING STATIONSOMGEVING

Een stedenbouwkundige herwaardering van de stationsomgeving, gekoppeld aan wooninbreidingsprojecten in de buurt van de goederenkoer, brengt opnieuw leven in de stationsomgeving. Bovendien wordt - door de uitbouw van een fietsroute langs de spoorlijn en de tunnel van de nieuwe ontsluitingsweg Kleine Molen (inclusief fietstunnel) de bereikbaarheid van het station verbeterd. De hoogte van de perrons wordt aangepast aan de Europese normen (55 cm boven spoorstaaf). Aan het station worden de nodige overstapvoorzieningen uitgebouwd: Park-and-Rideparking, fietsenstallingen, fietskluizen...

N8 HERINRICHTING DOORTOCHT HERSTELLEN VERBLIJFSFUNCTIE MARKT

De N8 wordt als een lokale hoofdstraat en belangrijke ontsluitende as heringericht. Bovenlokale verkeersstromen worden zoveel mogelijk via de N32 en de A19 afgeleid. De N8 behoudt nog een belangrijke verkeersfunctie, maar het rijgedrag wordt aangepast aan de omgeving. Op de doortocht liggen één hoofdkern (Wevelgem-centrum) en twee subkernen (Posthoorn en industriezone/kleinhandelslint). Deze worden in de opbouw van de weg geaccentueerd. De verblijfsfunctie van de Grote Markt wordt zo veel mogelijk hersteld.

Het verkeer wordt aan de randen van het centrum opgehouden. De bus krijgt specifieke voorzieningen om de doorstroming te verhogen (verkeerlichtenbeïnvloeding, beperkte busbaan...).

CENTRUMVERNIEUWING

Naast een herinrichting van de doortocht van de N8 ter hoogte van de Grote Markt, worden ook verschillende andere delen van het centrum heringericht. De doelstellingen van deze centrumvernieuwing (in relatie tot het mobiliteitsbeleid) zijn de volgende:

1. Het openbaar domein in het centrum van Wevelgem wordt ingericht als verblijfsgebied om de leefbaarheid te verhogen, in het bijzonder met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het STOP-principe zal dus concreet worden toegepast bij de herinrichting van pleinen en centrumstraten (N8 Menenstraat-Vanackerestraat-Grote Markt-Menenstraat, Lode de Boningestraat, Roeselarestraat, Brugstraat, Gullegemstraat, Lauwestraat).
2. Er wordt een fijnmazig fietsnetwerk en trage wegennetwerk uitgebouwd, dat aansluit op bestaande en nieuwe groenstructuren in het centrum van Wevelgem.
3. Er wordt aandacht besteed aan de doorstroming van het openbaar vervoer, het verknopen van het bestaande openbaar vervoersaanbod in het centrum van Wevelgem én het uitbouwen van ondersteunende infrastructuur. Dit in samenspraak met de vervoerregio en de wegbeheerder.
4. Voor het parkeren in het centrum van Wevelgem wordt een nieuwe beleidsvisie ontwikkeld. Mogelijke maatregelen zijn: het bundelen van parkeervoorzieningen, aangepast parkeerregime (bv. aanpassing blauwe zone, kortparkeren, bewonersparkeren...)

ONDERZOEK OMGEVING LUCHTHAVEN ONTSluitING / PARKEREN T.H.V. N8

Het Departement Omgeving van de Vlaamse Overheid voert verder onderzoek naar de toekomstige ontwikkelingspotenties van de omgeving van de luchthaven, inclusief het open-ruimtegebied Ter Biest.

Vanuit de gesprekken met de gebiedsactoren en het verzamelde beschikbare materiaal lijkt i.k.v. het onderzoek omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem m.b.t. de (verzadigde) omgeving van de N8 een herstructureringsopgave op tafel te liggen. Dit dient uiteraard nog verder bekeken te worden in het ontwerpend onderzoek en teruggekoppeld te worden met de betrokken gebiedsactoren.

Hierbij is ook de relatie tot de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen (kleinhandelslint N8, regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid,...) te leggen.

De uitkomst van het onderzoek naar de omgeving van de luchthaven kan leiden tot uitspraken over (clustering van) het parkeren en de ontsluiting van de verschillende functies richting de N8 i.f.v. veiligheid en doorstroming.

Bij de goedkeuring van deze beleidsnota was dit onderzoek nog niet afgerond.

ONDERZOEK REGIONALE STRATEGIE KLEINHANDEL N8 ALS DETAILHANDELSLINT

In februari 2020 werd een eerste aanzet gegeven voor de opmaak van een regionale strategie kleinhandel. Hierin werd de N8 als geclusterd detailhandelslint benoemd.

Bij de goedkeuring van deze beleidsnota was dit onderzoek nog niet afgerond.

NON-STOP FIETSROUTE LANGS DE LEIE

De Leie wordt toegankelijk gemaakt voor fietsers. Via een aantal doorsteken wordt de Leieroute op meerdere plaatsen toegankelijk gemaakt.

BEVEILIGEN SCHOOLOMGEVINGEN

De schoolomgevingen werden reeds afgebakend en ingericht als zone 30-gebied. Er wordt gestreefd naar parkeerluwe schoolomgevingen. Kinderen worden via een begeleide rij en fietspool op een veilige manier naar huis gebracht.

ONTWIKKELING VAN HET STEDELIJK WOONGEBIED EN HET NIEUW LOKAAL BEDRIJVENTERREIN VAN DE KLEINE MOLEN

Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd de ontwikkeling voorzien van een nieuw 'stedelijk woongebied' tussen de Gullegemstraat, de A17/E403 en de Kapellestraat. Het resterende gebied tussen de Kapellestraat en de spoorlijn Kortrijk-Poperinge duidde de gemeente aan als locatie voor een nieuw lokaal bedrijventerrein. Er werd een RUP opgemaakt voor de ontwikkeling van het gebied Kleine Molen (voor zowel het stedelijk woongebied als het lokaal bedrijventerrein). Het gemeentelijk RUP Wevelgem Kleine Molen vormt een verfijning van het deelplan "stedelijk woongebied Kleine Molen" van het gewestelijk RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Het omvat een nieuw stedelijk woongebied van circa 500 nieuwe wooneenheden en een nieuwe KMO-zone van circa 3 ha.

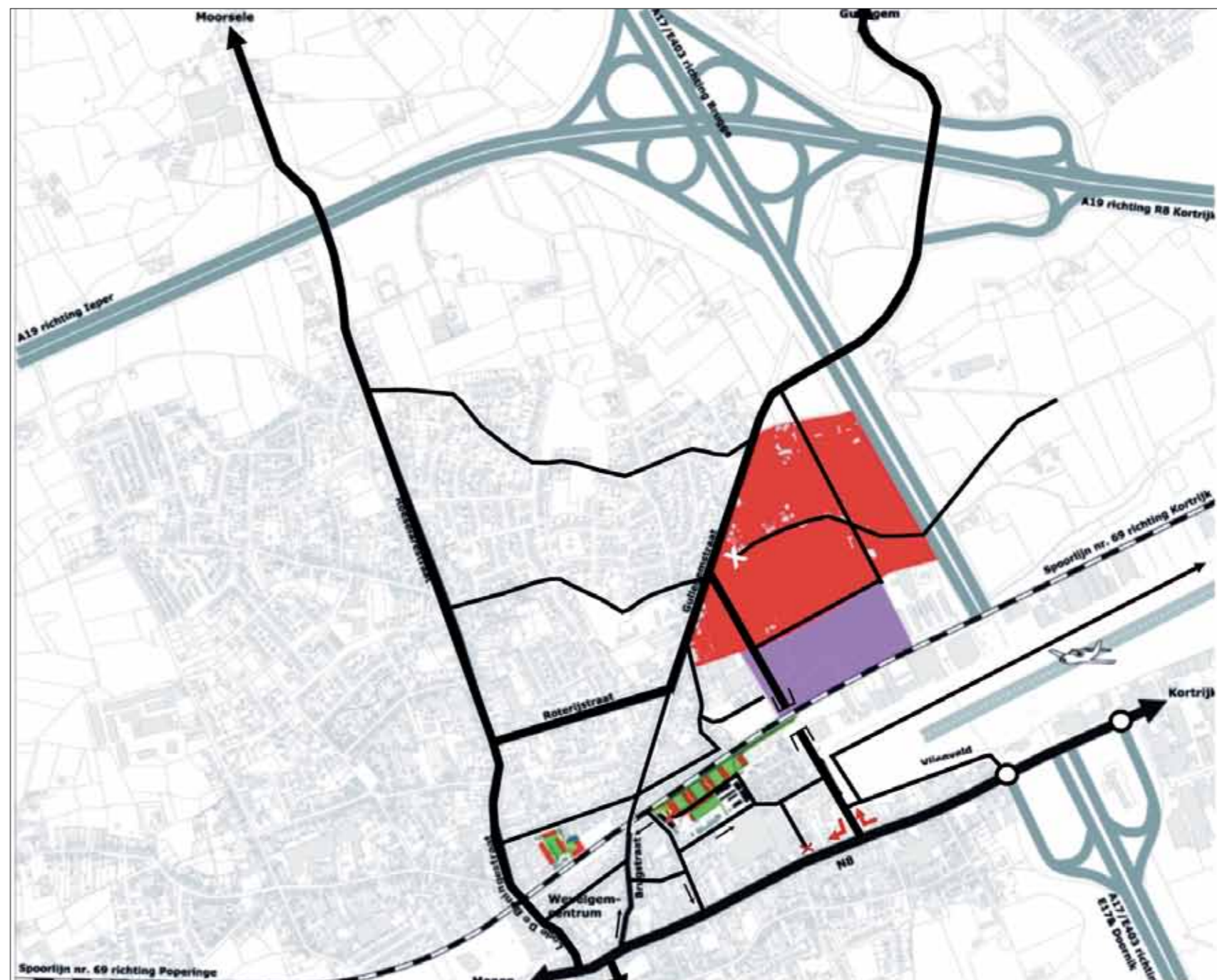
Voor de ontsluiting van het gebied Kleine Molen werd een startnota opgemaakt, waarbij verschillende ontsluitingsscenario's werden onderzocht. De gemeentelijke begeleidingscommissie (13 mei 2011) kwam tot deze conclusies:

- Er wordt gekozen voor een voorkeurscenario, waarbij de scenario's 1a en 3a worden gecombineerd. Dit wil zeggen dat wordt gekozen voor de hoofdontsluitingsweg vanaf de Gullegemstraat, met tunnel onder de spoorlijn en zowel aansluitend op de straat Vliegenveld als doorgetrokken naar de Kortrijkstraat N8. Dit laat toe dat het (vracht)verkeer linksaf kan slaan via Vliegenveld naar de rotonde N8/A17 en dat ander verkeer rechts af kan slaan op de Kortrijkstraat richting Wevelgem-centrum.
- De aansluitingen van de Spoorwegstraat en de nieuwe ontsluitingsweg op de Kortrijkstraat N8 liggen relatief dicht bij elkaar (circa 120 m). Om de doorstroming op de secundaire weg N8 niet te belemmeren wordt de Spoorwegstraat geknipt. Bij de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg Kleine Molen op de N8 kan enkel rechts-in en rechts-uit worden toegepast. Zo worden linksafslaan bewegingen op de N8 vermeden, wat de doorstroming van de N8 ten goede komt.

Het voorkeurscenario wordt hiernaast weergegeven in scenario 4.

De ontwikkeling Kleine Molen en ontsluiting zal mee bekeken worden i.k.v. het ontwerp onderzoek naar de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. (zie "Onderzoek omgeving luchthaven" op pag. 26)

De woonontwikkeling is momenteel niet opgenomen in de woonprogrammatie voor de komende 5 jaar. De verbinding Kortrijkstraat - Gullegemstraat d.m.v. een tunnel, cfr. voorgestelde scenario, blijft behouden als beleids optie (i.f.v. ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein + eventueel op langere termijn de woonzone).



4.2.2. Ter Biest

Het Departement Omgeving van de Vlaamse Overheid voert verder onderzoek naar de toekomstige ontwikkelingspotenties van de omgeving van de luchthaven, inclusief het open-ruimtegebied Ter Biest.

Het Departement Omgeving wenst via een interactief traject en ontwerpend onderzoek te komen tot een gedragen visie op het gebied met bijbehorende acties.

Met het onderzoek wordt de omgeving van de luchthaven ook vanuit een open-ruimteperspectief bekeken; 'toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden' hoeven dus niet noodzakelijk harde functies te zijn.

De gemeente Wevelgem verwijst naar de visie van haar Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan waarin het gebied Ter Biest als open ruimte wordt behouden.

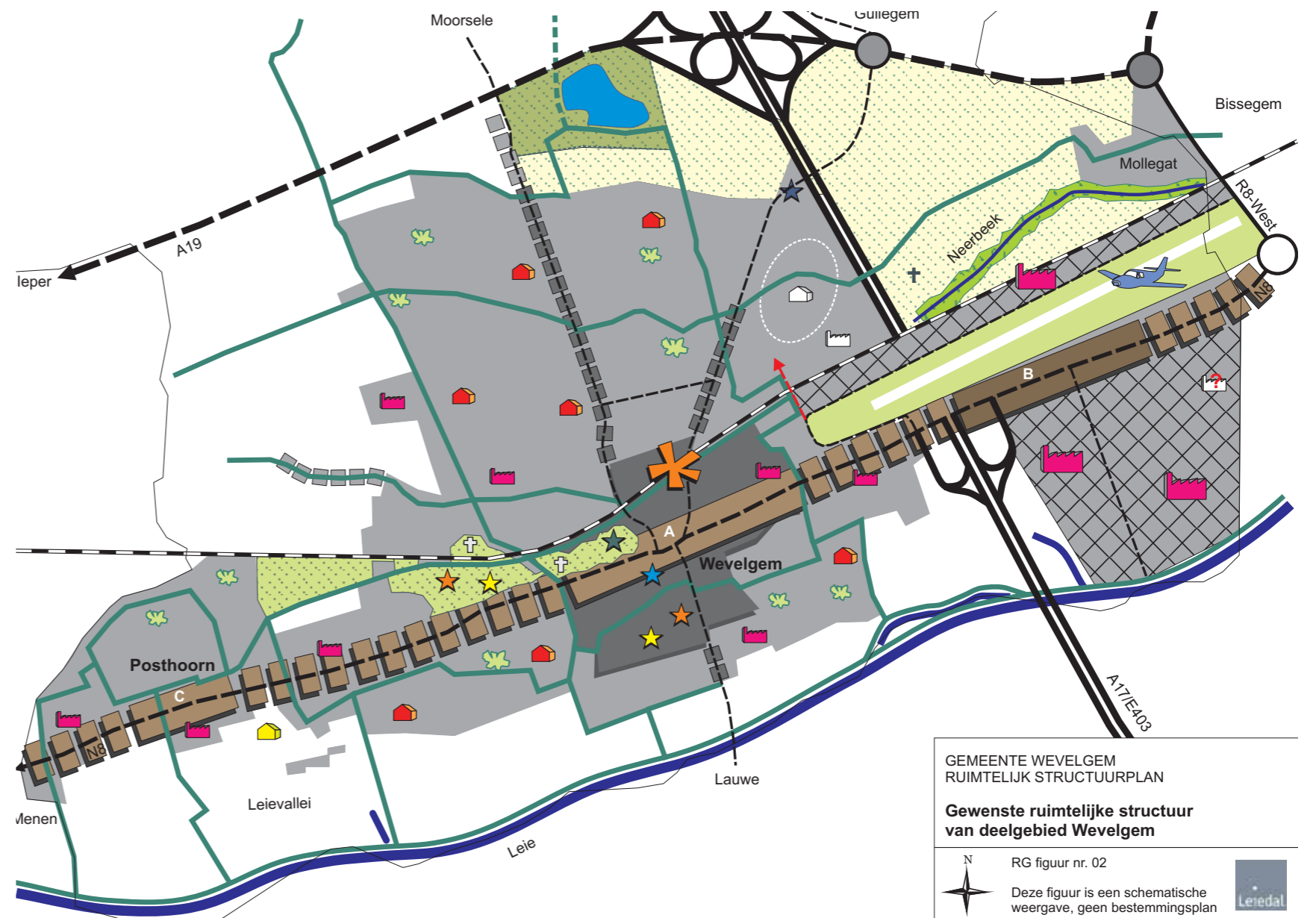
Indien de Vlaamse Overheid in de toekomst - tegen de wens van de gemeente in om het gebied te behouden als open ruimtegebied - toch zou kiezen voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling in het gebied Ter Biest, dan brengt de gemeente Wevelgem volgende randvoorwaarden en aandachtspunten aan op vlak van mobiliteit:

1. Het is wenselijk dat de nieuwe verkeersbewegingen van auto- en vrachtwagenverkeer zo weinig mogelijk het lokale wegennet belasten. Idealiter worden de verkeersbewegingen zo vlot mogelijk afgewikkeld van en naar het hogere wegennet (in casu de autosnelwegen A19, E403 en de ring R8).
2. In het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk werden de Brugstraat, de Gullegemstraat en de Koningin Fabiolastraat geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute (i.c. tussen de kernen van Wevelgem en Gullegem). Bij een mogelijke heraanleg van het op- en afrittencomplex nr. 1 "Gullegem-Wevelgem" van de autosnelweg A19 Kortrijk-leper is het wenselijk dat er op de Gullegemstraat en Koningin Fabiolastraat buiten de bebouwde kom vrijliggende fietspaden worden voorzien en aanliggende verhoogde fietspaden binnen de bebouwde kom.
3. De Bieststraat en Vandepuutstraat zijn bestaande landelijke wegen in het gebied Ter Biest, die in het mobiliteitsplan werden geselecteerd als lokale wegen categorie 3. Deze wegen mogen op geen enkele wijze worden gebruikt ter ontsluiting van auto- en vrachtwagenverkeer, die worden gegenereerd door nieuwe grootschalige (handels)ontwikkelingen in het gebied Ter Biest.
4. Bovendien werd de Bieststraat door de provincie West-Vlaanderen in het kader van het masterplan fiets ten noorden van de Leie ook geselecteerd als een bovenlokale functionele fietsroute (nl. tussen Wevelgem en Bissegem). Deze fietsroute moet gevrijwaard blijven.
5. Voor de ontsluiting van het gebied Ter Biest via het openbaar vervoer zal verder onderzoek en afstemming met de V.V.M. De Lijn noodzakelijk zijn. In het huidige mobiliteitsplan werd ook een suggestie geformuleerd over een openbare vervoersverbinding tussen Wevelgem en Gullegem. Het is wenselijk dat de OV-ontsluiting van het gebied Ter Biest wordt onderzocht in combinatie met deze vraag.

GRS WEVELGEM – GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DEELGEBIED WEVELGEM

Legende

- Centrumgebied van Wevelgem
- Verblijfsgebied van Wevelgem
- Stedelijk lint N8 als ruggengraat met drie subcentra:
 - A. Administratief-gemeentelijk centrum Wevelgem
 - B. Regionaal commercieel centrum kleinhandelszone N8 (ter hoogte van Luchthaven Wevelgem)
 - C. Lokaal subcentrum Posthoorn
- Strategisch project herwaardering stationsomgeving van Wevelgem
- Wooninbreiding (korte termijn)
- Ontwikkeling stedelijk woongebied de Kleine Molen
- Voorwaardelijk niet te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied (zie tekst)
- Regionaal bedrijventerreinen Wevelgem-Zuid & Wevelgem-Luchthaven
- Luchthaven van Wevelgem
- Prioritair nieuw te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein 'de Kleine Molen'
- Optionele zoekzone voor nieuw lokaal bedrijventerrein 'Moraviestraat'
- Bedrijvigheid : te evalueren en te integreren
- Overgangslint naar centrum
- Overgangslint naar open ruimte
- Spoorlijn Kortrijk-Poperinge
- De Leie
- Vijverhof als ontspanningsoord met landbouw als landschappelijk kader
- Groen & langzaam netwerk
- Te onderzoeken fietsverbinding met Bergelen-Gullegem
- Groene en recreatieve slinger Wevelgem-Posthoorn langs de spoorlijn
- Lokale outdoor-sportvoorzieningen
- Lokale indoor-sportvoorzieningen
- Gemeentelijke begraafplaatsen
- Gemeentelijk park met bibliotheek, zwembad & gemeentelijke administratieve diensten
- Concentratie van centrumscholen, culturele en gemeenschapsvoorzieningen
- Openbare voorzieningen en diensten zoals brandweer
- Stedelijk open-ruimtegebied Ter Biest & rond Vijverhof
- Koortskapel O.L.V. Ter Biest
- Beekvallei Neerbeek
- Lokale wegen categorie 2
- N8 als secundaire weg categorie 2
- R8-West als secundaire weg categorie 1
- A19 als primaire weg categorie 2
- A17/E403 als hoofdweg
- Nieuw aan te leggen lokale weg categorie 2 (ontsluiting gebied Kleine Molen over spoorlijn)
- Te herbekijken verkeersknooppunten



GEMEENTE WEVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Gewenste ruimtelijke structuur van deelgebied Wevelgem

N
RG figuur nr. 02
Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



GRS WEVELGEM – GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DEELGEBIED GULLEGEM

Legende

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Centrumgebied van Gullegem | | Gemeentelijke technische diensten en depot |
| | Verblijfsgebied van Gullegem | | Gemengd gebied Driemasten |
| | Wooninbreiding (korte termijn) | | Koppellingsgebied Ballingstraat - Driemasten |
| | Woonuitbreiding (korte termijn) | | Bergelen met Bergelenput |
| | Overgangslint naar centrum | | Beekvalleien |
| | Overgangslint naar open ruimte | | Groen & recreatief netwerk |
| | Regionaal bedrijventerrein | | Stedelijk open-ruimtegebied |
| | Bedrijvigheid (te evalueren en integreren) | | Lokale wegen categorie 2 |
| | Optioneel lokaal bedrijventerrein | | Intermodale toegangspoorten |
| | Strategische projecten | | Rijksweg N343 (ev. te verlengen) |
| | Lokale outdoor-sportvoorzieningen | | Te herbekijken verkeersknooppunten |
| | Indoor-sportvoorzieningen | | |

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan

4.2.3. Gullegem

DOORTREKKEN N343 TOT IN INDUSTRIETERREIN

De N343 werd voor de uitbreiding van de industriezone Gullegem – Moorsele doorgetrokken langs de A17. Deze doorgetrokken N343 werd ook meteen uitgebouwd tot hoofdonthutingsweg van de industriezone. Door de ontsluiting van de industriezone hierop te richten wordt het verkeer zo veel mogelijk uit de kernen van Gullegem en Moorsele gehouden.

HERBEKIJKEN OPRIT GULLEGEM

Om de veiligheid en doorstroming op het primaire wegennet te vergroten werd de aansluiting van Gullegem op de A19 (op- en afrittencomplex met Koningin Fabiolastraat) herbekeken waarbij de uitvoering is voorzien 2020-2021.

VERVOLLEDIGEN KNOOPPUNT R8 X A19

Het onveilige knooppunt van de A19 met de R8 wordt vervolledigd (zgn. 'trompet-aansluiting' voorzien in meerjarenprogramma van AWV).

HERINRICHTING CENTRUMSTRATEN ALS DOORTOCHT, ONDERSTEUND DOOR CIRCULATIEMAATREGELEN

Het verblijfsgebied van Gullegem wordt verruimd. Ook de redelijk drukke Schuttershoflaan – Verriestlaan wordt opgenomen in het centrale verblijfsgebied. Het doorgaand autoverkeer wordt zoveel mogelijk buiten Gullegem gehouden (de door te trekken N343 heeft hierin een belangrijke taak). Circulatiemaatregelen kunnen belangrijke doorgaande oost-weststromen door de kern indammen.

VERGROENING CENTRUM

Het verblijfskarakter van de kern wordt verder versterkt. Het dorpsplein wordt vergroend.

BEVEILIGEN SCHOOLOMGEVINGEN

De schoolomgevingen werden afgebakend en ingericht als zone 30-gebied. Er wordt gestreefd naar parkeerluwe schoolomgevingen. Kinderen worden via een begeleide rij en fietspool op een veilige manier naar huis gebracht.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de verkeersveiligheid in de school- en zorgzone in het centrum en in functie van de (her)inplanting van een (nieuw) ontmoetingscentrum.

4.2.4. Moorsele

HERWAARDERING CENTRUM

Het waardevolle karakter van het landelijke Moorsele, dat sterk naar voren komt in de omgeving van de kerk en het dorpsplein, wordt versterkt. De centrumsfeer werd verruimd tot de omgeving van het Standbeeld. Deze omgeving werd heringericht en aangepast aan de verblijfs- en haltefunctie (aangenaam verblijfsgebied voor voetgangers, halteaccommodatie bus, fietsenstallingen...).

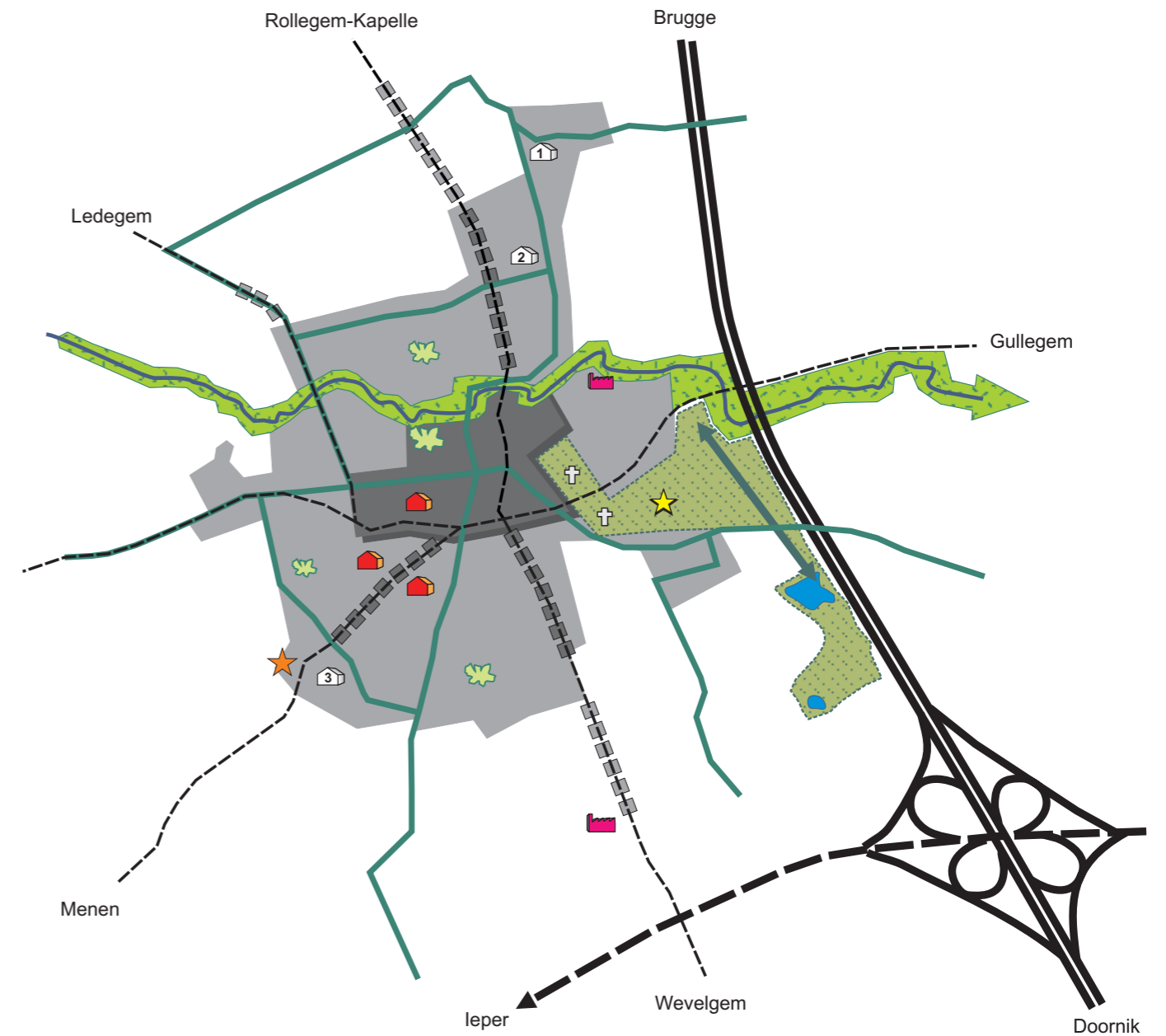
Er wordt verder ingezet op het uitbouwen van het netwerk trage wegen, wat bijgevolg is losgekoppeld van gemotoriseerd verkeer.

HERINRICHTING CENTRUMSTRATEN ALS DOORTOCHT, ONDERSTEUND DOOR CIRCULATIEMAATREGELEN

Het doorgaande verkeer wordt geweerd door de herinrichting van de toegangswegen. Poorteffecten markeren de toegang tot het verblijfsgebied. Automobilisten worden gedwongen hun rijgedrag aan te passen aan de omgeving. Circulatiemaatregelen ondersteunen de visie om doorgaande verkeersstromen te vermijden. Bewegwijzering wordt ingezet om het niet-alledaagse verkeer via de gewenste route te sturen.

BEVEILIGEN SCHOOLOMGEVINGEN

De schoolomgevingen worden afgebakend en ingericht als zone 30-gebied. Er wordt gestreefd naar parkeerluwe schoolomgevingen. Kinderen worden via een begeleide rij en fietspool op een veilige manier naar huis gebracht.



GRS WEVELGEM - GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DEELGEBIED MOORSELE

Legende

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Centrumgebied van Moorsele | | • lokale indoor- en outdoor-sportvoorzieningen |
| | Verblijfsgebied van Moorsele | | • begraafplaatsen |
| | Wooninbreiding (korte termijn) | | • groenzone zavelwinningsput |
| | Woonuitbreiding (korte termijn) (nummering: zie tekst) | | • landbouwgronden op korte termijn - groenverbinding met Heulebeek op lange termijn |
| | Overgangslint naar centrum | | • Bedrijvigheid (te integreren) |
| | Overgangslint naar open ruimte | | • Lokale wegen categorie 2 |
| | Groen & recreatief netwerk | | • Merkwaardig gebouw: hoeve Ter Gracht |
| | Heulebeekvallei | | • A17/E403 als hoofdweg |
| | Groene slinger bestaande uit : | | • A19 als primaire weg cat. 2 |

4.3. RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

4.3.1. PRUP Zilveren Spoor

De site Zilveren Spoor is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan geselecteerd als specifiek toeristisch-recreatief knooppunt (zie "4.1.4. Herziening Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan" op pag. 24).

De elementen die voldoen aan de algemene omschrijving van specifiek toeristisch-recreatief knooppunt en die sportrecreatief zijn, worden geselecteerd als specifiek sportrecreatief knooppunt.

Het PRS West-Vlaanderen voorziet volgend ruimtelijk beleid, specifiek voor sportrecreatieve knooppunten, waaronder ook het Zilveren Spoor valt:

- Alle specifieke sportrecreatieve knooppunten kunnen in aanmerking komen om geoptimaliseerd te worden. Voorbeelden van optimalisatie zijn: het voorzien van onthaalinfrastructuur, het aanleggen van een parking...
- Specifieke sportrecreatieve knooppunten kunnen in aanmerking komen om beperkt uitgebreid te worden. De beperkte uitbreiding houdt ook in dat eventueel verblijfsaccommodatie in functie van de activiteit kan worden voorzien.
- De ingrepen dienen bij concrete vragen verder te worden afgewogen rekening houdend met de volgende criteria:
 - Ontsluiting
 - Landschappelijke impact
 - Impact op de natuurlijke en de agrarische structuur
 - Te verwachten hinder

[startnota PRUP Zilveren Spoor, Ruimtelijke beleidscontext, p. 25]



Figuur 36: Voorstel scenario 1

De gemeente wil, cfr. het GRS, het aanbod aan sportstructuur behouden of kwaliteitsvol en duurzaam versterken. De gemeente erkent dat het Zilveren Spoor een toeristisch-recreatieve en agrarische functie met een ruime bekendheid buiten de gemeente heeft.

Daarnaast is de gemeente er zich van bewust dat de ontsluiting van het Zilveren Spoor niet optimaal is. De verkeersintensiteit naar en binnen de kern van Moorseele is relatief hoog. Doorgaand verkeer en sluipverkeer hebben een negatieve invloed op de leefbaarheid van de kern van Moorseele.

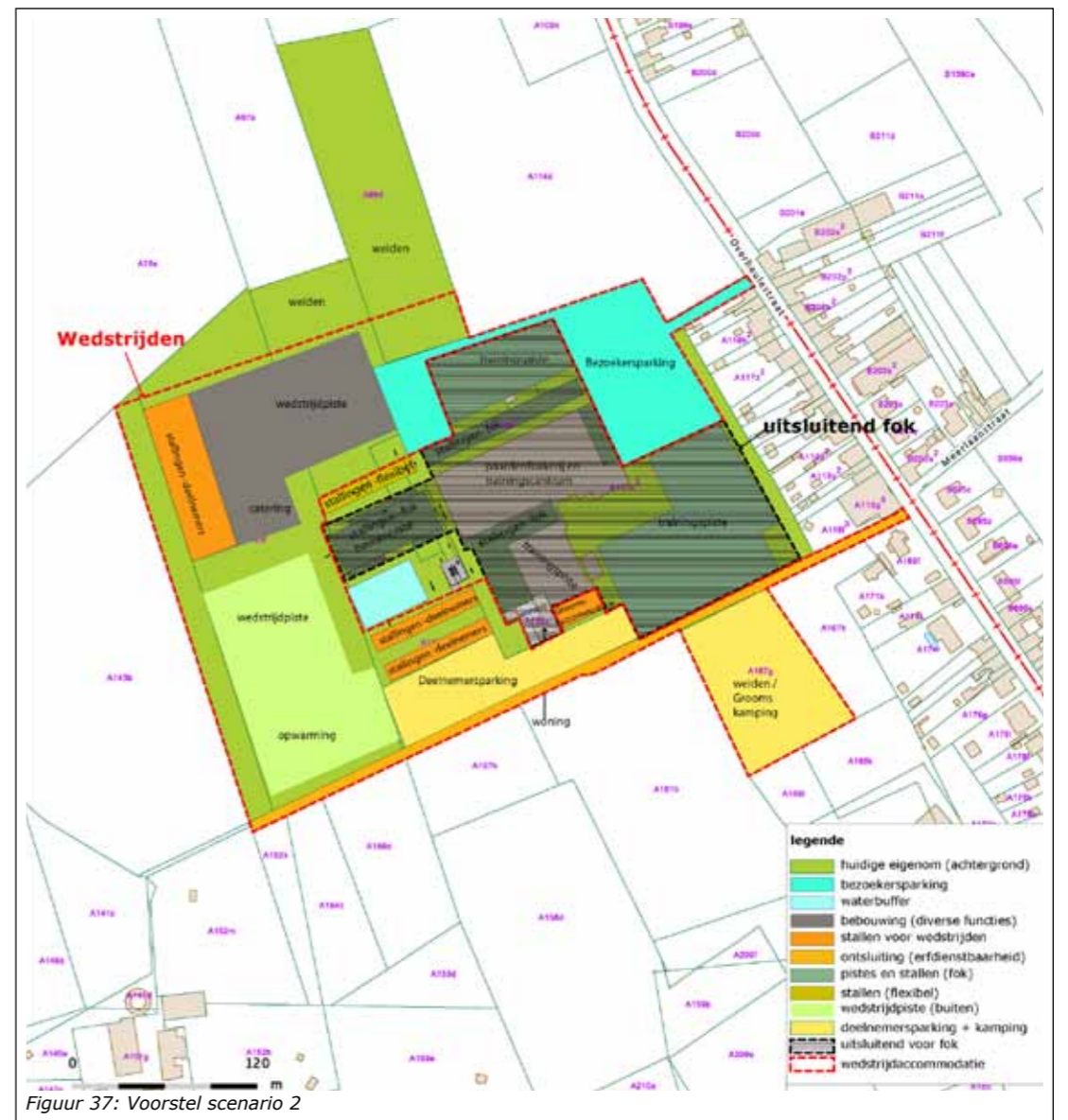
[startnota PRUP Zilveren Spoor, Ruimtelijke beleidscontext, p. 32-33]

Om de toekomstige mogelijkheden van de site af te tasten besliste de Provincie om de opmaak van een PRUP (Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan) op te starten. De Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen keurde op 3/10/2019 de start- en procesnota van het PRUP goed en op 4/6/2020 de scopingnota.

In dit PRUP worden verschillende mogelijke toekomstscenario's afgetoetst:

1. Bij de eerste optie zal op de site enkel maar fok en training van paarden plaatsvinden
2. Bij de tweede en derde optie wordt de site ontdebeld en wordt naast de fok en training van paarden ook ingezet op de organisatie van paardenwedstrijden

Voor het PRUP zijn er twee inrichtingsalternatieven mogelijk. Alles zal volwaardig worden onderzocht in de plan-MER. De belangrijkste elementen hierbij zijn de disciplines water, geluid, mobiliteit en landschappelijke inkleding.



Figuur 37: Voorstel scenario 2

4.3.2. PRUP Bedrijventerrein Menen-Wervik

De Provincie West-Vlaanderen maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op voor een nieuw bedrijventerrein voor de regio Menen-Wervik op de site Menen-West.

In haar zitting van donderdag 28 juni 2018 heeft de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen beslist om Menen-West aan te duiden als locatie voor het nieuwe regionale bedrijventerrein 'Menen-Wervik'.

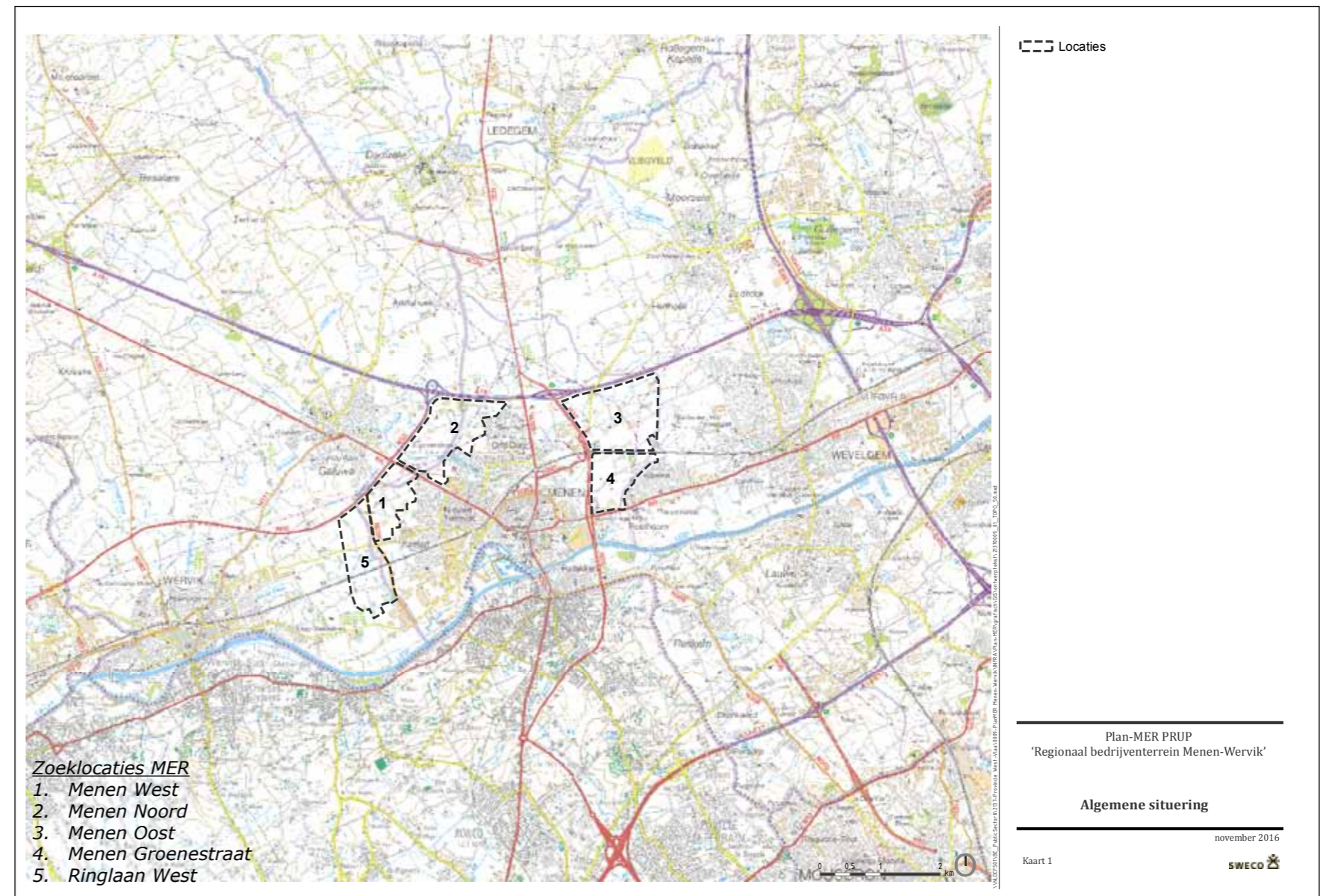
Uit de resultaten van het plan-MER is gebleken dat deze locatie het minst negatieve impact heeft op de landbouw, de waterproblematiek op de site beter te beheersen is en daar een aaneengesloten bedrijventerrein ontwikkeld kan worden. In Menen-West is de ontsluiting momenteel moeilijk, maar dit wordt op korte termijn opgelost door aanpassingen aan de N58 en het kruispunt N58/N8.

Een regionaal bedrijventerrein op de locaties Menen-Oost, Menen-Noord, Groenestraat en Menen-Grensland is niet haalbaar omdat de ontsluiting op deze locaties moeilijk of onmogelijk is, de waterproblematiek moeilijk te beheersen is, er meerdere buffers nodig zijn bij de verspreide woonzones en de natuurwaarden die er zijn niet beschermd kunnen worden.

Op basis van deze argumenten heeft de Deputatie beslist om de locatie van Menen-West te selecteren als de meest geschikte locatie om een regionaal bedrijventerrein te realiseren. Dit betekent ook dat de overige 4 locaties niet langer in aanmerking komen om een regionaal bedrijventerrein te huisvesten.

De volgende stap is de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP). Bij de opmaak ervan moet er rekening worden gehouden met verschillende milderende maatregelen. Zo moet de verkeersproblematiek op de N58 opgelost zijn vooraleer er een regionaal bedrijventerrein kan ingericht worden. Er moet rekening worden gehouden met de aanpalende woonwijk Koekuit en voldoende brede buffers worden voorzien. Verder moet ook nog bepaald worden welke activiteiten toegelaten of uitgesloten moeten worden op deze site.

Voor de mobiliteit in Wevelgem zal dit PRUP en de daaropvolgende inrichting van de bedrijventerrein Menen-West weinig impact hebben.



5. WERKDOMEIN B – GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE

5.1. AFBAKENING EN INRICHTING VERBLIJFSGEBIEDEN/VOETGANGERSNETWERK

5.1.1. Inrichtingsvereisten

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)

Het gecombineerde gebruik van eenzelfde ruimte voor fietsers en voetgangers (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, eventueel met licht niveauverschil...).

Voetpaden, wandelpaden en trage wegen

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk van trage wegen, kerkwegels, servitutedepaadjes 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 te worden aangebracht. In de dorpscentra dienen deze paden goed te worden verlicht.

Inrichting publieke ruimten

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 aanvoeld 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 en objectieve veiligheid voor de voetganger.

5.1.2. Afbakening verblijfsgebieden

Alle schoolomgevingen werden reeds afgebakend en ingericht als zone 30. Op termijn wordt het zone 30-gebied gefaseerd verruimd tot grote delen van het verblijfsgebied.

5.2. EEN FIJNMAZIG FIETSROUTENETWERK

5.2.1. Rol van het fietsverkeer in het mobiliteitsplan

Aangezien meer dan de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km bedraagt ([Onderzoek VerplaatsingGedrag Vlaanderen 5.3, 2018](#)), 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 blijkt ook uit de reacties van de bevolking, zoals verzameld in het participatietraject \(zie "8. Verslag participatie - online bevraging" op pag. 83\).](#)

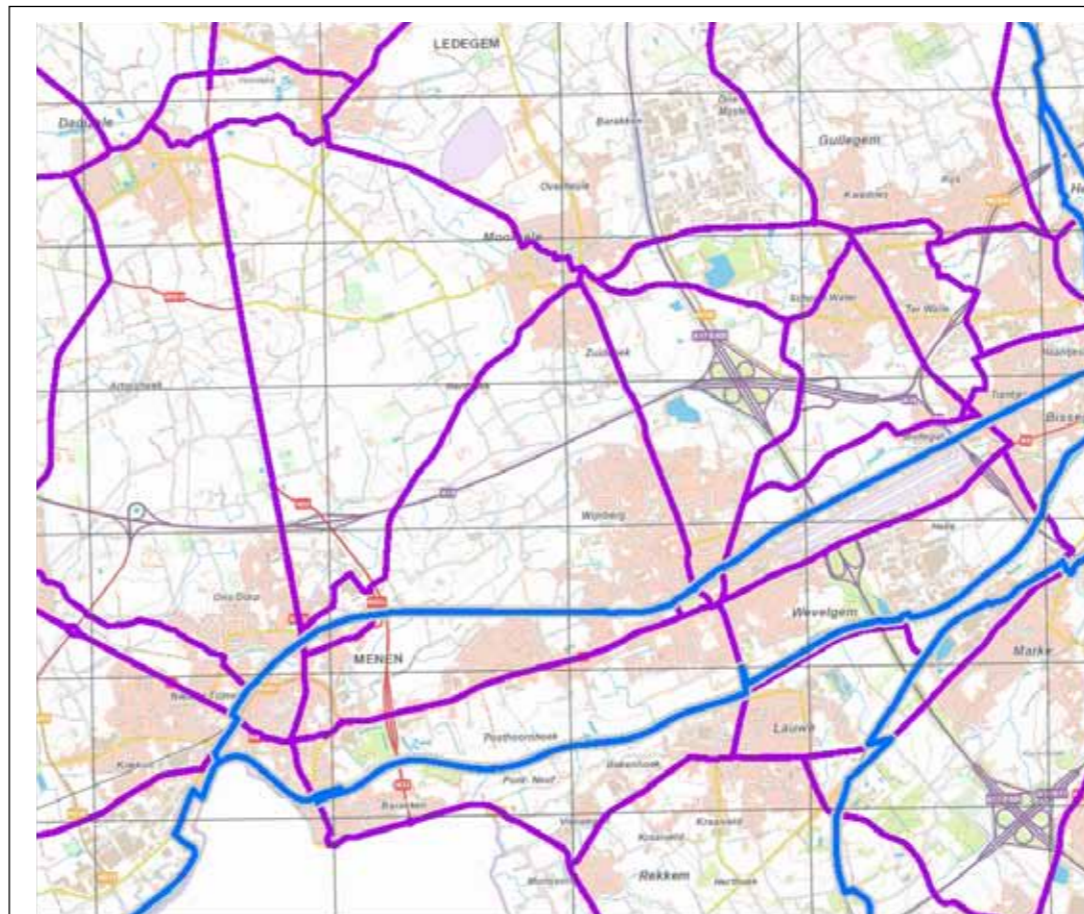
Een fietsroute kan zowel lopen langs volledig aparte fietswegen als langs rijwegen met vrijliggende, aanliggende fietspaden of fietsstroken, langs straten met gemengd verkeer of langs landelijke wegen. [Wel is het belangrijk om te komen tot een kwalitatief en samenhangend netwerk van fietsroutes \(zie "5.2.2. Opbouw fietsroutenetwerk: streven naar een samenhangend en gebiedsdekkend hiërarchisch netwerk" op pag. 36\), waarbij ook de inrichting van de routes zo consequent en consistent mogelijk vormgegeven wordt \(zie "5.2.3. Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen" op pag. 47\).](#)

5.2.2. Opbouw fietsroutenetwerk: streven naar een samenhangend en gebiedsdekkend hiërarchisch netwerk

De Provincie West-Vlaanderen keurde in 2016 het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk goed. Hierin worden zowel de fietssnelwegen (non-stop hoofdroutes) als de bovenlokale functionele fietsroutes aangeduid ([zie "Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, 2016 \[Geoloket GISWest\]" op pag. 36](#)).

Daarnaast werd in 2018 ook het 'Masterplan Fiets' voor het gebied ten noorden van de Leie opgemaakt door de Provincie West-Vlaanderen ([zie "Masterplan fiets ten noorden van de Leie, 2018 \[west-vlaanderen.be/fietssnelwegen\]" op pag. 36](#)). Met het Masterplan Fiets 'ten noorden van de Leie' nam de Provincie het initiatief om het fietsbeleid integraal te onderzoeken in de regio Kortrijk, Kuurne, Harelbeke, Lendeled, Wevelgem, Menen, Wervik en Ingelmunster. Het is een ondersteunende studie voor het complexe project K-R8 dat onderzoekt hoe het verkeer rond de R8/E17 best georganiseerd kan worden. Het beleid moet zich richten op vlot verkeer en moet mensen stimuleren om zich minder met de wagen te verplaatsen. Het plan focust op de selectie van bovenlokale fietswegen voor woon-werkverkeer, het onderzoek naar mogelijke fietssnelwegen langs de spoorlijnen, bijkomende fietsroutes en verkeersveilige oversteekplaatsen rond de R8.

Tot slot werd i.k.v. het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan ook een gedetailleerd onderzoek verricht naar het bovenlokale en gemeentelijke fietsroutenetwerk. [[zie onderzoeksnota herziening mobiliteitsplan, projectstuurgroep 8/1/2020](#)]



BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK, 2016 [GEOLOKET GISWEST]

Legende

- FietsSnelwegen
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



MASTERPLAN FIETS TEN NOORDEN VAN DE LEIE, 2018 [WEST-VLAANDEREN.BE/FIETSSNELWEGEN]

Gemeentegrenzen

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

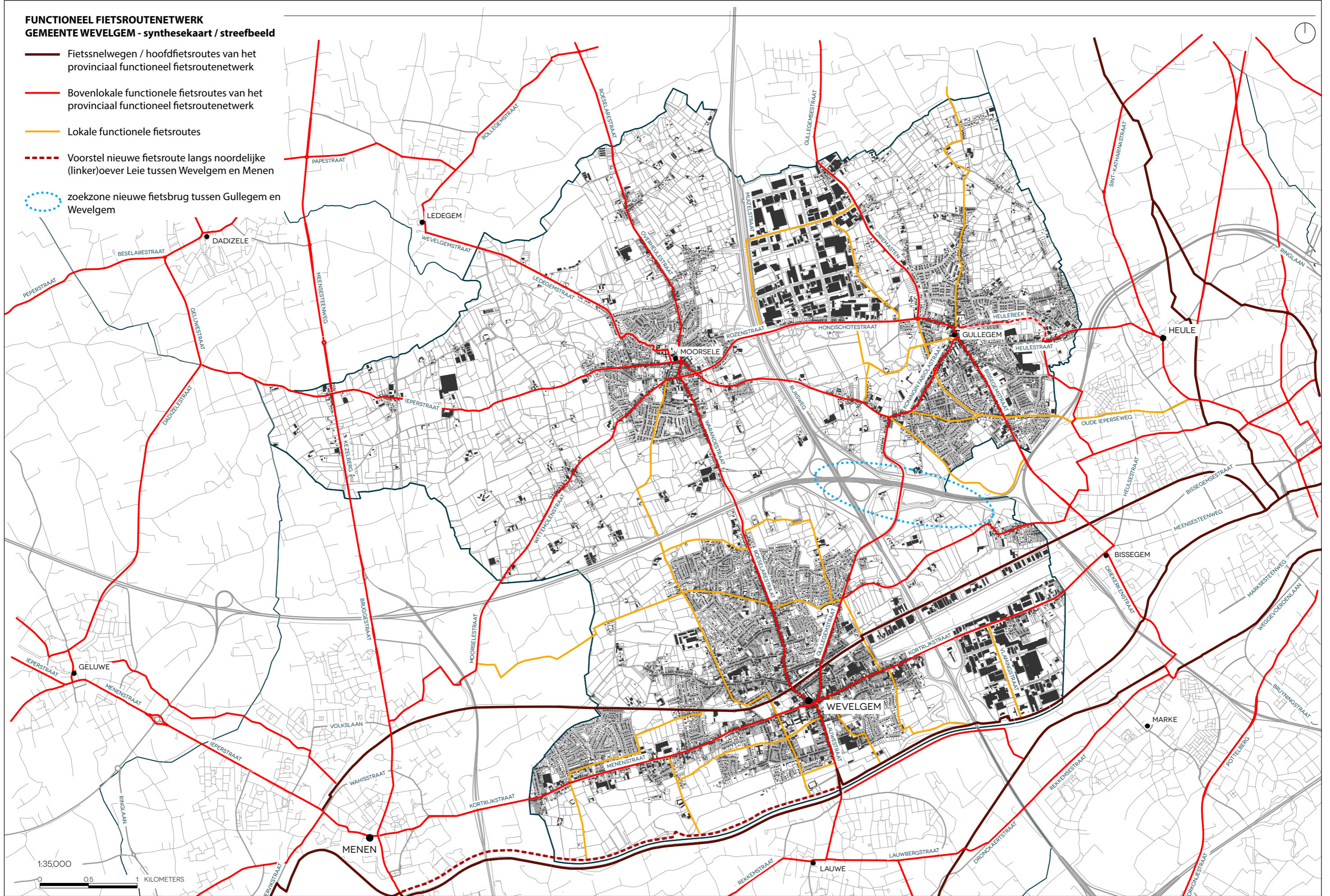
- Hoofdroute: fietssnelweg
- Hoofdroute
- Functionele fietsroute

Actualisaties bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

- X Te schappen fietssnelweg
- X Te schappen BFF
- ⋯ Toegevoegde fietssnelweg
- ⋯ Toegevoegde BFF

**FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK
GEMEENTE WEVELGEM - synthesekaart / streefbeeld**

- Fietssnelwegen / hoofdfietsroutes van het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk
- Bovenlokale functionele fietsroutes van het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk
- Lokale functionele fietsroutes
- Voorstel nieuwe fietsroute langs noordelijke (linker)oever Leie tussen Wevelgem en Menen
- zoekzone nieuwe fietsbrug tussen Gullegem en Wevelgem



1:35,000
0 0.5 1 KILOMETERS

FIETSSNELWEGEN

Fietssnelwegen zijn veilige, directe en aantrekkelijke fietsverbindingen over lange afstand. Ze lopen tussen belangrijke woon-, school- en werkplekken. Provincie West-Vlaanderen heeft het netwerk van fietssnelwegen opgebouwd tussen stedelijke gebieden en economische knooppunten. De fietssnelwegen bevinden zich vooral rond de grote assen, zoals waterwegen en spoorlijnen.

De fietssnelwegen moeten in heel Vlaanderen herkenbaar zijn. De 5 Provincies ontwikkelden hiervoor een specifieke signalisatie: een eigen nummering (bv. F6, F32) en een blauw logo. Op termijn richten we alle fietssnelwegen in volgens deze signalisatie.

Langs de Leie loopt zo de fietssnelweg F371 (tussen Komen en Deinze).

Ook langs de spoorweg Menen-Kortrijk is een fietssnelweg aangeduid, net als langs de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Rijsel.

Daarnaast blijft de gemeente Wevelgem vragende partij voor de aanduiding en realisatie van een nieuwe fietssnelweg langs de noordelijke (linker-)oever van de Leie tussen Wevelgem en Menen.

FIETSBRUG LEIE

De gemeente Wevelgem blijft ook vragende partij voor een volwaardige, kwalitatieve fietsbrug over de Leie, die de centra van Wevelgem en Lauwe kan verbinden met elkaar.

BOVENLOKALE FUNCTIONELE ROUTES

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.

Nieuwe bovenlokale functionele fietsroutes t.a.v. mobiliteitsplan van 2011:

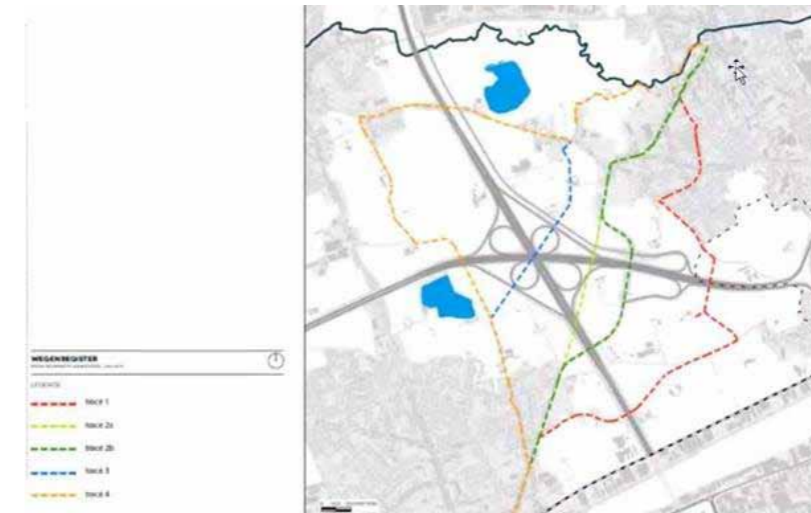
1. Gewestweg N8 (Menen-Wevelgem-Bissegem)
De N8 werd **in het verleden**, omwille van de nabijheid van de non-stoproute langs de Leie, niet opgenomen als bovenlokale fietsroute. Omwille van haar **blijvende (en toenemende)** sterke functionele betekenis voor fietsverkeer (verbindt vele functies op fietsbare afstand) wordt de N8 **bij deze herziening van het mobiliteitsplan nu wel als bovenlokale functionele route geselecteerd**.
2. Gewestweg N32 (Menen-Roeselare)
3. Zuidelijke (rechter)oever van de Leie, vanaf de te vernieuwen Leiebrug Wevelgem-Lauwe naar de nieuwe fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen
4. Bieststraat
5. Deel van het fiets- en wandelpad langs de Heulebeek (Gullegem)
6. Bergelen
7. Deel van het fiets- en wandelpad langs de Heulebeek (Moorsele)

FIETSBRUG OVER DE A19






De Koningin Fabiolalaan maakt deel uit van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. De fietsvoorzieningen zijn hier op vandaag niet toereikend om een veilige fietsverbinding tussen Gullegem en Wevelgem mogelijk te maken. Vooral ter hoogte van de brug over de A19 is weinig ruimte beschikbaar om wel veilige fietsinfrastructuur te voorzien.

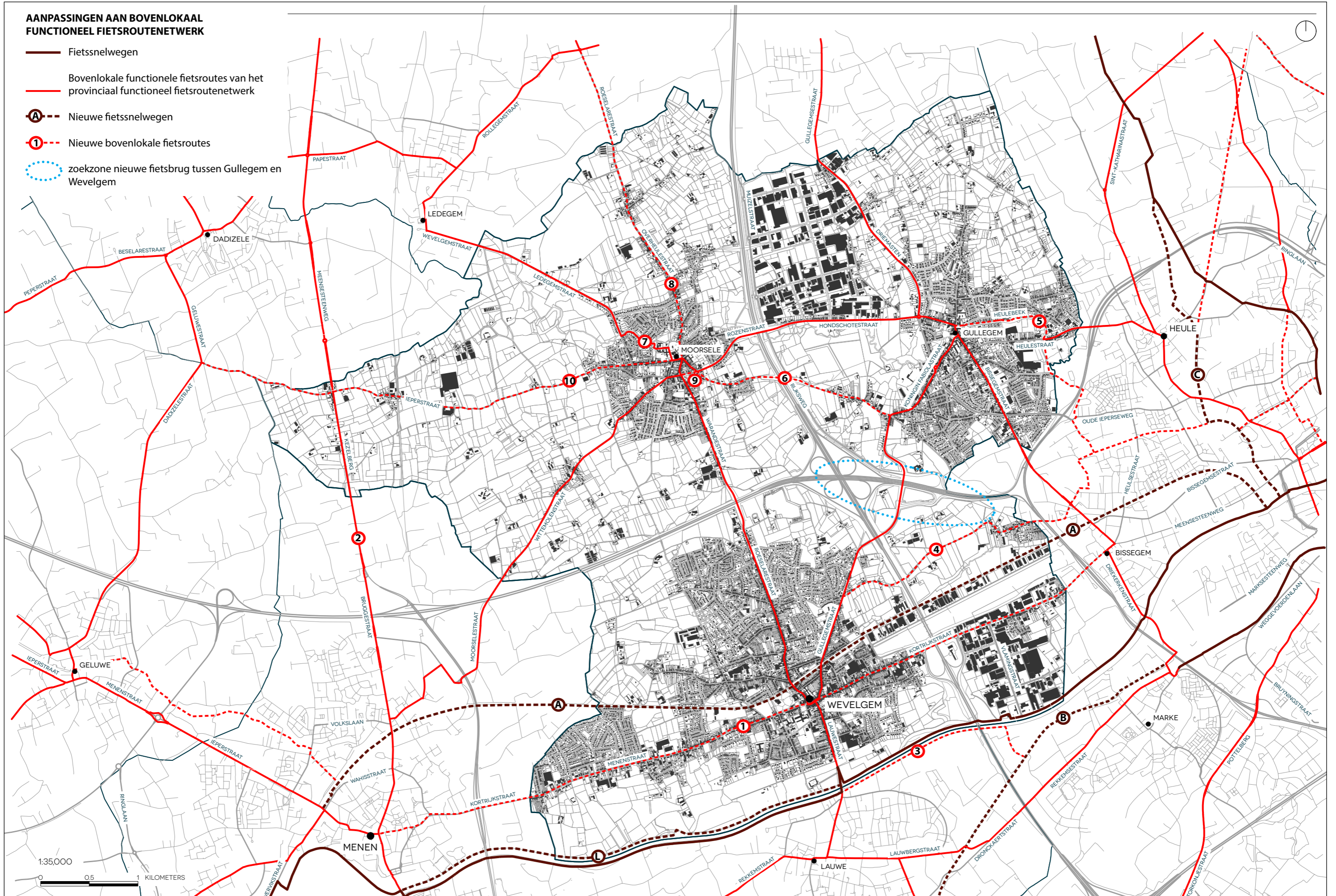
Maar gezien het belang van deze bovenlokale functionele fietsroute wenst de gemeente hier volop in te zetten op een veilige fietsverbinding, eventueel te realiseren door een (aparte) fietsbrug over de A19.

Er werden in het verleden reeds verschillende mogelijke tracés voor de fietsverbinding Gullegem-Wevelgem onderzocht. Deze zijn op vandaag evenmin afgeschreven.



**AANPASSINGEN AAN BOVENLOKAAL
FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK**

-  Fietssnelwegen
-  Bovenlokale functionele fietsroutes van het
provinciaal functioneel fietsroutenetwerk
-  Nieuwe fietssnelwegen
-  Nieuwe bovenlokale fietsroutes
-  zoekzone nieuwe fietsbrug tussen Gullegem en
Wevelgem



FIETSINFRASTRUCTUUR

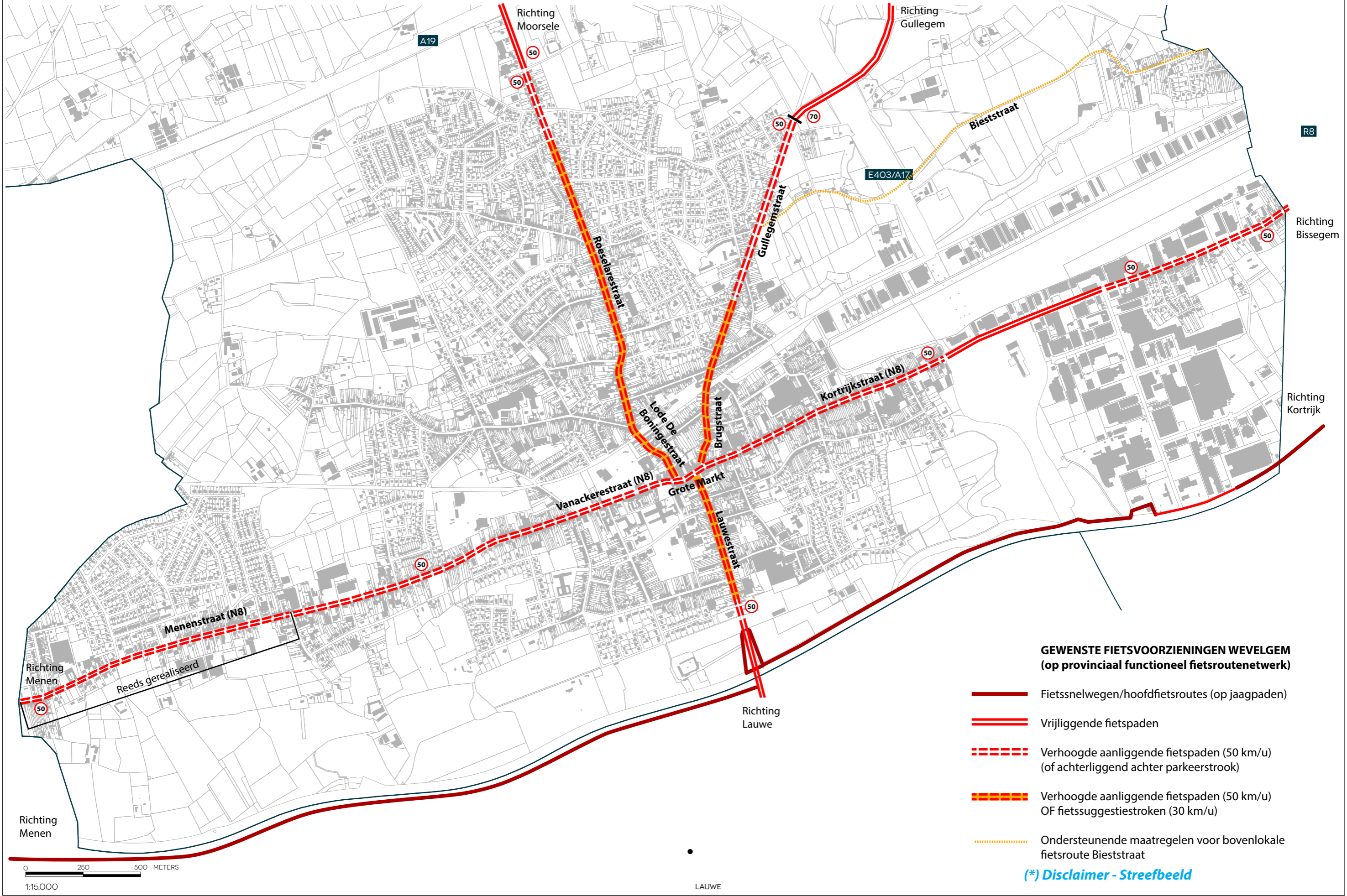
Voor deze bovenlokale functionele fietsroutes werd in de onderzoeksnota/uitwerkingsnota een analyse gemaakt van de bestaande en gewenste toestand van de fietsinfrastructuur (per deelkern).

Voor het bepalen van het streefbeeld werd uitgegaan van de kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen, zoals verderop in dit beleidsplan aangegeven. (zie "5.2.3. Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen" op pag. 47).

(*) Disclaimer - Streefbeeld

Het gaat hier echter om een streefbeeld-situatie, die echter niet overal - noch op korte/middellange termijn - realiseerbaar zal zijn. Voor de realisatie van dit streefbeeld is verder overleg en samenwerking met de verschillende partners nodig.

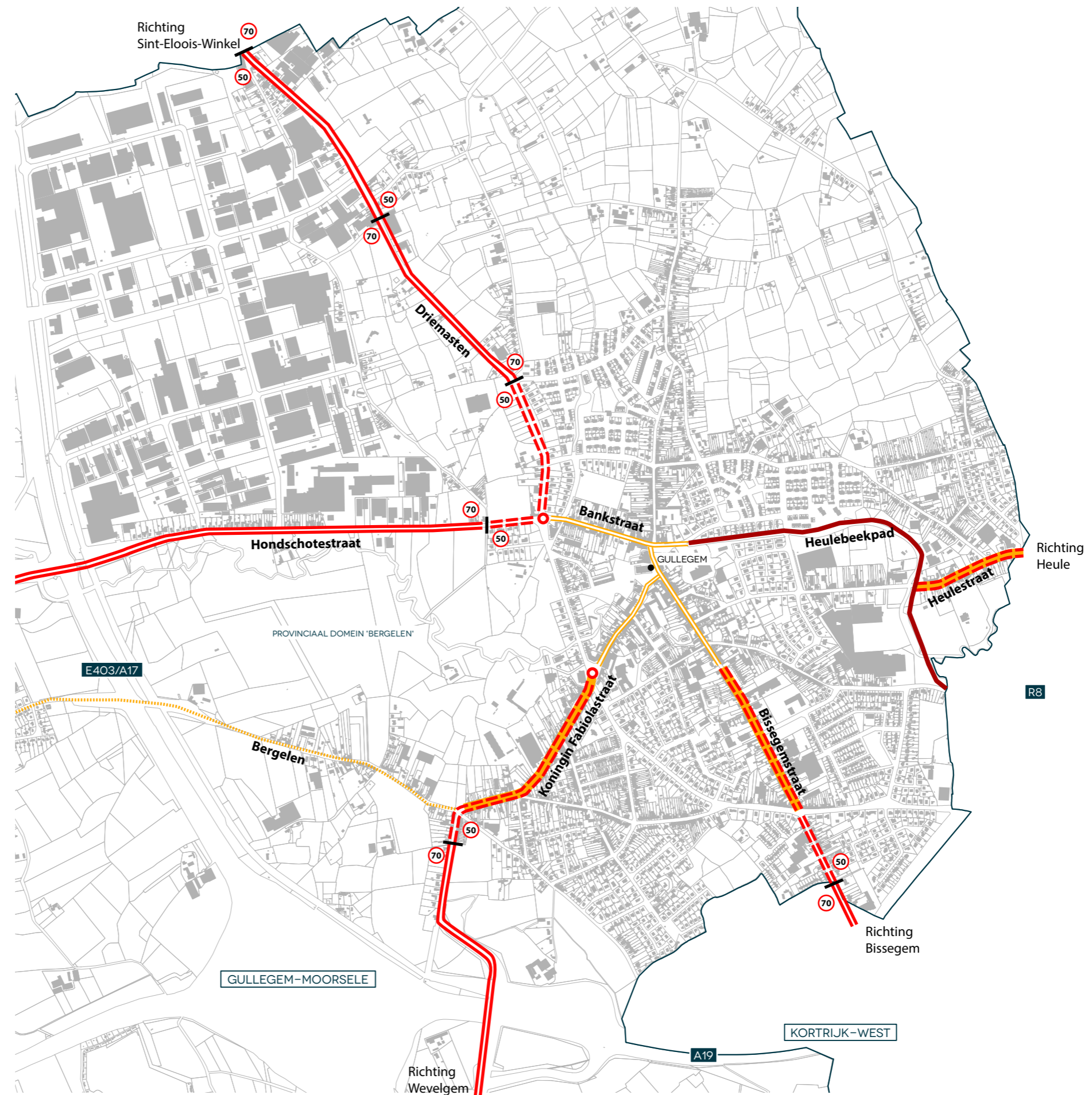
Op basis van dit gedetailleerde onderzoek naar de gewenste toestand van de fietsinfrastructuur zal de actietabel opgesteld worden met een indicatieve prioritering - rekening houdend met mogelijk timing, betrokken partners (o.a. wegbeheerder, Provincie...) en budgetten. De effectieve concrete uitvoering moet daarna nog verder uitgewerkt worden in een startnota + projectnota (cfr. geijkte procedure in fietsfondsdossiers), in overleg met alle betrokken partners.



GEWENSTE FIETSVOORZIENINGEN GULLEGEM (op provinciaal functioneel fietsroutenetwerk)

-  Autonome fietsroute
-  Vrijliggende fietspaden (70 km/uur)
-  Verhoogde aanliggende fietspaden (50 km/u)
(of achterliggend achter parkeerstrook)
-  Verhoogde aanliggende fietspaden (50 km/u)
OF fietsuggestiestroken (30 km/u)
-  Gemengd verkeer = zone 30 km/u
(met of zonder fietsuggestiestroken)
-  Ondersteunende maatregelen voor bovenlokale
fietsroute Bergelen-Heerweg

(*) Disclaimer - Streefbeeld



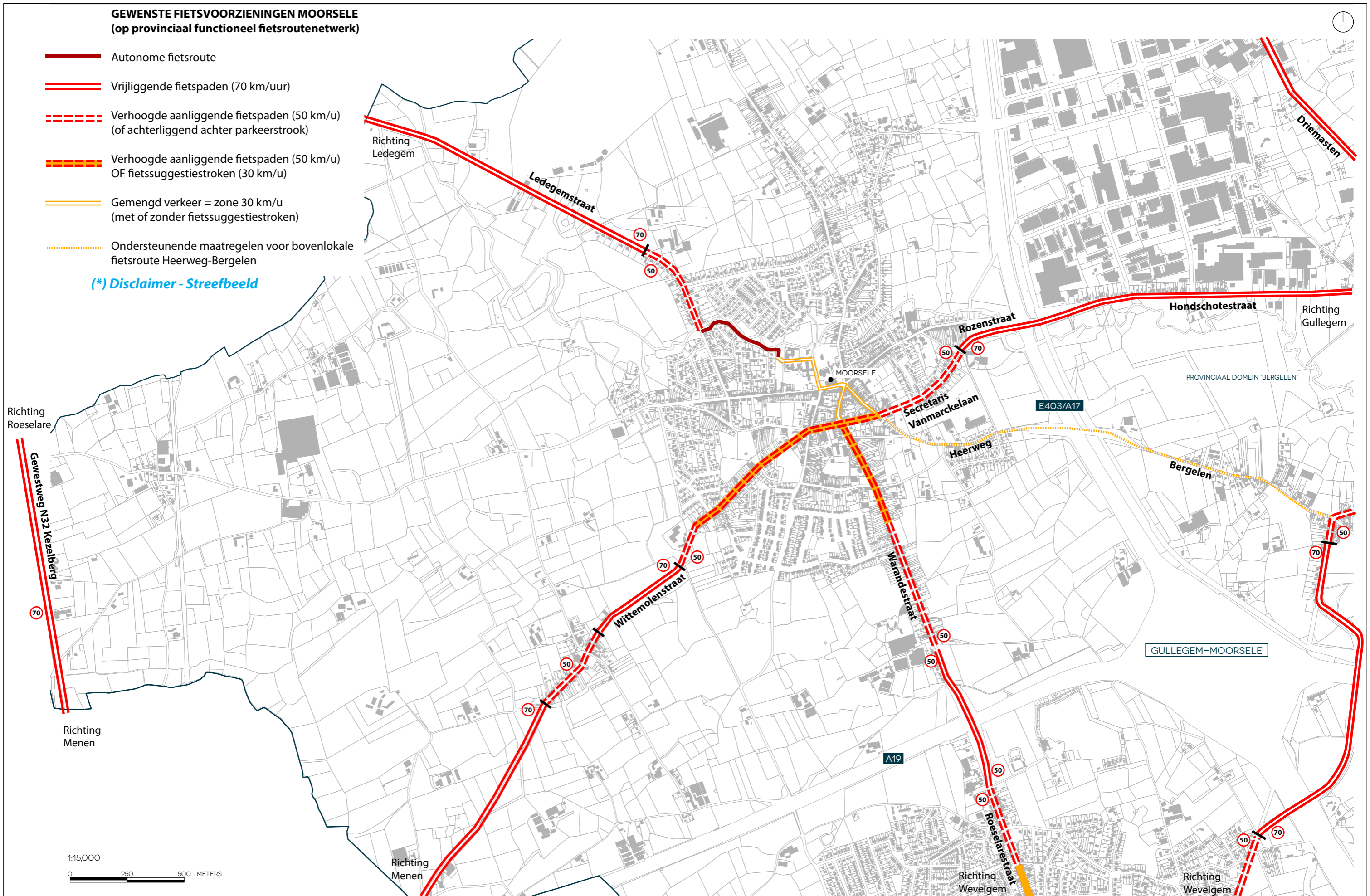
1:15,000

0 250 500 METERS

**GEWENSTE FIETSVORZIENINGEN MOORSELE
(op provinciaal functioneel fietsroutenetwerk)**

-  Autonome fietsroute
-  Vrijliggende fietspaden (70 km/uur)
-  Verhoogde aanliggende fietspaden (50 km/u)
(of achterliggend achter parkeerstrook)
-  Verhoogde aanliggende fietspaden (50 km/u)
OF fietssuggestiestroken (30 km/u)
-  Gemengd verkeer = zone 30 km/u
(met of zonder fietssuggestiestroken)
-  Ondersteunende maatregelen voor bovenlokale
fietsroute Heerweg-Bergelen

() Disclaimer - Streefbeeld*



LOKALE FIETSRUTES

Dit zijn routes die niet opgenomen worden in het provinciale/**bovenlokale** fietsroutenetwerk. 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 kern en attractiepolen. Ze vervolledigen het netwerk en zorgen voor de fijnmazigheid ervan. Ook de lokale doorsteken (die in het vorige mobiliteitsplan onder de categorie 'lokale aanvullende fietsroutes' vielen) worden opgenomen in het functionele fietsnetwerk. 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, werven van sluipverkeer.

Het bovenlokale functionele fietsnetwerk wordt aangevuld met deze lokale functionele fietsroutes:

- Wevelgem <-> Moorsele
via Nieuwstraat - Moorselestraat – Vrijstraat (autoluw)
- Kortrijk <-> Wevelgem <-> Menen
via Reutelstraat – Wijnbergstraat (autoluw)
- Gullegem <-> Heule / Kortrijk
via Grote Ieperstraat – Oude Ieperstraat
- Moorsele <-> Rollegem-Kapelle: Overheulestraat
- Industriezone Gullegem – Moorsele: Westlaan-Oostlaan en langs de N343
- Gullegem <-> Sint-Katerina (Kuurne): Poststraat – Plaatsweg – Kwadestraat – Rommelen - Gotestraat - Fonteingoeddreef

Ook aan dit lokale functionele fietsroutenetwerk werden - op basis van het onderzoek uit de onderzoeksnota - een aantal (beperkte) aanpassingen voorgesteld. Volgende routes worden bijkomend geselecteerd als lokale functionele fietsroutes:

- Nieuwe hoofdontsluitingsweg i.f.v. RUP Wevelgem Kleine Molen (met tunnel onder de spoorweg)
- Schuttershoflaan en Hugo Verriestlaan
- Ballingstraat
- Kloosterstraat (in plaats van de Artoisstraat)
- Doorsteek ten zuiden van Parkstraat
Hier werd – o.b.v. een eerder onderzoek rond fietsinfrastructuur in de wijk Wevelgem Zuid-West – voorgesteld om de groene doorsteek ten zuiden van de Parkstraat aan te duiden als lokale fietsroute. Op deze wijze kan op langere termijn een volledig vrijliggende, doorlopende fietsroute ontstaan vanaf het Elckerlycplein tot de Visserijstraat.

Daarnaast werden voor het lokale functionele fietsroutenetwerk een aantal ondersteunende maatregelen geformuleerd onder de vorm van quick-wins:

| Locatie | Functionele fietsroute tussen kernen: | Afweging fietsondersteunende maatregelen |
|--------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1. Normandiëstraat | Posthoorn en Wevelgem | In bestaande toestand is er reeds eenrichtingsverkeer - dit blijft behouden Het gedeelte tussen de Koningsstraat en de Brouwerijstraat is omgevormd tot een fietsstraat |
| 2. Wijnbergstraat | Wevelgem en Menen | Nader onderzoek en overleg moeten bepalen welke fietsondersteunende maatregel het meest geschikt is |
| 3. Bieststraat | Wevelgem en Bissegem | Landelijke weg met gemengd 2-richtingsverkeer, connectie Mollegat-Wevelgem maar ook sluipverkeer Wevelgem-Bissegem |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Herinrichting met aanleg van vrijliggende fietspaden rekening houdende met de beschikbare ruimte (mogelijks moeten er wervingen gebeuren voor de realisatie van fietspaden en/of uitwijkstroken) |
| 4. Moorselestraat / Vrijstraat | Wevelgem en Moorsele | Landelijke weg met gemengd 2-richtingsverkeer, beperkte doorrijhoogte onder autosnelweg (max. 2,7 m). |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Periodiek afsluiten voor autoverkeer m.b.v. fietssluisen autoconnectie via Roeselarestraat. Dit impliceert dat de verbinding op bepaalde tijdstippen exclusief voor fietsers zou zijn. |
| 5. Bergelen | Moorsele en Gullegem | Landelijke weg met gemengd verkeer in twee rijrichtingen, 2 bestaande wegversmallingen met paaltjes, sluipverkeer tussen Moorsele en Gullegem. Straat werd in het verleden reeds tijdelijk afgesloten n.a.v. werken/als test. |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Permanent afsluiten voor autoverkeer m.b.v. fietssluis of tractorsluis autoconnectie blijft mogelijk via Rozen- en Hondshotestraat |
| 6. Kleine Ieperstraat | Gullegem en Bissegem | Nader onderzoek en overleg moeten bepalen welke fietsondersteunende maatregel het meest geschikt is. Dit is te bekijken in samenhang met de Bergelen en de Dappaardstraat (Kortrijk). |






–Verder worden nog aanvullende lokale functionele fietsroutes geselecteerd (in het vorige mobiliteitsplan aangeduid als lokale aanvullende fietsroutes/fietsdoorsteken). Het gaat om:

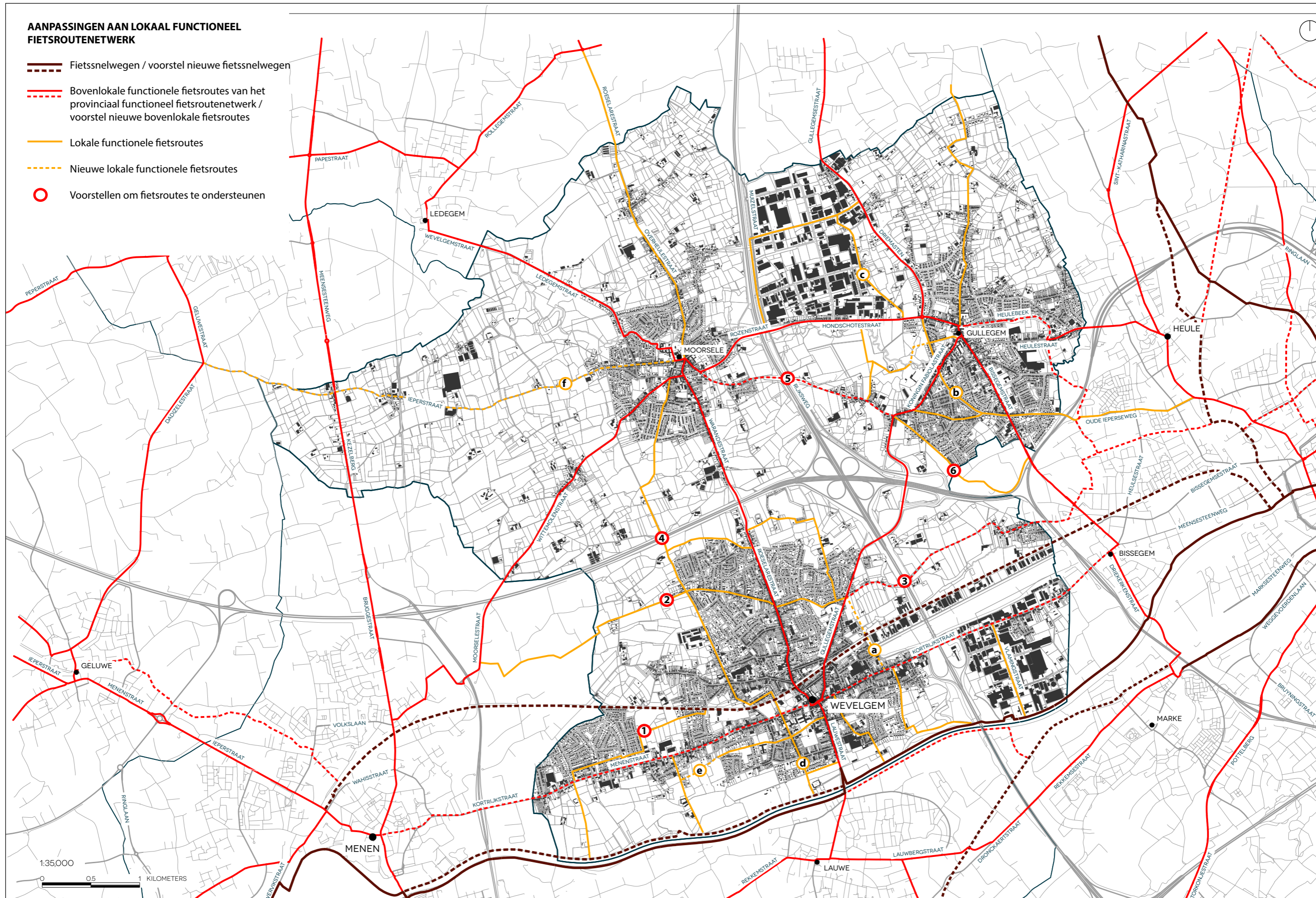
- Doorsteken naar de non-stop hoofdroutes langs Leie en op oude spoorbedding: de doorsteken worden op de N8 verknoopt aan de bushaltes
- Rustige landelijke routes die ook een belangrijke recreatieve waarde hebben

Inrichting lokale fietsroutes

Op enkele delen van de lokale fietsroutes wordt het autoverkeer ondergeschikt aan het fietsverkeer. Deze wegen krijgen het statuut prioriteit fietsers. De rest van het fietsroutenetwerk volgt wegen met een redelijke verkeersfunctie. Hier wordt afhankelijk van de situatie (zie verder) gewerkt met vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom (bubeko) en gemengd verkeer binnen de bebouwde kom (bibeko). De N8 vormt hierop een uitzondering: omwille van de hoge verkeersintensiteiten worden hier binnen de bebouwde kom aanliggend verhoogde fietspaden voorgesteld.

AANPASSINGEN AAN LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

-  Fietssnelwegen / voorstel nieuwe fietssnelwegen
-  Bovenlokale functionele fietsroutes van het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk / voorstel nieuwe bovenlokale fietsroutes
-  Lokale functionele fietsroutes
-  Nieuwe lokale functionele fietsroutes
-  Voorstellen om fietsroutes te ondersteunen



5.2.3. Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen

In het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Vlaamse Gewest worden kwaliteitsnormen opgelegd voor fietsvoorzieningen. De eerste versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen dateert van 2002. Omdat de reglementering, de kennis en de inzichten m.b.t. de aanleg van fietsvoorzieningen continu evolueren is het bijwerken van het Vademecum Fietsvoorzieningen een permanente opdracht. In 2017 werd de zesde update van het vademecum gelanceerd. We verwijzen naar de website (<https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>) voor het volledige rapport (229 p). van het Fietsvademecum.

Daarbij is het zeer belangrijk om zoveel als mogelijk een kwalitatieve en consequente inrichting van de weg na te streven. Dit om zowel voor zachte weggebruiker als voor automobilist een herkenbaar en eenduidig wegbeeld te creëren.

Daarbij geldt algemeen dat het snelheidsbeleid en de fietsinfrastructuur op elkaar afgestemd worden:

- > 50 km/h = vrijliggende fietspaden
- max. 50 km/h = aanliggende, verhoogde fietspaden
- max. 30 km/h = gemengd verkeer - eventueel geaccentueerd met fietssuggestiestroken

Dit impliceert dat – indien de beschikbare ruimte tussen de rooilijnen beperkt is – er duidelijke keuzes dienen te worden gemaakt. Indien er niet voldoende ruimte beschikbaar is, kan het wenselijk/nodig zijn de maximumsnelheid te beperken teneinde tot een veilige en consequente inrichting te komen.

AUTONOME FIETSRUTES

De jaagpaden langs de Leie zijn voorbeelden van autonome fietsroutes. Deze jaagpaden zijn ook geselecteerd als fietssnelwegen of hoofdfietsroutes van het provinciaal fietsroutenetwerk.

De fiets- en wandelpaden langs de Heulebeek in Moorsele en Gullegem zijn voorbeelden op lokaal niveau.

> 50 km/h: VRIJLIGGENDE FIETSPADEN

Bij snelheidsregimes 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 bromfietzers A en B.

Het Fietsvademecum definieert een vrijliggend fietspad als "een fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook...)"

Als aanbevolen minimumbreedte hanteren we 2,00 m. Daarmee lopen we vooruit op steeds grotere aantallen fietsers, op een groei van het aantal speciale fietstypes zoals cargo- en bakfietsen of fietskarren, en op grotere potentiële snelheidsverschillen tussen fietsers t.g.v. de opmars van bijvoorbeeld elektrische fietsen en speed pedelecs. Bij plaatsgebrek geldt als uiterste minimum 1,75 m.

Tussen fietspad en rijbaan dient **minstens een verhoogde berm of parkeerstrook**, of liefst een groene buffer als afscherming te worden aangebracht. Deze **groene buffer** 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.

50km/h: VERHOOGDE AANLIGGENDE FIETSPADEN

Bij een snelheidsregime van 50 km/uur worden verhoogde aanliggende fietspaden voorgeschreven.

Het gebruik van gelijkgrondse fietspaden dient te worden vermeden. (Aanliggend verhoogd fietspad: hier is het fietspad fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveauverschil van minstens 5 cm.)

Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 2,00 m. Daarmee lopen we vooruit op steeds grotere aantallen fietsers, op een groei van het aantal speciale fietstypes zoals cargo- en bakfietsen of fietskarren, en op grotere potentiële snelheidsverschillen tussen fietsers t.g.v. de opmars van bijvoorbeeld elektrische fietsen en speed pedelecs.

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.

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.

In het Fietsvademecum worden verschillende voor- en nadelen van fietssuggestiestroken opgesomd.

Fietssuggestiestroken hebben geen juridische status; het betreft de toepassing van gemengd verkeer.

Het toepassingsgebied wordt als volgt samengevat: "Fietssuggestiestroken zijn dus geen alternatief voor fietspaden. Het is de som van de ruimtelijke én de verkeerskundige context die bepaalt of fietspaden noodzakelijk zijn. Bij lage intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Anderzijds, als er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken in vraag gesteld worden. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2.000 en 5.000 pae/dag. ... Omdat fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 km/uur of minder. ..."

Fietssuggestiestroken zijn stroken aan de rand van de rijweg, uitgevoerd in een afwijkend materiaal 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.

De breedte van de fietssuggestiestroken hangt mee af van de totale wegbreedte: om te vermijden dat de fietsers naar de rand van de rijbaan verdrongen worden, mogen de fietssuggestiestroken niet te smal zijn. Anderzijds dient de middenstrook (de ruimte tussen de fietssuggestiestroken) minimaal de breedte van een voertuig te hebben.

Momenteel wordt in het Fietsvademecum volgende maatvoering naar voor geschoven:

De breedte van de fietssuggestiestrook (bij tweerichtingsverkeer, fietssuggestiestroken in beide richtingen) bedraagt minimaal 1,70 m en maximaal 2 m. De breedte van de middenstrook bedraagt minimaal 2,20 m en kan verbreed worden tot maximaal 2,6 m (indien de maximale breedte van 2 m voor de fietssuggestiestroken bereikt is. In eerste instantie dienen dus de fietssuggestiestroken verbreed te worden, en pas daarna kan de middenstrook breder gemaakt worden).

Op wegen met een verhardingsbreedte kleiner dan 5,40 m of groter dan 6,60 m worden geen

fietssuggestiestroken toegepast. Indien de rijbaan breder is dan 6,60 m dient deze te worden versmald tot maximaal 6,60 m. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een randlijn.

Bij de aanwezigheid van parkeerplaatsen naast de rijbaan, is het aangewezen een schrikstrook van 0,50 m te voorzien welke opgevangen wordt binnen de parkeerstrook.

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 kunnen worden opgevangen (b.v. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn, eventueel met licht niveauverschil...).

5.2.4. Trage wegennetwerk

Actieplan Trage Wegen

De gemeente Wevelgem heeft de trage wegen op haar grondgebied geïnventariseerd. Dit werd samengevat op de kaart van het trage wegennetwerk (zie "trage wegen Wevelgem centrum" op pag. 50) (zie "trage wegen Moorsele en Gullegem" op pag. 51).

In 2010 werd ook een actieplan trage wegen opgemaakt. Uit de terreinbezoeken kwamen een aantal knelpunten en opmerkingen over de toestand of onderhoud van deze wegen. Anderzijds werden ook potenties onderzocht voor het creëren van nieuwe verbindingen. Dit actieplan is het resultaat van dit werk en heeft de doelstelling om een nuttig, fijnmazig en kwaliteitsvol netwerk van trage wegen in de gemeente uit te bouwen en te onderhouden.

Het actieplan omvat volgende onderdelen:

1. Kwaliteit bestaande verbindingen verbeteren
2. Realisatie van nieuwe trajecten
3. Achterhaalde trajecten officieel in orde stellen

Visie Masterplan Centrum Wevelgem

Bij de opmaak van het masterplan werden een aantal doelstellingen geformuleerd m.b.t. zachte weggebruikers in het algemeen (incl. voetgangers):

- Het openbaar domein in het centrum van Wevelgem wordt ingericht als verblijfsgebied om de leefbaarheid te verhogen, in het bijzonder met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het STOP-principe zal dus concreet worden toegepast bij de herinrichting van pleinen en centrumstraten (N8 Menenstraat-Vanackerestraat-Grote Markt-Menenstraat, Lode De Boningestraat, Roeselarestraat, Brugstraat, Gullegemstraat, Lauwestraat).
- Er wordt een fijnmazig fietsnetwerk en trage wegennetwerk uitgebouwd, dat aansluit op bestaande en nieuwe groenstructuren in het centrum van Wevelgem.

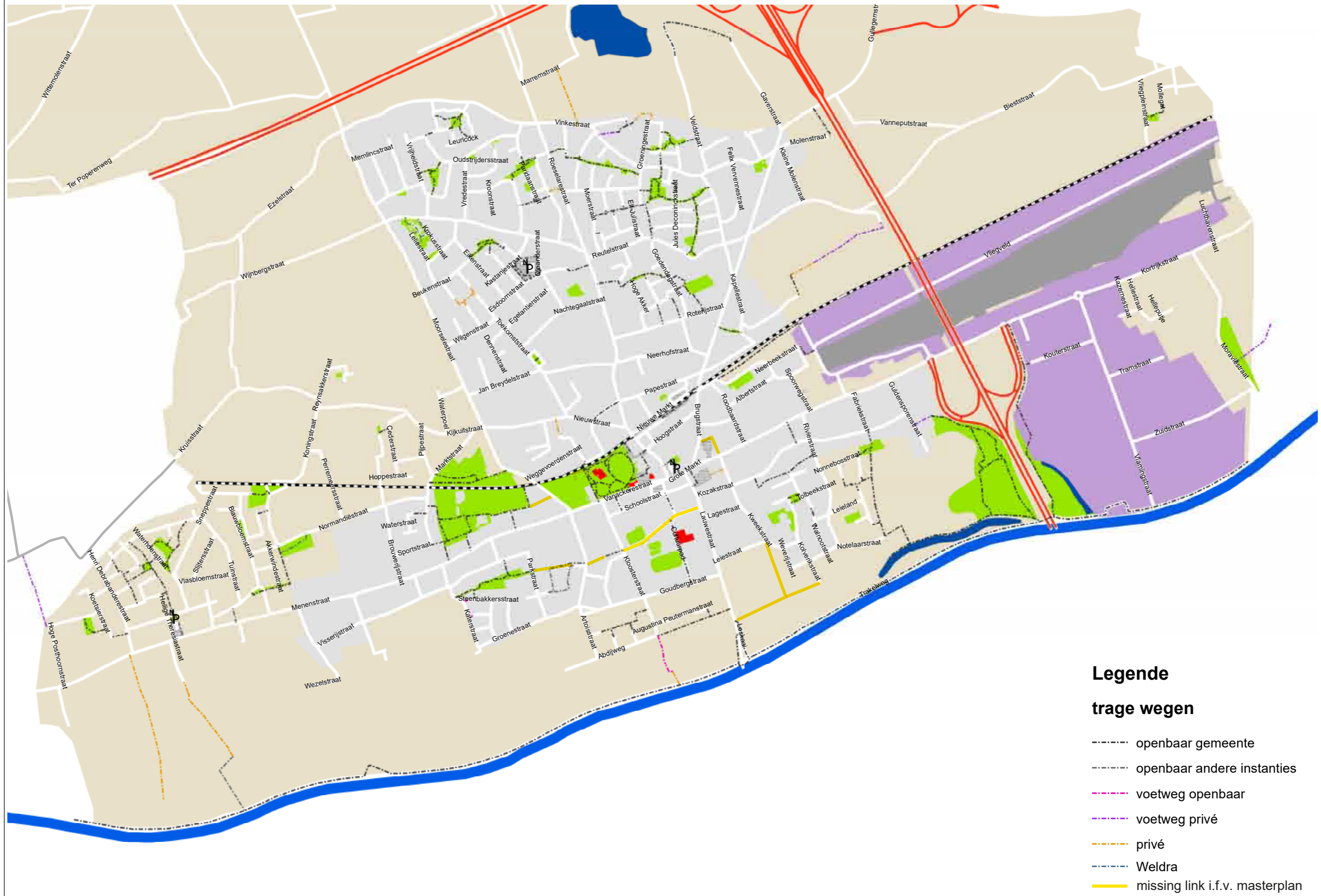
N.a.v. het masterplan voor het centrum van Wevelgem werden aldus verschillende zachte verbindingen aangeduid. Het betreft hier gecombineerde fiets- en wandelroutes, waarvan bepaalde segmenten reeds opgenomen werden in het bestaande trage wegenplan of het fietsroutenetwerk, maar die hier als structurerende, doorlopende zachte routes naar voor worden geschoven:

- **Groen fietslint noord:** vanaf Hoogstraat OF vanaf Nieuwe Markt (achterzijde station) - via doorsteek t.h.v. oud zwembad - doorheen park - doorheen begraafplaats - via doorsteek naar sportcentrum. Voor deze route zijn nog volgende doorsteken te realiseren:
 - Verbinding westelijke kant park met begraafplaats
 - Doorsteek tussen Moorselestraat (uitgang begraafplaats) met sportcentrum
- **Groen fietslint zuid:** vanaf Kozakstraat - via Deken Jonckheerestraat/campus - via doorsteek naar Artoisstraat - langsheen WZC (Elckerlycplein) - via doorsteek naar Parkstraat - doorheen groenzone parallel aan Parkstraat naar Katerstraat. Voor deze route zijn nog volgende doorsteken te realiseren:
 - Herontwerpen/heraanleggen Deken Jonckheerestraat tot groene campus
 - Doorsteek van Monseigneur Deneckerestraat naar Artoisstraat
 - Doorsteek van WZC rechtdoor (in westelijke richting) naar Parkstraat
- **Dwarsverbindingen:** de dwarsverbindingen tussen het noordelijke en zuidelijke fietslint (en ook tussen de N8 en richting de Leievallei) zijn belangrijk om de verschillende functies met elkaar te connecteren. Daarom werden verschillende dwarsverbindingen geselecteerd:
 - Vanaf parking Brugstraat (nog te realiseren) - via Kweekstraat - incl. doorsteek richting de Leie (nog te realiseren)
 - Vanaf oud zwembad - via Guldenbergplein - langs Cultuurpad tot Goudbergstraat
 - Vanaf Weggevoerdenstraat/Leopoldstraat (ten noorden van spoorlijn) - langs begraafplaats - via Kloosterstraat richting Leie
 - Vanaf Moorselestraat - via Artoisstraat tot Abdijweg



- **Katerstraat**
Deze dwarsverbindingen verlopen grotendeels via bestaande straten of via bestaande doorsteken. De focus ligt hierbij dan ook vooral op het voorzien van kwalitatieve voetgangers- en fietsinfrastructuur langsheen de bestaande wegen.

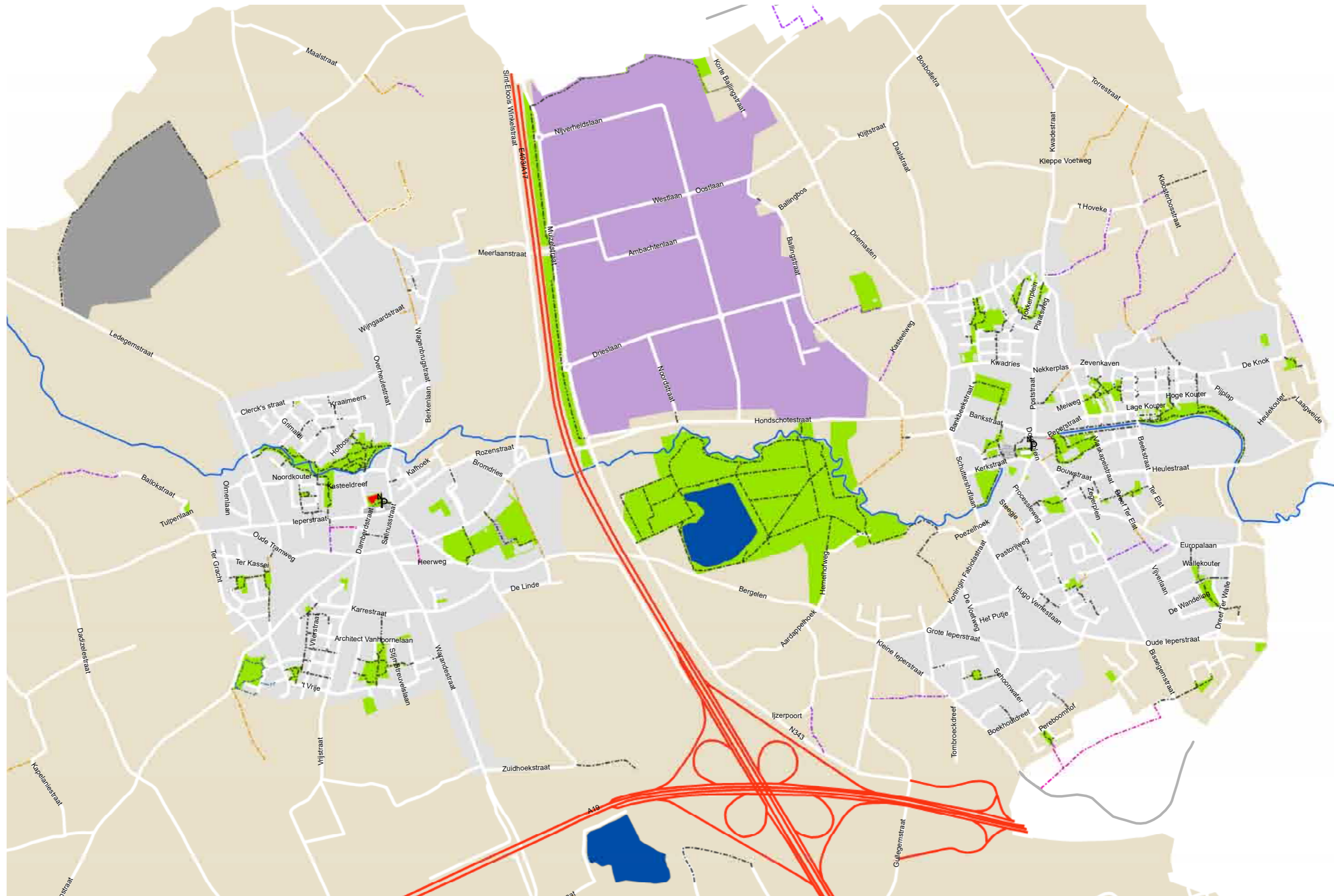
De eerder aangehaalde nog te realiseren doorsteken werden in geel toegevoegd aan het trage wegenplan. (zie "trage wegen Wevelgem centrum" op pag. 50)



Legende

trage wegen

- openbaar gemeente
- openbaar andere instanties
- voetweg openbaar
- voetweg privé
- privé
- Weldra
- missing link i.f.v. masterplan



5.3. OPENBAARVERVOERPLAN

Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid is ingrijpend hertekend. Op 3 april 2019 werd het ontwerp van het decreet Basisbereikbaarheid aangenomen door het Vlaams Parlement. Als laatste stap werd het decreet op 26 april 2019 bekrachtigd en afgekondigd door de Vlaamse Regering.

Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen. Centraal staat de term 'combimobiliteit'. Dit is de omschrijving van het multimodaal reisgedrag, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Hiertoe worden de verschillende vervoersmodi maximaal op elkaar afgestemd.

Om dit allemaal op het terrein mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol. Gemeenten worden uitgenodigd om samen met de gewestelijke instanties (het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg NV) de mobiliteitsuitdagingen voor hun regio aan te pakken. Samen kiezen ze voor een gezamenlijke, multimodale aanpak. Ze bepalen de investeringsprioriteiten voor de fiets, de weg en de waterweg, ze duiden de werkpunten aan voor een betere verkeersveiligheid en doorstroming en ze tekenen ook samen het openbaar vervoer uit.

Vlaanderen wordt ingedeeld in 15 vervoerregio's. De gemeente Wevelgem werd ingedeeld bij de vervoerregio Kortrijk.

Regionaal openbaar vervoerplan

Basisbereikbaarheid is ontstaan door de omvorming naar een beter en efficiënter openbaar vervoer. Het nieuw vraaggestuurde openbaarvervoernet zal bestaan uit vier lagen. Elke laag binnen het openbaar vervoer heeft een specifieke rol en de vervoerlagen worden optimaal op elkaar afgestemd.

- Het [treinnet](#) is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen.
- Het [kernnet](#) is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams van het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals bijvoorbeeld scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
- Het [aanvullend net](#) bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
- Het [vervoer op maat](#) is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Concreet gaat het om een buurtbus of een collectieve taxi die reizigers vervoert op afroep. Ook het aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's), maakt deel uit van het vervoer op maat. Via de mobiliteitscentrale zal je een rit kunnen reserveren voor vervoer op maat.

Visie gemeente Wevelgem i.f.v. regionaal OV-plan

De visie rond het netwerk openbaar vervoer zal verder bepaald worden in de vervoerregioraad Kortrijk. De gemeente Wevelgem pleit ervoor dat het bestaande aanbod van treinen en bussen maximaal wordt behouden en - indien mogelijk - te versterken.

5.3.1. NMBS

CONTEXT

De spoorlijn Kortrijk – Poperinge is een spoorlijn van secundair, regionaal niveau. Kortrijk is het meest nabijgelegen hoofdstation van waaruit IC- en EC-treinen (internationaal) rijden. Op het hoogste niveau is het HST-station van Rijsel het belangrijkste knooppunt in de regio.

Deze spoorlijn (nr. 69) omvat treinen richting Kortrijk-Gent-Antwerpen, Kortrijk-Oudenaarde-Brussel en Menen-leper-Poperinge. Waar mogelijk is het wenselijk om de frequentie van het treinaanbod te versterken (in het bijzonder tijdens de spitsuren op weekdagen).

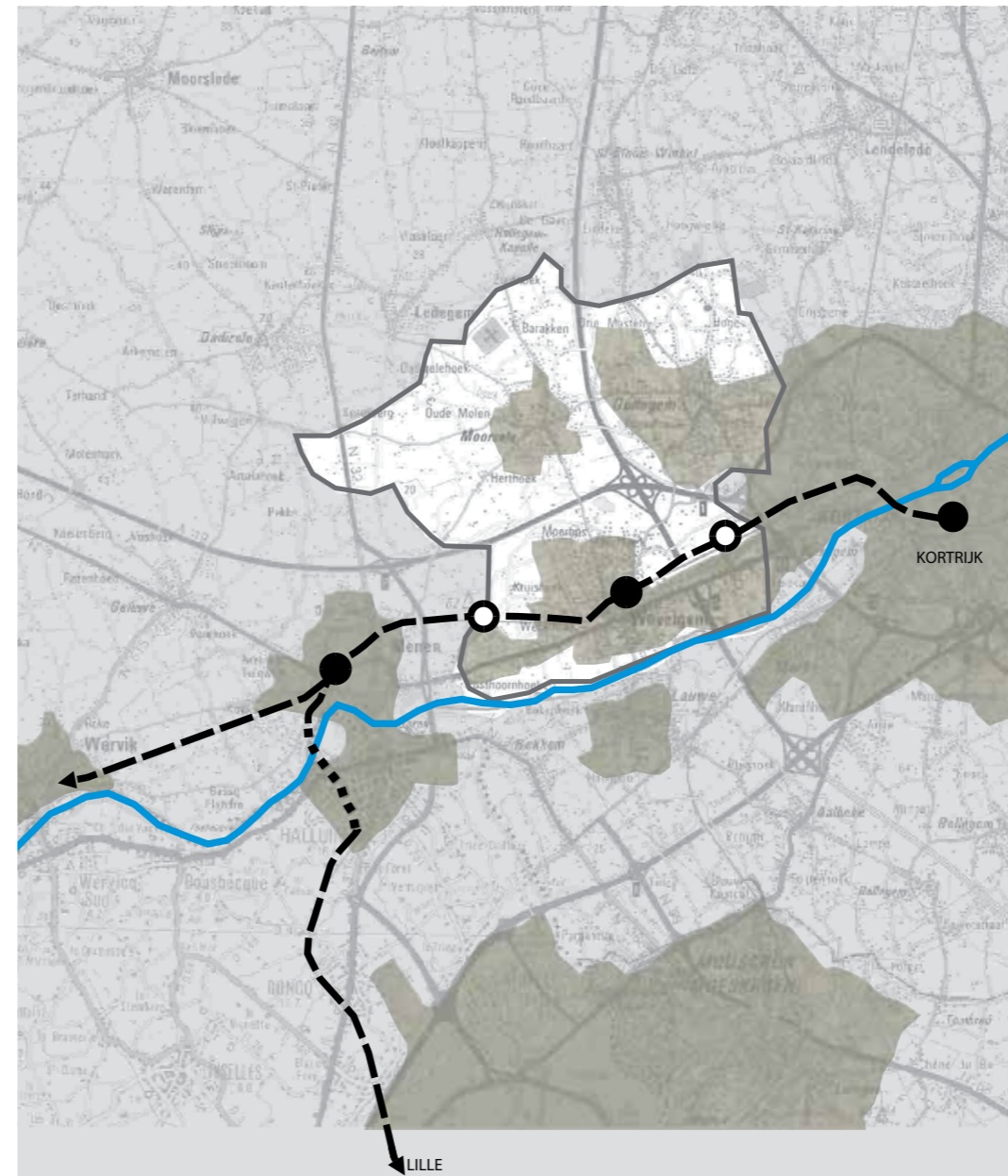
LIGHT RAIL ALS LANGETERMIJNPERSPECTIEF

De gemeente herhaalt haar visie uit het bestaande mobiliteitsplan dat er op langere termijn op deze spoorlijn wordt ingezet op light-trains. Gezien de korte tussenafstanden tussen de verschillende stations op deze spoorlijn kan dit treintype beter functioneren. Bovendien kan de frequentie ook worden verhoogd tot een vaste halffrequentie met treinen richting Gent en Brussel. Via Kortrijk kan een vlotte aansluiting richting Rijsel worden beoogd:

De ideeën rond light rail sluiten aan bij de ontwikkelingen in het grensoverschrijdende netwerk rond Rijsel (COPIT). Op Frans grondgebied leven immers plannen om de oude spoorbedding tussen Tourcoing en Halluin om te vormen tot lightraillijn. Een light rail is een lichte trein die als voordeel heeft sneller op te trekken dan een klassieke (zware) stoptrein. Hierdoor wordt de exploitatie goedkoper en kan de halteafstand in het verstedelijkte gebied beperkt worden. Door de Franse light rail door te trekken tot over de grens en aansluiting te geven op spoorlijn 69, ontstaan interessante mogelijkheden. Tussen Menen en Kortrijk kan een verhoogd aanbod gecreëerd worden door de nieuwe verbinding af te wisselen met de verbinding Kortrijk – Poperinge (op termijn mogelijk ook light rail) (b.v. uurfrequentie uit Poperinge en half uur later ook uit Rijsel, geeft halffrequentie). Bovendien kunnen er, inspeland op de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen (b.v. het vliegveld wordt op lange termijn omgevormd tot technologiepark) mogelijk bijkomende haltes gecreëerd worden ter hoogte van het vliegveld en de Posthoorn.

LOKALE KNOOPPUNTFUNCTIE

Het station van Wevelgem is een belangrijk lokaal attractiepunt, centraal in de gemeente gelegen. De uitstraling van het station en de stationsomgeving wordt vergroot door het strategische ruimtelijk inbreidings- en herwaarderingsproject. De lokale invloedssfeer wordt in de eerste plaats verzekerd door een goede fietsbereikbaarheid. Dit houdt een verknoping van (autoluwe) fietsroutes in en het voorzien van aantrekkelijke fietsenstallingen. Daarnaast kunnen beperkte Park-and-Ridevoorzieningen worden voorzien. De Nieuwe Markt blijft hier mee ingeschakeld. Ook op vlak van openbaar vervoer is het station een (lokaal) knooppunt: buslijn 82 (vroeger 725) die aansluiting geeft op de treinen, zorgt voor voor- en natransport vanuit Gullegem en Moorsele.



LIGHT RAIL

Legende

- ← → light rail
- missing link
- bestaand station
- mogelijk nieuwe halteplaats
- stedelijke ontwikkeling bebouwing
- gemeente Wevelgem

0 5 km



5.3.2. De Lijn

Voor het kernnet en aanvullend net (busverbindingen) werd in het najaar van 2019 een eerste voorstel geformuleerd t.a.v. de vervoerregio. Naar aanleiding van bilaterale gesprekken met de verschillende gemeenten van de vervoerregio werden bijkomende onderzoeksvragen opgesteld.

In dit onderzoek werden m.b.t. Wevelgem volgende vragen behandeld:

OV-verbinding tussen Wevelgem - Moorsele - Gullegem

Vanuit de magnetenanalyse en de aftoetsing met Rekover is de nood aan het voorzien van een verbinding tussen Moorsele en Wevelgem naar voren gekomen. Ook de gemeente Wevelgem heeft aangegeven in de bilaterale gesprekken dat een verbinding tussen Gullegem en Wevelgem en Wevelgem en Moorsele gewenst zijn, zoals op vandaag met lijn 82. Ook de verbinding met Lauwe moet worden onderzocht.

Uit het onderzoek werd het volgende geconcludeerd:

- Gullegem/Moorsele – Wevelgem: de verbinding Wevelgem – Moorsele – Gullegem heeft voldoende potentieel om in een kernnet C-verbinding te voorzien. De verbinding tussen Moorsele en Ledegem wordt omgevormd naar een uurdienst in het aanvullend net.
Indeling: Prioriteit 1 (= mogelijkheden te bekijken binnen budgetneutraal kader, korte termijn)
=> na een iteratie in het onderzoek werd vastgesteld dat deze aanpassing inpasbaar was binnen het budgetneutraal kader en dus kon doorgevoerd worden
- Wevelgem – Lauwe: er is een duidelijke verplaatsingsbehoefte tussen Wevelgem en Lauwe. Op vandaag kent het bestaande aanbod een beperkt gebruik. De fiets is een goed alternatief gezien de beperkte afstand, maar hierbij zijn er aandachtspunten op vlak van verkeersveiligheid. Een verlenging van de buslijn Moorsele - Wevelgem tot Lauwe kan niet budgetneutraal worden doorgevoerd omdat er een extra voertuig nodig zou zijn.
Indeling: Prioriteit 3 (= de onderzoeksvragen worden verder meegenomen naar de lange termijn OV-visie)

Ontsluiting industriegebied Gullegem-Moorsele

Binnen de vervoerregio is vanuit de principes van basisbereikbaarheid nagedacht over de bediening van bedrijventerreinen en werd gekomen tot volgende leidende principes in de beslissing om al dan niet bedrijventerreinen te ontsluiten via kernnet of aanvullend net:

- Vervoerspotentieel
- Efficiëntie
- Reistijd
- Combimobiliteit als alternatief
- Locatie

De vervoersstromen van en naar de bedrijventerreinen zijn zeer piekgebonden en kunnen over het algemeen beter opgevangen worden met vervoer op maat.

Uit het onderzoek werd het volgende geconcludeerd:

- Het omleiden van de kernnetlijn Kortrijk – Moorsele – Ledegem doorheen het bedrijventerrein is niet gewenst. Voor de bediening van de bedrijventerreinen Wevelgem-Gullegem wordt op basis van de leidende principes voor bediening van bedrijventerreinen verwezen naar het vervoer op maat. Gezien de beperkte afstand tot de halte Nijverheidsstraat kan de fiets als voor- en natransport een alternatief bieden.
Prioriteit: niet weerhouden --> vervoer op maat
=> In het ontwerp voor vervoer op maat wordt een aanbod aan deelfietsen voorzien t.h.v. het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele (alsook t.h.v. het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid) (zie "toekomstig aanbod vervoer op maat [OV-plan 2020-2021, goedgekeurd in vervoerregioraad Kortrijk 4/10/2020]" op pag. 56)

Voorstel OV-plan korte termijn

Hierdoor komt het openbaar vervoerplan voor Wevelgem tot volgende structuur (zie "toekomstig kernnet en aanvullend net tijdens spitsuren [OV-plan 2020-2021, goedgekeurd in vervoerregioraad Kortrijk 4/10/2020]" op pag. 53):

- Kernnet B-verbinding tussen (Kortrijk - Heule) - Gullegem - Moorsele (lijn 56 + 57) met 30'-frequentie (zondag 60'-frequentie)
- Kernnet C-verbinding tussen Moorsele en Ledegem (lijn 56) en Moorsele en Wevelgem (lijn 57) met 60'-frequentie (zondag 120'-frequentie)
- Aanvullend net-verbinding tussen (Kortrijk - Bissegem) - Wevelgem - Menen (lijn 40) met 30'-frequentie (zondag 60'-frequentie)
- Functionele verbinding tussen (Kortrijk - Heule) - Gullegem - Sint-Eloois-Winkel (lijn 61) met op schooldagen 4 ritten in de schoolspits

Dit nieuwe OV-plan, inclusief vervoer op maat, werd op 4/10/2020 door de vervoerregio bekrachtigd, waarna het eind 2021 in werking zal treden.

Daarnaast zal binnen het regionale mobiliteitsplan ook aan een lange termijn OV-plan gewerkt worden.

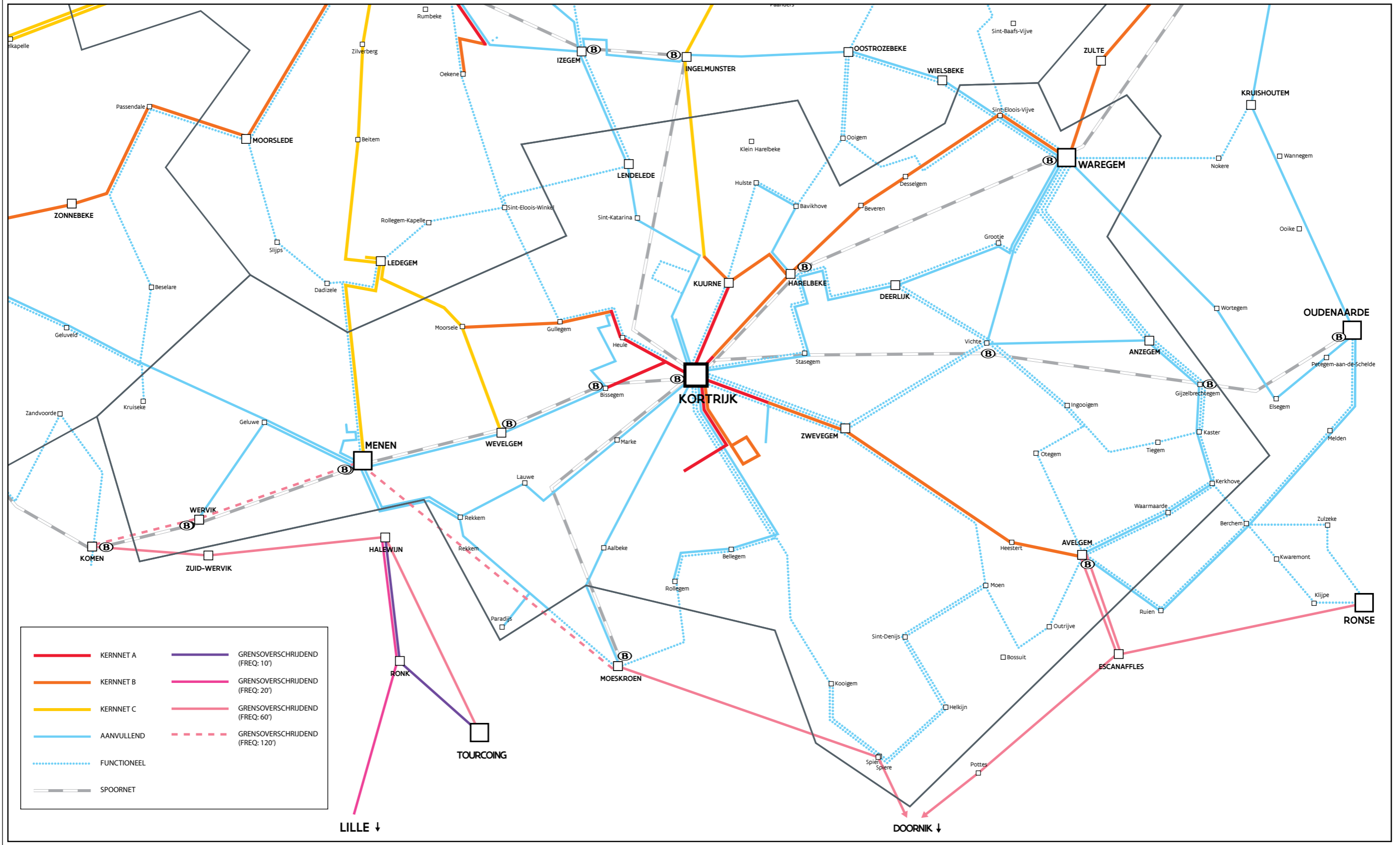


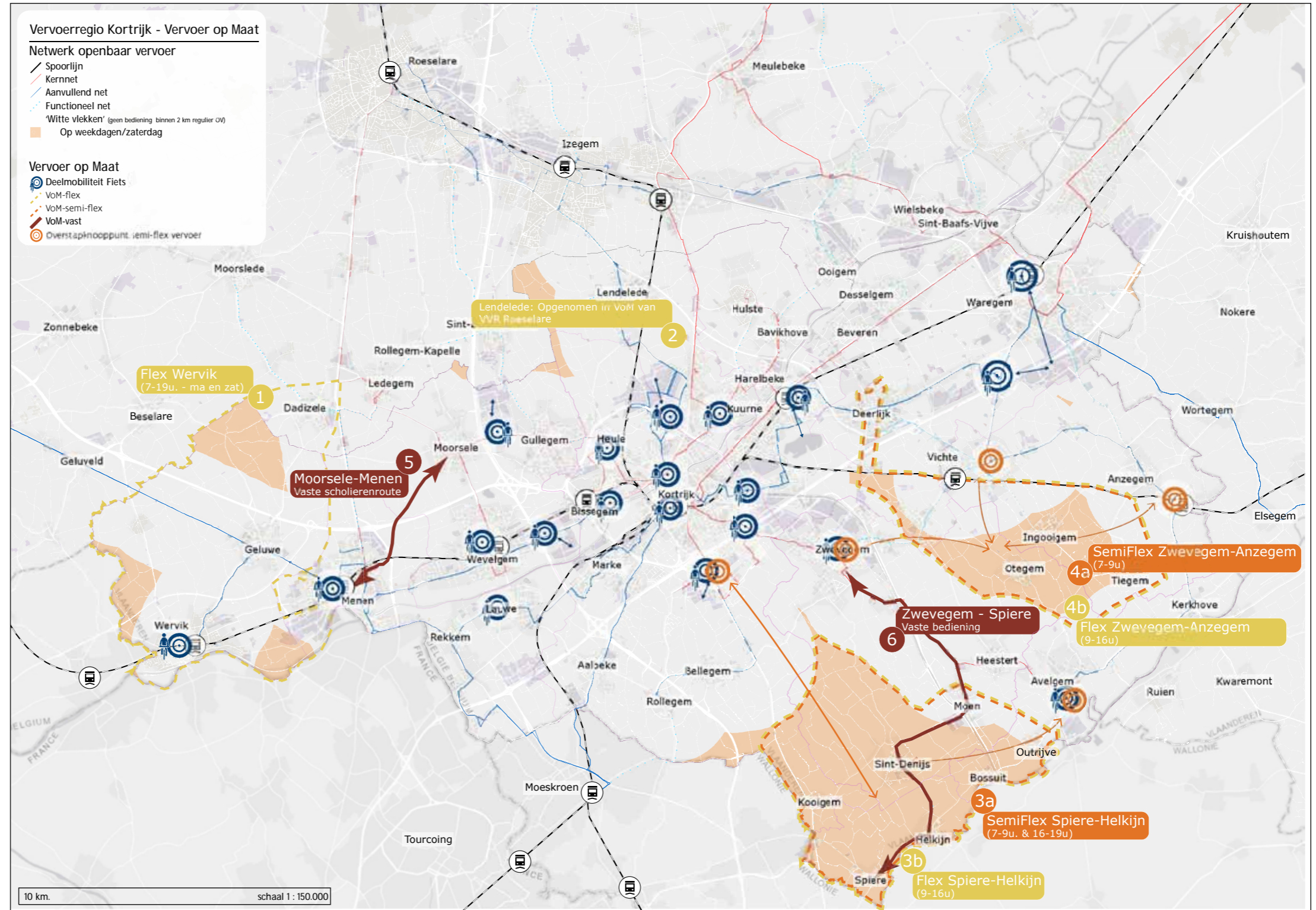
| LNR | Omschrijving | Type | Toegewezen VVR | Type net |
|-------|--|------------|----------------|------------------|
| 40 | Kortrijk-Bissegem-Wevelgem-Menen (segment: Bissegem-Menen) | Streeklijn | Kortrijk | AN (cadans 30') |
| 56/57 | Kortrijk-Moorsele-Ledegem/Wevelgem (segment: Heule-Moorsele) | Streeklijn | Kortrijk | KN B |
| 56 | Kortrijk-Moorsele-Ledegem (segment: Moorsele-Ledegem) | Streeklijn | Kortrijk | KN C |
| 57 | Kortrijk-Moorsele-Wevelgem (segment: Moorsele-Wevelgem) | Streeklijn | Kortrijk | KN C |
| 61 | Kortrijk-Heule-Gullegem-Sint-Eloois-Winkel-Lendeledede-Izegem-Ardoorie | Streeklijn | Kortrijk | AN (functioneel) |

VERVOERREGIO KORTRIJK

Kernnet en aanvullend net - weekdag spits

TOEKOMSTIG KERNNET EN AANVULLEND NET TIJDENS SPITSUREN [OV-PLAN 2020-2021, GOEDGEKURD IN VERVOERREGIORAD KORTRIJK 4/10/2020]





Voorstel lange termijn: nieuwe buslijn Wevelgem-Gullegem bedient Kleine Molen en IJzerpoort

Voor het openbaar vervoernet op lange termijn herhaalt de gemeente de vraag om de haalbaarheid te onderzoeken van een nieuwe busverbinding die de (toekomstige) wijk Kleine Molen en de wijk IJzerpoort kan ontsluiten.

Op de figuur worden twee nieuwe stedelijke woongebieden (rode zones) aangeduid, die door de Vlaamse Overheid bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden bestemd: nl. het woongebied Kleine Molen in Wevelgem (circa 500 nieuwe woningen) en het nieuwe woongebied IJzerpoort in Gullegem (circa 150 nieuwe woningen). Beide nieuwe woongebieden liggen echter buiten de 500 m-afstandsbuffer van bestaande bushaltes (in zowel het vroegere als het nieuwe goedgekeurde openbaar vervoerplan). Om ook voor deze nieuwe woongebieden een antwoord te bieden op vlak van basismobiliteit wordt hierna een voorstel geformuleerd voor het uitbouwen van een nieuwe buslijn tussen Wevelgem en Gullegem.

Onderbouwing nieuwe buslijn met 4 opportuniteiten:

- **Basiseikbaarheid Wevelgem Kleine Molen.**
Door een nieuwe buslijn te voorzien langs het gebied Kleine Molen kan voor dit nieuw stedelijk woongebied aan het decreet basismobiliteit voldaan worden. De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Wevelgem Kleine Molen (nieuw woongebied van 20 ha en nieuw lokaal bedrijventerrein van 5 ha) vormen een opportuniteit om een nieuwe buslijn uit te stippelen, die gebruik kan maken van de Gullegemstraat en de nieuwe ontsluitingsweg met tunnel onder de spoorweg. Zo hoeft de bus niet te wachten bij een gesloten spoorweg. De woonontwikkeling is momenteel niet opgenomen in de woonprogrammatie voor de komende 5 jaar (zie "4.2. Strategische projecten" op pag. 26).
- **Basiseikbaarheid Gullegem IJzerpoort.**
Door de buslijn te verlengen via de Gullegemstraat naar de Koningin Fabiolastraat kan ook het nieuw stedelijk woongebied IJzerpoort in Gullegem bediend worden. Zowel in het stedelijk woongebied Kleine Molen als IJzerpoort wordt een dichtheid van minimum 25 woningen per ha voorgesteld. Bovendien wordt voor beide gebieden een hoog aantal sociale en bescheiden woningen voorzien (minimum 25% sociale woningen bij Kleine Molen). Dit verhoogt de noodzaak voor een performante busbediening voor deze nieuwe woongebieden.
- **Basismobiliteit Bereikbaarheid van bestaande woongebieden.**
Dit voorstel lost tegelijkertijd het gebrek aan basiseikbaarheid op langs de bestaande woonomgevingen van de Gullegemstraat Wevelgem en van de straat Bergelen in Gullegem. Samen met de nieuwe stedelijke woongebieden Wevelgem Kleine Molen en Gullegem IJzerpoort gaat dit over de basismobiliteit bereikbaarheid van bijna 1.000 nieuwe en bestaande woningen samen.
- **Directe busverbinding Wevelgem-Gullegem.**
Op heden ontbreekt een vlotte en directe busverbinding tussen Wevelgem en Gullegem. Momenteel dienen busreizigers eerst de bus naar Moorsele te nemen om verder te rijden naar Gullegem (en vice versa). Binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is een vlotte busverbinding tussen Gullegem en Wevelgem wenselijk en noodzakelijk. Wevelgem vormt immers de hoofdgemeente waar heel wat nuttige voorzieningen en diensten (gemeentehuis, scholen...) gelegen zijn. Omgekeerd zijn er ook in Gullegem functies die voor inwoners van Wevelgem vlot bereikbaar zouden moeten zijn met het openbaar vervoer (bv. provinciaal domein De Bergelen, de industriezone, ijspiste...). Het is logisch dat tussen aanpalende kernen van een regionaalstedelijk gebied een directe busverbinding wordt voorzien (zonder onnodige omweg). Met dit voorstel kan een dergelijke directe busverbinding tussen Wevelgem en Gullegem gerealiseerd worden.

Er moet in samenspraak met de vervoerregio en de V.V.M. De Lijn verder worden onderzocht en afgesproken op welke wijze het volledige tracé van de nieuwe buslijn kan verlopen en ingepast worden in het regionale busnetwerk.



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.)

5.3.3. Verknoping van verschillende modi - mobipunten

De gemeente Wevelgem zal in de toekomst ook inzetten op de uitbouw van mobipunten. Dit zal in de eerste plaats worden gekoppeld aan de bestaande hoofdhaltens van het openbaar vervoer in de centra van de kernen van Wevelgem, Gullegem en Moorsele. Ook de match tussen spoor- en busverkeer is een aandachtspunt.

Binnen de vervoerregio zal een aanduiding van potentiële mobipunten opgenomen worden in het regionaal mobiliteitsplan (in opmaak).

De mobipunten moeten de vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodi mogelijk maken met de gewenste faciliteiten zoals fietsenstallingen, bushalte-infrastructuur, autoparkeerplaatsen, laadpalen voor elektrische auto's. Optioneel kunnen ook aanvullende diensten (bv. lockers voor pakjes) bij dergelijke mobipunten worden voorzien.

5.4. WEGENCATEGORISERING

Dit hoofdstuk werd grotendeels overgenomen uit het mobiliteitsplan van 2011, maar werd op een beperkt aantal punten geactualiseerd.

Tevens werd dit deel hoofdstuk verplaatst van hoofdstuk 4 (zie "4. Werkdomein A - gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten" op pag. 20) naar hoofdstuk 5 (zie "5. Werkdomein B - gewenste verkeersstructuur per vervoerswijze" op pag. 35).

5.4.1. Rol van de wegcategorisering 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 hem werd toebedeeld 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 in de toekomst nieuwe probleemsituaties ontstaan.

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.

5.4.2. Overzicht van de categorieën

In het beleidsscenario worden volgende wegcategorieën 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. Lokale weg, type I (verbindend op (inter)lokaal niveau)
8. Lokale weg, type II (verzamelend / ontsluitend op lokaal niveau)
9. Lokale weg, type III (erftoegang)

5.4.3. Situering in de gewenste regionale verkeersstructuur

De gemeente Wevelgem wordt omgeven en doorsneden door heel wat belangrijke wegen. Vooreerst is er de hoofdweg A17 / E403 Brugge – Doornik, die even ten zuiden van Wevelgem aansluit op de A14 / E17 Gent – Rijsel. De op- en afrit Wevelgem op de N8 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als aansluiting op dit internationale netwerk.

Vervolgens is er de A19, die een ontsluitende functie heeft op Vlaams niveau (primaire weg type II: belangrijkste ontsluiting vanuit het westen van Kortrijk naar hoofdwegennet). Het gedeelte van de N32

tussen N8 en A19 (grondgebied Menen) is mee opgenomen in de primaire ontsluitingsstructuur. De R8-noord (grondgebied Kortrijk) is eveneens geselecteerd als primaire weg type II. Het uitbouwen van deze weg kadert binnen de ontsluiting van het regionaalstedelijke gebied Kortrijk. De keuze van de aansluitpunten heeft belangrijke consequenties voor Gullegem en Moorsele (zie verder).

De R8-zuid (grondgebied Kortrijk) heeft een functie van lagere orde (secundaire weg type I: verbindend op regionaal niveau).

De N32 is in het provinciaal structuurplan tussen de R32 (ring rond Roeselare) en de A19 geselecteerd als dé regionale ontsluitingsweg (secundaire weg type II) van het buitengebied dat tussen Roeselare en Menen ligt. Dit betekent dat de weg de functie heeft om de bovenlokale noord-zuidgeoriënteerde verkeersstromen vanuit de naburige kernen naar zich toe te trekken en te kanaliseren.

De N8 ten slotte is op het grondgebied van Wevelgem (tussen N32 en R8) eveneens geselecteerd als secundaire weg type II. De weg heeft een functie als collector van bovenlokaal (rand)stedelijk verkeer. De weg mag in geen geval de verkeersfunctie van de parallel gelegen A19 overnemen. In deze regionaalstedelijke context moet een evenwicht gezocht worden naar de ontsluitingsfunctie voor het autoverkeer, de doorstroming van het openbaar vervoer, aangepaste voorzieningen voor de fiets en parkeermogelijkheden.

Het mobiliteitsplan Kortrijk uit 2012 voorzag binnen de R8 de aanleg van een nieuwe secundaire weg type II, ingeschreven als de zgn. N328, die de verzamel functie van de N8 moest overnemen. Daaraan gekoppeld zou de N8 Meensesteenweg tussen de R36 en Wevelgem gedowngraded worden van secundaire weg type II naar type III. Ondertussen werd door de stad Kortrijk beslist om de N328 niet te realiseren, en blijft de N8 Meensesteenweg behouden als secundaire weg type II.

5.4.4. Lokale wegen, selectie door de lokale overheid

LOKALE WEG TYPE I LOKALE VERBINDINGSWEG

BEPALINGEN

Hoofd functie van de weg is verbinden op lokaal en interlokaal niveau.

Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies.

(Inter-)lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het bovenlokale wegennet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein) stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn.

De kwaliteit van doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid. Toegang geven moet niet worden afgebouwd.

De verbindingsweg heeft tevens een belangrijke functie als openbaarvervoeras. Op de verbindingsweg primeert de doorstroming van regionaal verbindende openbaarvervoerlijnen met hoge frequentie.

SELECTIECRITERIA

De weg is overwegend gelegen in het buitengebied.

De verblijfsfunctie is grotendeels afwezig of sporadisch aanwezig in de vorm van landelijk wonen, of neemt toe in de overgangsgebieden naar de centra.

De weg is reeds in belangrijke mate aan deze functie aangepast of kan hieraan aangepast worden.

De geselecteerde weg is het meest geschikt om deze verbindingfunctie te realiseren in vergelijking met andere lokale wegen.

De weg kan een aanvullende verbindingfunctie vervullen op bovenlokaal niveau indien de omrijfactor via een hogere weg categorie te groot is. De bewegwijzering ondersteunt dit gebruik echter niet en geeft slechts een verwijzing van kern tot kern.

Op doortochten wordt een inrichting volgens het doortochtprincipe gehanteerd.

SELECTIE

Er is reeds een veelheid aan hoofd-, primaire en secundaire wegen. Om te vermijden dat lokale wegen de functie van het hogere wegennet gaan overnemen, worden geen lokale verbindingswegen (type I) geselecteerd.

[Binnen de vervoerregio zal op regionaal niveau de wegcategorisering voor bovenlokale verbindingswegen afgestemd worden.](#)

Het is een bewuste beleidskeuze van de gemeente Wevelgem om enkel lokale wegen type 2 te selecteren: deze lokale wegen type 2 kunnen op voldoende wijze instaan voor de (beperkte) verbindende functie op lokaal niveau. Hun ontsluitende functie blijft belangrijker dan de verbindingsfunctie.

[Dit heeft tot gevolg dat op een aantal punten een verschil in aanduiding bestaat t.o.v. de buurgemeenten \(waarbij de weg op grondgebied Wevelgem staat aangeduid als lokale weg type 2, maar in de aanpalende gemeente als lokale weg type 1 is aangeduid\):](#)

- Heulestraat (Gullegem) <> Gullegemsestraat (Heule - Kortrijk)
- Bissegemstraat (Gullegem) <> Gullegemsesteenweg (Bissegem - Kortrijk)
- Lauwestraat (Wevelgem) <> Wevelgemstraat (Lauwe - Menen)
- Wittemolenstraat (Moorsele) <> Moorselestraat (Menen)

[Omwille van bovenstaande argumentatie houdt de gemeente Wevelgem vast aan de selectie als lokale weg type 2.](#)

LOKALE WEG TYPE II LOKALE ONTSLUITINGSWEG

BEPALINGEN

Hoofd functie van de weg is verzamelen c.q. ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in.

De weg ontsluit een lokaal gebied (b.v. deelgemeente, wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: de gemeente, een deukern, het centrum, dorpskern, wijk, campus, industriegebied.

Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomende verkeer verdelen in het gebied.

SELECTIECRITERIA

Middelgroot aandeel erftoegangen en zijstraten.

Voor de verbindingsfunctie is een route via wegen van hogere orde meer geschikt of kan de ontsluitingsweg deze functie combineren omwille van de geringe hoeveelheid verkeer.

De weg ligt overwegend in bebouwd gebied of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig.

De ontsluitingswegen hebben een belangrijke functie voor het regionale en stadsgewestelijke ontsluitende busverkeer.

Gebruik van de weg door doorgaand verkeer is ongewenst.

Verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: Gemeentelijke ontsluiting, Dorpsontsluiting, Centrumontsluiting, Wijkontsluiting, Campusontsluiting, ontsluiting KMO- of industriezone.

Deze wegen kunnen een aparte beeldvorming krijgen afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten.

Ontsluitingswegen kunnen liggen in een verblijfsgebied. Ze passen zich aan aan de eisen van de omgeving.

SELECTIE

Volgende wegen worden als lokale weg type II geselecteerd:

- Rijksweg N343
- Bankstraat – Hondschotestraat
- Driemasten
- Schuttershoflaan – Hugo Verriestlaan – Oude Ieperstraat

- Bissegemstraat
- Heulestraat
- Koningin Fabiolastraat – Gullegemstraat – Brugstraat
- Ledegemstraat
- Wittemolenstraat
- Overheulestraat
- Oude Tramweg – Sint-Janstraat – Secretaris Vanmarckelaan – een deel van de Rozenstraat (nl. bruggedeelte over de A17/E403)
- Salinusstraat – Warandestraat
- Caesar Gezellestraat (enkel deel tussen Secretaris Van Marckelaan en de Salinusstraat)
- Roeselarestraat – Lode de Boningestraat
- Lauwestraat
- Roterijstraat
- Vliegvelde
- Vlamingstraat
- Nieuwe lokale weg II vanaf Gullegemstraat naar N8 (ontsluiting gebied Kleine Molen)

[De Ieperstraat \(in Moorsele\) wordt niet langer als lokale weg type II geselecteerd, en wordt lokale weg type III. Deze categorisering past beter bij het karakter van landelijke weg.](#)

LOKALE WEG TYPE III VERBLIJFSSTRAAT

BEPALINGEN

Hoofd functie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg.

SELECTIECRITERIA

Hoogste aandeel erftoegangen.

De weg heeft geen verkeersfunctie in het lokale netwerk. De verkeersfunctie is ondergeschikt, de weg kent enkel bestemmingsverkeer.

De straat ligt in een verblijfsgebied:

Soorten: woonstraat, winkelstraat, zone 30, woonerf.

De straten met een verblijfsfunctie kunnen een aaneengesloten (zone 30) verblijfsgebied vormen.

De weg is gelegen in het buitengebied:

Soorten: landelijke weg

De weg is hoofdzakelijk voorbehouden voor fietsers en aangelanden (fietsweg).

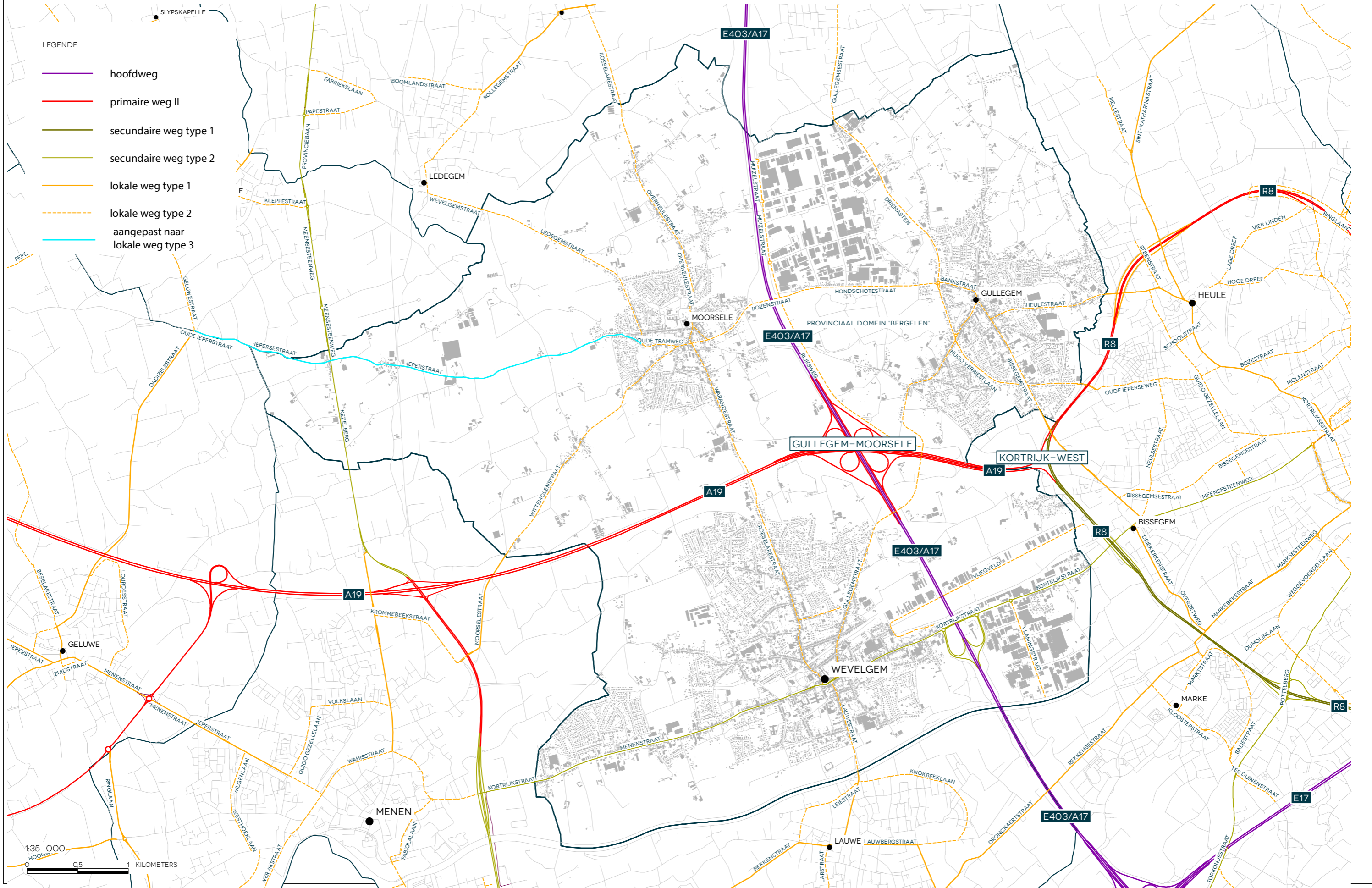
Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel van de landelijke wegen zal alle verkeer - uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen - worden geweerd.

SELECTIE

Alle overige wegen worden als lokale weg type III geselecteerd.

WEGENREGISTER PER CATEGORIE

BRON: AGIV, SEPTEMBER 2017



5.5. 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.

5.5.1. Visuele herkenbaarheid van de wegtypes (leesbaarheid)

De weginrichting en ondersteunende maatregelen zoals de bewegwijzering en de snelheidsregimes 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 (snelheidsregimes, 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:

BEWEGWIJZERING

De bewegwijzering is ondersteunende informatie bij de leesbaarheid. Gewenst gebruik wordt gestuurd. Bewegwijzering moet de weggebruiker de juiste route aangeven over het gewenste categorie.

VERKEERSIGNALISATIE

De overige 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).

SNELHEIDSREGIMES

Uit de gewenste functie moet afgeleid worden welk snelheidsregime van toepassing is.

Aandachtspunt vormt hier het lager inschalen van deze lokale wegen. Het verlagen van de snelheidsregimes 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 snelheidsregimes per type lokale weg:

| | Centrum/kern | Bibebo/verblijfsfuncties | Bubeko/geen verblijfsfuncties |
|------------------------------------|---|---|-------------------------------|
| Lokale weg I - verbindingsweg | De lokale wegen type I aangeduid (zie "5.4.4. Lokale wegen, selectie door de lokale overheid" op pag. 59) | | |
| Lokale weg II - gebiedsontsluiting | Zone 30 | Zone 50 | Max. 70 km/h |
| Lokale weg III - erftoegangsweg | Woonerf - max. 20 km/h OF zone 30 | Zone 30 OF evt. nog zone 50 in afwachting van herinrichtingsmaatregelen | Max. 50 km/h |
| Lokale weg III - landelijk gebied | / | Zone 50 | Max. 70 km/h |

Vanaf 1 januari 2017 werd de algemene snelheidsnorm op de Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom aangepast (gebaseerd op het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2015, waarin artikel 11 m.b.t. de snelheidsbeperkingen in het wegverkeersreglement werd aangepast). Op lokale en secundaire wegen buiten de bebouwde kom wordt sindsdien een standaardsnelheid van 70 km/u aangenomen. 90 km/h wordt enkel nog in enkele uitzonderlijke gevallen toegepast.

WEGINRICHTING

Volgende elementen spelen een rol in het wegbeeld en de gebruiksmogelijkheden.

In het dwarsprofiel:

- Een- of tweerichtingsverkeer
- Aantal rijstroken
- Middenberm
- Aslijn en randmarkeringen
- Rijwegbreedte
- Fietsers gemengd of gescheiden
- Soort fietsvoorzieningen
- Parkeervoorzieningen
- Snelheidsremmers
- Wegbedekking
- Verlichting
- Groen
- Straatmeubilair

In het lengteprofiel:

- Hellingen
- Ontwerpsnelheid per gebied
- Middenberm
- Bochten
- Groenstructuur
- Verlichting
- Aslijn en randmarkeringen

VERKEERS-CIRCULATIEMAATREGELEN

Om ongewenst gebruik tegen te gaan kan het aangewezen zijn circulatiemaatregelen te nemen.

Mogelijkheden:

- Verbindingen doorknippen
- Selectief afsluiten met uitzonderingen voor openbaar vervoer of lokaal verkeer
- Eenrichtingsverkeer instellen
- Reiswegen voor fietsers korter maken dan voor auto's

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 worden gehouden 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 inrichting 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 snelheidsregimes
- Poort: plek en ingreep die de overgang naar verblijfsgebied of bebouwde kom aangeeft
- Verblijfsgebied: bebouwd gebied waarin verblijfsfuncties voorkomen: wonen, winkelen, werken, schoollopen
- Overgangsgebied (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 te worden afgestemd 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 toelaatbare 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.

5.5.2. 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 infrastructurale 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

5.5.3. Snelheidsbeleid

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

Nieuwe acties op het vlak van verlaging van snelheidsregimes kunnen als volgt genomen worden:

- Toekomstige uitbreidingsprojecten inrichten als zone 30
- Huidige woonwijken die zonder maatregelen in aanmerking komen als zone 30, worden zone 30. De andere woonwijken worden fasegewijze ingericht als zone 30 [na het nemen van de nodige inrichtingsmaatregelen om de snelheidsbeperking van 30 km/h te kunnen helpen afdwingen](#).

Via een snelheidsradar 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.

5.5.4. Verkeersveiligheidsplan

De verkeersstructuurschetsen [\[opgenomen in het vorige mobiliteitsplan, red.\]](#) vermelden de kortetermijnoptie om in elke deelzone 30-gebieden af te bakenen in het centrumgebied en in de omgeving van de scholen. [Dit werd ondertussen uitgevoerd](#).

Na evaluatie kan de zone 30-aanpak verruimd worden tot andere delen van het verblijfsgebied. De verdere uitbouw van de zone 30 en het accentueren van kruispunten in de verblijfsgebieden kan eveneens een aantal ongevallen vermijden. [Daarbij moet bekeken worden in welke \(delen van\) wijken er meteen een zone 30 kan ingevoerd worden - zonder dat bijkomende maatregelen nodig zijn - en in welke \(delen van\) wijken eerst herinrichting noodzakelijk is om een zone 30 op een effectieve en veilige manier te kunnen afdwingen](#).

Een jaarlijkse monitoring van de aanpak van de verkeersonveiligheid moet bevestigen of de infrastructurele aanpassingen een voldoende bevredigend resultaat bieden.






Op de verbindingswegen tussen de deelgemeentes geldt een snelheidsregime van 50/u (wijziging snelheidsregime in Hondschotestraat en Kon. Fabiolastraat). Dit wordt zo aangepast in de verkeersveiligheidskaart.

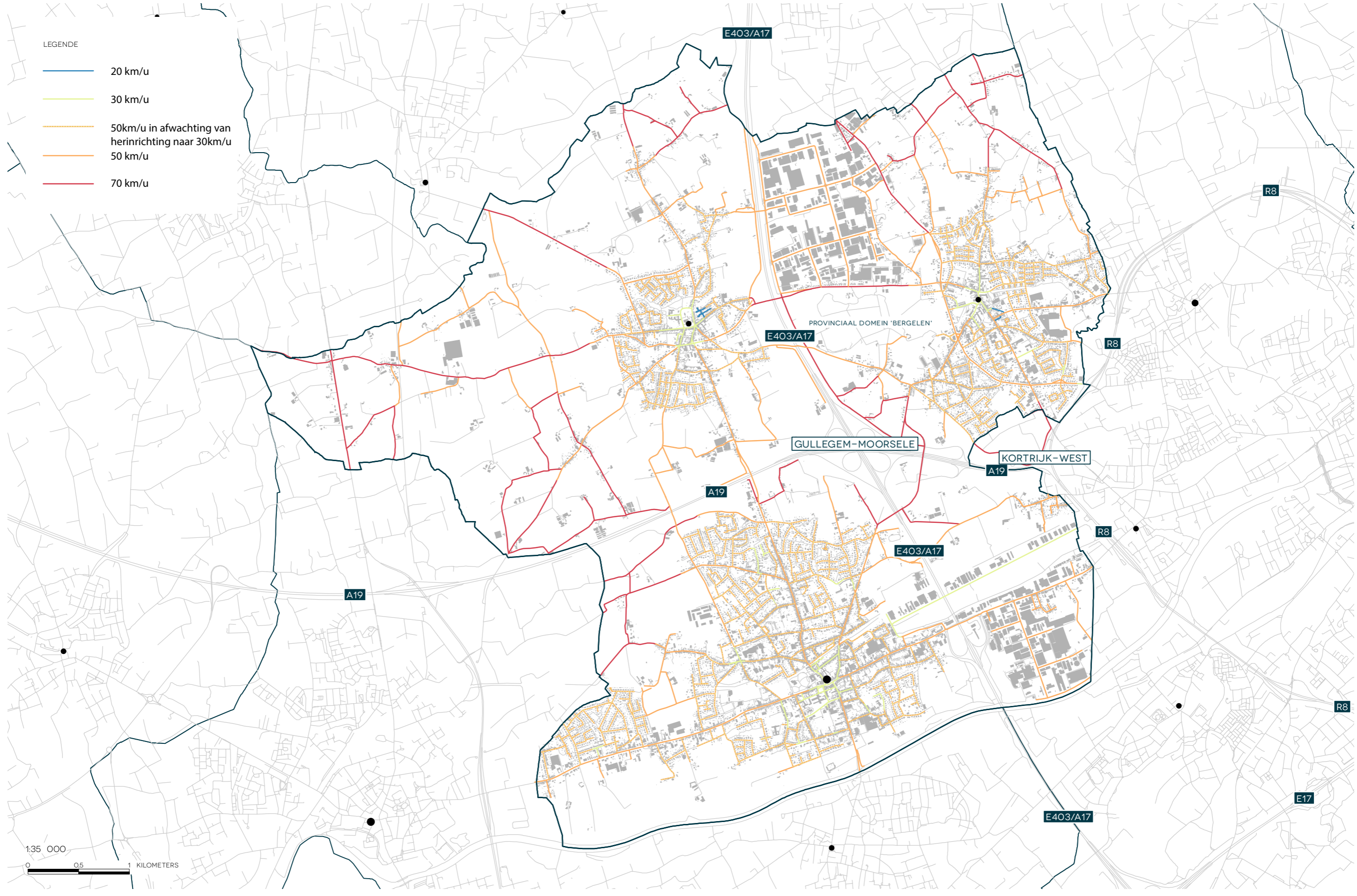
SNELHEIDZONES

BRON: GEMEENTE WEVELGEM, MAART 2018












LEGENDE

-  20 km/u
-  30 km/u
-  50km/u in afwachting van herinrichting naar 30km/u
-  50 km/u
-  70 km/u



Legende

-  Klaverblad
-  op- / afrit
-  tonnenmaatbeperking: verbod + 7,5 ton uitgezonderd plaatselijke bediening
-  hoofdweg
-  primaire weg, type II
-  secundaire weg, type I
-  secundaire weg, type II
-  lokale weg, type II ontsluitingsweg bedrijvenzone
-  Leie als hoofdwaterweg voor goedertransport

0 1 km 3 km



5.5.5. Plan zwaar verkeer

- Binnen de bebouwde kom geldt een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens met meer dan 7,5T.
- In het centrum van Gullegem en Moorsele gelden tonnenmaatbeperkingen voor doorgaand verkeer
- De industriezone Gullegem – Moorsele wordt ontsloten via de N343.
- In Wevelgem-centrum geldt ook een tonnenmaatbeperking, behalve op de N8; de bedrijventerreinen Wevelgem-Noord en –Zuid worden ontsloten via de A17.
- De bewegwijzering in de verschillende bedrijventerreinen wordt aangepakt m.b.v. andere plannen (o.a. Europees project BISY).
- In uitvoering van het mobiliteitsplan kan ook de inplanting van vrachtwagenparkings verder onderzocht worden (lieft in of nabij bedrijventerreinen en nabij bovenlokale wegen).

Leie als hoofdwaterweg voor goedertransport

De rivieren hebben een functie voor wateraanvoer en waterafvoer, goedertransport, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuurontwikkeling en voor watergebonden recreatie (zie RSV - pg. 509).

Op Vlaams niveau werd de Leie geselecteerd als 'hoofdwaterweg'. Na het beëindigen van het [Seine-Scheldeproject](#), zijnde de werken aan de verschillende doortochten van Kortrijk, Menen, Harelbeke, Kuurne... (opwaardering tot 4.000 ton via [rechtstrekken/verbreden/verdiepen van de Leie en/of verhogen van de bruggen](#)) zal de betekenis van de binnenvaart voor goedertransport over deze waterweg sterk toenemen. De Leie heeft vooral een verbindende functie van (inter)nationaal en Vlaams niveau.

5.5.6. Sluipverkeer

Hoewel er een tonnenmaatbeperking geldt in de verschillende kernen van Gullegem, Moorsele en Wevelgem, wordt vastgesteld dat er verschillende vrachtwagens (doorgaand zwaar verkeer, dus niet plaatselijke bediening) deze beperkingen negeren en dus sluiproutes gebruiken om van/naar het hogere wegennet te rijden.

Met behulp van ANPR-camera's werd het bestaande sluipverkeer van vrachtwagens (doorgaand zwaar verkeer, dus niet plaatselijke bediening) door de kern van Gullegem onderzocht.

Daarbij werd vastgesteld dat vooral de route Driemasten - Schuttershoflaan - Hugo Verriestlaan (of via Bissegemstraat) - Ter Walle - op- en afrit R8 zwaar belast is (ca. 41% van de doorgaande vrachtwagens doorheen het centrum van Gullegem werd op deze route geteld). In mindere mate werden doorgaande vrachtwagens geteld op de route Hondschotestraat - Schuttershoflaan - Hugo Verriestlaan (of via Bissegemstraat) - Ter Walle - op- en afrit R8 (ca. 12%).

Het betreft in beide gevallen wellicht vrachtverkeer dat rechtstreeks van de bedrijvenzone naar de R8 (oprit Gullegem) rijdt - of omgekeerd, en zo de op- en afrit A19 en het knooppunt A19-R8 tracht te vermijden.

In mindere mate werd sluipverkeer doorheen het centrum vastgesteld op de routes Driemasten-Hondschotestraat (ca. 21%) en Driemasten - Schuttershoflaan - Koningin Fabiolastraat - op- en afrit A19 (ca. 19%). Het betreft hier vrachtverkeer dat richting Moorsele of richting de A19 rijdt, maar hiervoor niet de bedoelde route via de N343 gebruikt maar daarentegen doorheen het centrum van Gullegem rijdt.

Maatregelen

Om de tonnagebeperking af te dwingen, zijn volgende stappen aangewezen:

1. Informatie en sensibilisering
2. Handhaving a.d.h.v. ANPR-camera's
3. Infrastructurele maatregelen:
 - Portieken (doorgang blijft mogelijk, vnl. ontradend effect)
 - Fysieke hoogtebeperking (geen doorgang meer mogelijk, enkel realiseerbaar op beperkt aantal plaatsen)
 - Herinrichting van kruispunten/straten i.f.v. wijzigen voorrangregeling

In functie van de specifieke situatie dient te worden afgewogen welke maatregelen mogelijk/wenselijk zijn. Daarbij moet de focus liggen op het weren van sluipverkeer, maar moet zwaar verkeer i.f.v. lokale toelevering en toegankelijkheid voor hulpdiensten mee in rekening gebracht worden.

5.5.7. Infrastructurele aanpassingen

OP- EN AFRIT GULLEGEM

Het is aangewezen dat de huidige op- en afrit Gullegem op de A19 bekeken zou worden in functie van de verkeersveiligheid en leesbaarheid van de verkeerssituatie. Momenteel is deze leesbaarheid niet optimaal (b.v. waar afrijden voor Gullegem, komende van Ieper?).

Het Vlaamse Gewest zal het knooppunt van de A19 en de R8 herschikken (zie "4.2.3. Gullegem" op pag. 30).

AANSLUITING N343 X HONDSCHOTESTRAAT

Het is de bedoeling zoveel mogelijk verkeer dat vanuit Moorsele komt op de N343 te krijgen. Hiertoe moet de huidige aansluiting aangepast worden: de N343 sluit momenteel nogal haaks aan het einde van de brug aan; vooral de linksafbeweging komende vanuit Moorsele is moeilijk en gevaarlijk. De bestaande aansluiting aan de noordzijde moet worden geoptimaliseerd. Ook aan de zuidzijde zou een aftakking kunnen gemaakt worden. Deze snijdt echter door parkgebied en komt rakelings langs de Heulebeek.

5.6. 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 (en het hierdoor gegenereerde parkeerzoekverkeer) het draagvlak voor de aansluitende wegen kan overschrijden. Daarnaast versterkt een overaanbod aan autoparkeerplaatsen een eenzijdige autogerichte verkeersmentaliteit en zorgt voor een vicieuze cirkel: autobestuurders vinden altijd wel vlug een parkeerplaats dichtbij hun bestemming. Maar dergelijk verkeersgedrag vergroot de verkeerscongestie en -onleefbaarheid en maakt het centrum van Wevelgem minder veilig voor voetgangers en fietsers.

De uitbouw van een evenwichtig parkeerplan is enkel mogelijk indien de maatregelen in verschillende fasen worden aangepakt.

- De beschikbare parkeerplaatsen beter verdelen over de verschillende doelgroepen (kort, lang, bewonersparkeren)
- Streven naar een beter rendement van de parkeerplaatsen door een blauwe zonereglementering al dan niet gecombineerd met bewonersparkeren
- Beter signalisatie naar de centrumparkings en randparkings
- Binnen de bebouwde kommen geldt een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens +7.5 T

5.6.1. Optimaliseren van het bestaand parkeerareaal

Het bestaande parkeerplan voor [Wevelgem centrum](#) werd - mede i.f.v. de opmaak van het masterplan Wevelgem - geëvalueerd. Daartoe werden parkeertellingen uitgevoerd en werd de parkeerbezettingsgraad van de verschillende publieke parkings in het centrum onderzocht op verschillende dagen en tijdstippen. Daarbij werden in totaal 1.219 openbare parkeerplaatsen geteld. Hiervan is circa 2/3 vrij parkeren (gratis zonder beperking van de parkeerduur) en circa 1/3 blauwe zone (maximum 2u parkeren). (In deze telling wordt dus geen rekening gehouden met private parkings, bvb. van winkels.) Uit het onderzoek bleek dat, als we kijken naar de totaalresultaten per telmoment (dus van alle 1.219 parkeerplaatsen samen), een lage tot zeer lage parkeerbezettingsgraad vastgesteld werd (variërend tussen 26% en maximaal 58%). Er is dus duidelijk een voldoende groot aanbod aan autoparkeerplaatsen, zelfs op piekmomenten. Bij geen enkel telmoment werd een structureel tekort aan parkeerplaatsen vastgesteld. Er bleken altijd nog voldoende vrije parkeerplaatsen in de directe omgeving, binnen een wandelafstand van 1 tot maximum 5 minuten.

Aantal parkeerplaatsen: stand still-principe

Op basis van deze bevindingen wordt een status quo van het aantal parkeerplaatsen vastgesteld:

- Het totale aantal parkeerplaatsen blijft behouden
- Maar er kunnen wel verschuivingen optreden tussen verschillende locaties. Dit om parkeerplaatsen te clusteren tot logischer parkeerplekken/-routes, ruimte vrij te maken voor verblijfskwaliteit, herschikkingen van parkeerplaatsen i.f.v. verkeersveiligheid...)
- En er kunnen verschuivingen optreden tussen kort- en langparkeren. Dit om een optimaal gebruik van de parkeerplaatsen te stimuleren en rotatie op veelgebruikte parkeerplekken (bvb. in directe nabijheid van winkels) te stimuleren.

Ontsluiting parkings

Om de N8 niet verder te belasten en de doorstroming van het verkeer (waaronder ook openbaar vervoer) niet te hinderen, worden parkings zoveel als mogelijk ontsloten vanaf zijstraten - en niet (meer) rechtstreeks vanaf de N8.

Door het logisch clusteren van parkings wordt ook het parkeerzoekverkeer zoveel als mogelijk beperkt. Ook dit i.f.v. het verbeteren van de doorstroming op de N8 en het beperken van nodeloze verkeersbewegingen in het centrum van Wevelgem. Dit moet eveneens de veiligheid voor voetgangers en fietsers verbeteren.

Fietsparkeren

Daarnaast zal worden ingezet op het voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen in het centrum. Daarbij wordt het STOP-principe vooropgesteld: de Trappers krijgen parkeervoorzieningen die korter bij hun bestemming gelegen zijn dan de privé-autoparkeerplekken. Dit om het gebruik van de fiets voor korte verplaatsingen verder te stimuleren.

5.6.2. Parkeerregulering

Parkeerduurbeperking ('blauwe zone' en 'stop & shop')

In de centra van Wevelgem, Gullegem en Moorsele zijn reeds op een aantal plekken parkeerduurbeperkingen (zgn. 'blauwe zones', max. 2u parkeren) van kracht, al dan niet in combinatie met uitzonderingsregelingen voor bewonersparkeren:

- Wevelgem: (delen van de)
 - Roeselarestraat
 - Papestraat
 - Koperdraadstraat
 - Nieuwe Markt
 - Nieuwstraat
 - Stationsstraat
 - Lode de Boningestraat
 - Parking Brugstraat
 - Parkings Gemeentehuis en Guldenbergplein
 - Lauwestraat
 - Kozakstraat
- Gullegem: (delen van de)
 - Koningin Fabiolalaan
 - Kerkstraat
 - Dorpsplein
 - Bissegemstraat
 - Bouwstraat
- Moorsele: (delen van de)
 - Ieperstraat
 - Salinusstraat
 - Caesar Gezellestraat
 - Rozenstraat
 - Parking Overheulestraat

In functie van een logische herschikking van de parkeerplaatsen in het centrum van Wevelgem is een aanpassing van deze blauwe zone mogelijk. Daarbij wordt gefocust op het optimaliseren van het gebruik van de parkeerplaatsen en het beperken van parkeerzoekverkeer (zie "5.6.1. Optimaliseren van het bestaand parkeerareaal" op pag. 68). Evaluatie van het gebruik van deze parkeerplekken binnen de blauwe zone kan op termijn leiden tot verdere verfijning van de afbakening.

Daarnaast zijn op een aantal locaties ook zgn. 'stop & shop'-plaatsen (max. 30 min. parkeren) aanwezig. Deze plekken zijn zeer efficiënt in het verhogen van de rotatie ter hoogte van drukbezochte plekken zoals handelszaken. In de toekomst kunnen meer 'stop & shop'-plaatsen voorzien worden i.f.v. het optimaliseren van het parkeeraanbod.

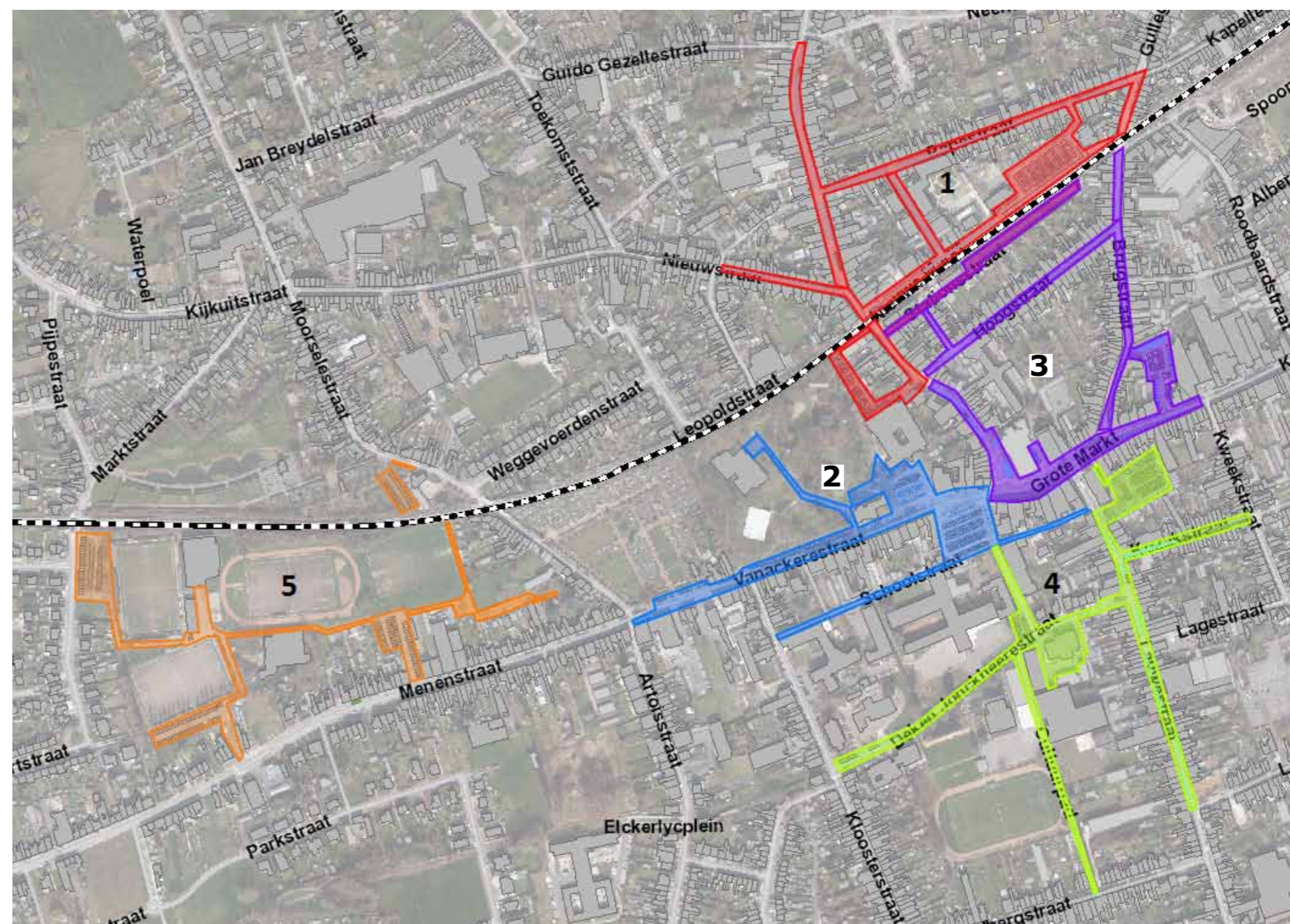
Parkeergeleiding

Naast een herschikking/clustering van de parkeerplekken en het logisch afbakenen van de blauwe zone, blijft ook de parkeergeleiding belangrijk i.f.v. het sturen van gewenst parkeergedrag en het verminderen van parkeerzoekverkeer.

In Wevelgem centrum werd in het verleden reeds een vorm van (statische) parkeergeleiding toegepast d.m.v. informatieve verkeersborden, maar door de versplintering van de parkeerplekken werkte deze

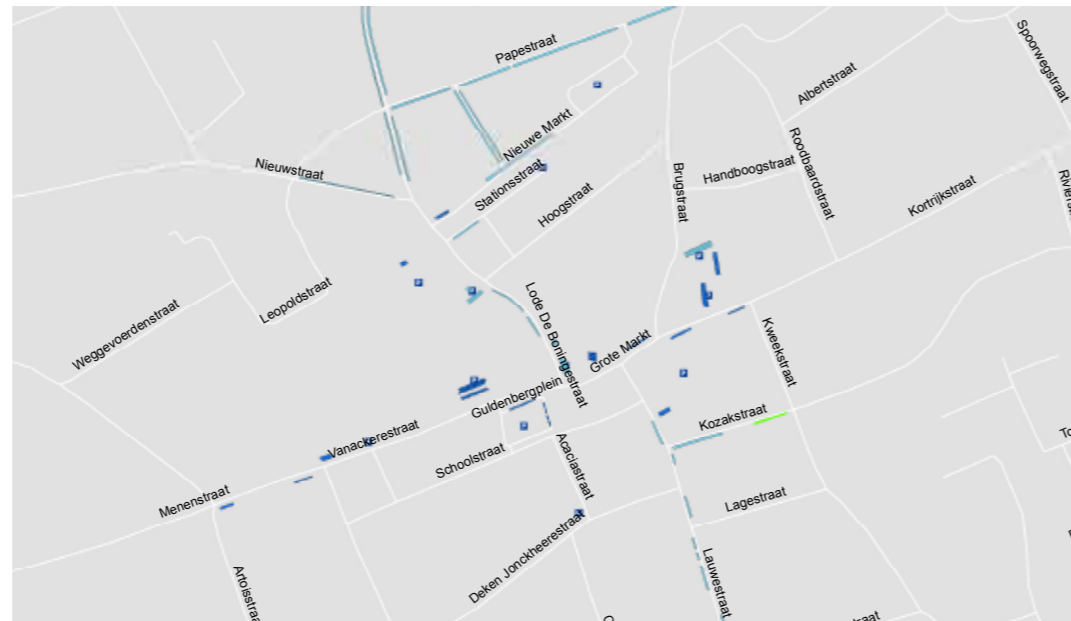
OVERZICHT BESTAANDE PARKEERAANBOD IN WEVELGEM CENTRUM

| Zones | Plaats | totaal aantal pp | aantal pp blauwe zone | aantal pp vrij parkeren | aantal pp mindervaliden | aantal pp Stop & Shop | aantal elektr pp |
|-----------|---|------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|------------------|
| 1: ROOD | Roeselarestraat | 62 | 54 | 0 | 0 | 8 | 0 |
| | Koperdraadstraat | 24 | 23 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | Papestraat & Gullegemstraat | 48 | 40 | 8 | 0 | 0 | 0 |
| | Nieuwe Markt | 49 | 22 | 27 | 0 | 0 | 0 |
| | Parking Nieuwe Markt | 81 | 0 | 81 | 0 | 0 | 0 |
| | Parking Champignonkwekerij | 40 | 3 | 34 | 3 | 0 | 0 |
| | Parking Lode De Boninge | 14 | 10 | 0 | 1 | 3 | 0 |
| 2: BLAUW | Nieuwstraat | 19 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Parking bij het oude zwembad en het gemeenteloket | 58 | 29 | 27 | 2 | 0 | 0 |
| 3: PAARS | Parking Guldenbergplein | 95 | 10 | 79 | 4 | 0 | 2 |
| | Parking langs de hovingen (Vanackerestraat) | 63 | 5 | 56 | 2 | 0 | 0 |
| | Parking Kerkhof | 25 | 9 | 16 | 0 | 0 | 0 |
| 4: GROEN | Parking Stationsstraat | 51 | 0 | 51 | 0 | 0 | 0 |
| | Brugstraat | 16 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 |
| | Parking Brugstraat | 56 | 24 | 31 | 1 | 0 | 0 |
| | Parking Kortrijkstraat | 21 | 13 | 7 | 1 | 0 | 0 |
| | Kortrijkstraat | 12 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Omgeving Kerk | 33 | 25 | 0 | 1 | 7 | 0 |
| 5: ORANJE | Hoogstraat | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 |
| | Stationstraat | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Parking Lauwestraat | 68 | 12 | 53 | 3 | 0 | 0 |
| | Kozakstraat | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Lauwestraat | 27 | 24 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| | Parking Sociaal huis | 12 | 0 | 11 | 1 | 0 | 0 |
| | Deken Jonckheerestraat | 17 | 0 | 16 | 1 | 0 | 0 |
| 5: ORANJE | Parking Klooster | 12 | 0 | 10 | 2 | 0 | 0 |
| | Koer Jeugdclub | 18 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 |
| | Parking Begraafplaats | 37 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 |
| | Binnengebied Sportcentrum | 22 | 0 | 20 | 2 | 0 | 0 |
| | Parking Sportspoor | 67 | 0 | 67 | 0 | 0 | 0 |
| 5: ORANJE | Parking Vlashaard | 77 | 0 | 75 | 2 | 0 | 0 |
| | Parking Sportstraat | 55 | 0 | 55 | 0 | 0 | 0 |
| | TOTAAL aantal parkeerplaatsen | 1219 | 354 | 816 | 27 | 20 | 2 |
| | aandeel in het totaal | | 29,05% | 66,95% | 2,20% | 1,64% | 0,16% |



BLAUWE ZONES WEVELGEM CENTRUM

- parkeerregimes 2016_11_24**
- soort**
- bewonersparkeren volgens signalisatie
 - blauwe zone + bewonersparkeren
 - blauwe zone



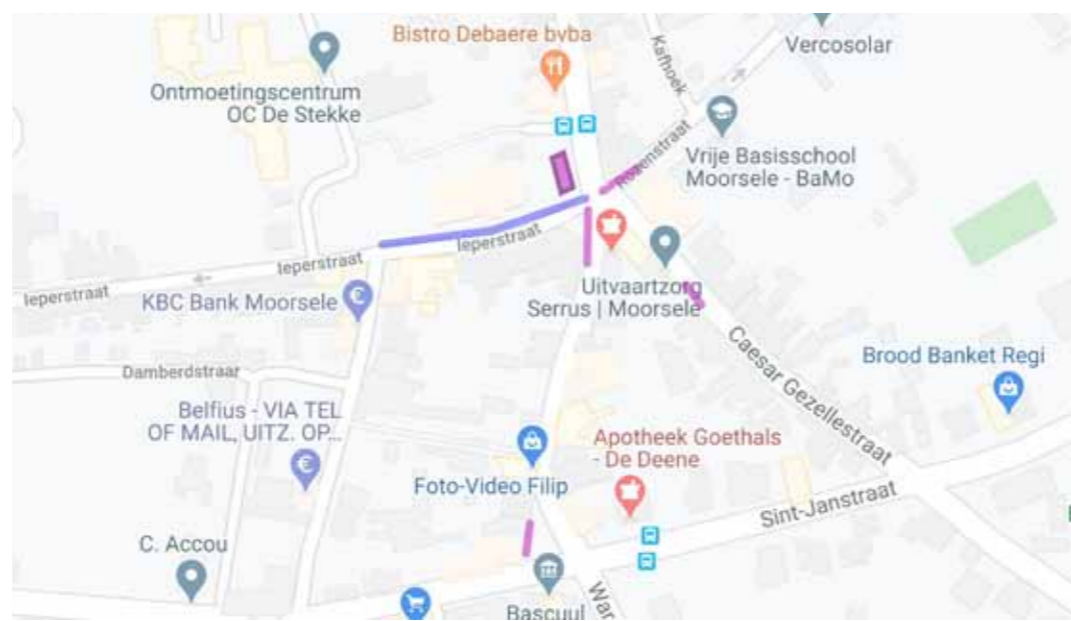
BLAUWE ZONES GULLEGEM CENTRUM

- └─┘ Blauwe zone
- └─┘ Blauwe zone
- └─┘ Blauwe zone Dorpsplein
- └─┘ Blauwe zone Bissegemstraat
- └─┘ Blauwe zone
- └─┘ Blauwe zone
- └─┘ Blauwe zone



BLAUWE ZONES MOORSELE CENTRUM

- └─┘ Blauwe zone Sint-Maartensplein
- └─┘ Blauwe zone Rozenstraat
- └─┘ Blauwe zone Overheulestraat
- └─┘ Blauwe zone Salinusstraat
- └─┘ Blauwe zone
- └─┘ Blauwe zone



vorm van parkeergeleiding niet optimaal. Door een logischer herschikking/clustering van de verschillende parkeerplekken zal een dergelijke vorm van statische parkeergeleiding in de toekomst efficiënter kunnen werken.

Daarnaast kan overwogen worden om op lange termijn en op een aantal strategische locaties een vorm van dynamische parkeergeleiding toe te passen (bvb. met aangeven van het aantal beschikbare parkeerplaatsen...).

Betalend parkeren








Op vandaag geldt nergens in de gemeente Wevelgem een regime van betalend parkeren.



De gemeente wenst minstens op korte termijn geen betalend parkeren in te voeren voor bovengronds parkeren, maar daarentegen in te zetten op het optimaliseren van het bestaande parkeerareaal (zie "5.6.1. Optimaliseren van het bestaand parkeerareaal" op pag. 68) en de bestaande vormen van parkeerregulering (langparkeren, blauwe zone, 'stop & shop') (zie "5.6.2. Parkeerregulering" op pag. 68).

Voor de centrumvernieuwing Wevelgem werd in het masterplan eveneens een potentieel scenario uitgewerkt waarbij ter hoogte van de huidige zwembadsite (naast het gemeenteloket) een ondergrondse parking werd voorzien. Deze oplossing werd bij de opmaak van het masterplan naar voor geschoven als mogelijke manier om bijkomende verblijfsruimte op het maaiveld autovrij te maken, en tegelijk de standstill in het aantal parkeerplaatsen na te streven. Dit vertaalt zich in een tweede - langetermijns scenario, waarbij naast een optimalisatie van het bestaande parkeerareaal (zie "5.6.1. Optimaliseren van het bestaand parkeerareaal" op pag. 68) uitgegaan wordt van de realisatie van een publieke ondergrondse parking in het centrum en - hiermee samenhangend - invoering van betalend parkeren in een deel van het centrum.

Indien er op langere termijn inderdaad gekozen wordt voor ondergronds parkeren, moeten de principes uit het masterplan gehanteerd worden, en moet het parkeerregime (blauwe zone vs. betalend parkeren) in omliggende straten herbekeken worden i.f.v. een slagkrachtig parkeerbeleid en een duurzame exploitatie.

legende

-  Hoofdweg
-  Primaire wegen categorie 2
-  Secundaire wegen categorie 1
-  Secundaire wegen categorie 2
-  Lokale wegen categorie 2
-  Spoorlijn Kortrijk-Poperinge met Wevelgem-station
-  Zoekzones carpoolparkings

-  Bebouwde gebieden
-  Regionale bedrijventerreinen

Deze figuur is een schematische weergave, geen bestemmingsplan



ZOEKZONES CARPOOLPARKINGS

5.6.3. Overstapvoorzieningen

Fietsenstallingen

Om de bereikbaarheid van de centra te bevorderen, wordt niet enkel aandacht besteed aan centroparkings 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 openbaarvervoerhaltes.

5.6.4. Carpoolparkings

Er worden drie zoekzones voor de mogelijke inplanting van carpoolparkings op het grondgebied van de gemeente Wevelgem aangeduid:

- Wevelgem: Kortrijkstraat N8 nabij het in- en uitrittencomplex 'Wevelgem' van de autosnelweg E403/A17 (Brugge-Kortrijk-Doornik)
De uitwerking van deze carpoolparking zit verweven in de in opmaak zijnde plannen voor de heraanleg van de N8 op deze plek.
- Wevelgem: Gullegemstraat nabij het in- en uitrittencomplex 'Wevelgem-Gullegem' van de autosnelweg A19 (Kortrijk-leper)
- Gullegem: Rijksweg N343 nabij het in- en uitrittencomplex 'Wevelgem-Gullegem' van de autosnelweg A19 (Kortrijk-leper)

Verder onderzoek en overleg zal moeten uitklaren welke locaties wenselijk zijn en technisch, operationeel en financieel haalbaar zijn.

5.6.5. Vrachtwagenparkeren

Vrachtwagens die voor korte of langere tijd moeten stationeren of parkeren (bv. om de weg te vragen, te wachten op hun tijdsslot voor levering/ophaling...) moeten dit zoveel mogelijk kunnen doen op daartoe geschikte plekken.

Voor de industriezone Gullegem-Moorsele werd reeds een studie gemaakt omtrent de inplanting van vrachtwagenparkings. In samenspraak met AWW en Leiedal werd daarbij bekeken welke locaties meest geschikt zijn voor het inrichten van vrachtwagenparkings.

Voor de industriezone Wevelgem-Zuid zal nog onderzocht worden hoe dit georganiseerd zal worden.

Daarnaast wordt er eveneens gezocht naar een locatie om vrachtwagenparkeren te organiseren voor vrachtwagens van inwoners die niet in Wevelgems bedrijf werken (maar vrachtwagen moeten kunnen stallen buiten hun werktijd).

6. 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 een 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.).
- Gebruik van tarifiering van openbaar vervoer, parkeren als element van duurzaam mobiliteitsbeleid.
- Algemene sensibilisering met campagnes; b.v. het bevorderen van het winkelen per fiets (infobrochure enz.). Hiervoor wordt een samenwerking met de handelaars opgezet (sponsoring, korting...).
- Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen over (strategische) projecten.
- Uitwerken van een handhavingsplan ten behoeve van nieuwe reglementen.

6.1. MODULE C1 – VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN EN EVENEMENTEN

Vervoersmanagement met scholen

- Extra aandacht schoolomgeving en ondertekenen SAVE-charter
- Sensibiliseringscampagne bij de aanvang van het schooljaar
- Inzetten van gemachtigde opzichters

Vervoersmanagement met bedrijven

Gemeenschappelijk bedrijfsvervoerplan voor bedrijven in de industriezone Gullegem-Moorsele en Wevelgem-Zuid:

- Bereikbaarheidsgids
- Gemeenschappelijk carpoolmatching
- Wachthokje voor carpoolers (met ook fietskluisen...)
- [Mobiliteitsmanagement voor verkeersaantrekkende functies \(bvb. winkelzones, onderwijs\)](#)
- [Plaatsen van snelheidsinformatieborden waar nuttig/nodig](#)
- [Tonnagezones op laten nemen in GPS-software](#)
- [Ter ondersteuning van de doorstroomsnelheid van het openbaar vervoer wordt op de N8 gewerkt met verkeerslichtenbeïnvloeding \(zie ook project doortochthernieuwing\).](#)

6.2. MODULE C3 – ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

- Aankopen van fietsen voor eigen gemeentepersoneel voor dienstverplaatsingen
- Uitbouwen van Park & Ride parking voor pendelaars op de Nieuwe Markt
- Verbeteren van de stallingmogelijkheden voor fietsen aan bushaltes zodat de combinatie fiets – bus vlotter kan gemaakt worden
- Een mobiliteitskaart van de gemeente opmaken met daarop een synthese van de belangrijkste maatregelen

- Op de gemeente een infopakket voorzien voor nieuwe inwoners met specifieke informatie omtrent mobiliteit
- Voorzien van een speciale pagina op de gemeentelijke website waarop informatie omtrent busvervoer, wegenwerken, sensibiliseringsacties, enz. wordt opgenomen
- Openbaar vervoer
 1. Openbaarvervoer informatie 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 dienstverlening, voor de omleiding van de busdienst voor wegenwerken of evenementen...
 2. 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.
 3. Uitgeven en verdelen van een brochure bij nieuwe of gewijzigde openbaarvervoerlijn.
 4. Het is wenselijk dat de huisstijl van de bussen, de haltes en de informatiedragers strak wordt aangehouden.
 5. Iedere kern moet over een hoofdhalte beschikken met naast fietsenstalling en verlichting ook volledige informatievoorziening: uurwerk, tarieven, dienstregeling, netplan, telefoonnummer van de dienstverlener.
- [Inzetten op deelmobiliteit voor inwoners](#)

6.3. MODULE C4 – HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGLEMENTERINGEN, E.A.

Handhaving inzake snelheid

- Opmaak van het snelheidshandhavingsplan
- Controle op snelheidslimieten bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan

Handhaving inzake parkeren

- Voldoende controle op parkeerovertredingen in de blauwe zones (wordt gemeentelijke bevoegdheid) en de zones met betalend parkeren
- Preventief optreden tegen vandalisme en diefstal op parkings
- Systematisch inzetten van gemachtigde opzichters, vooral in schoolomgevingen

Handhaving inzake ander risicovol verkeersgedrag

- Regelmatige controle gordeldracht
- Regelmatige controle alcoholgebruik

6.4. MODULE C5 – BELEIDSONDERSTEUNING

- Bovengemeentelijk overleg met de omliggende steden en gemeenten; Menen, Ledegem, Moorslede en Kortrijk [en de vervoerregio](#)
- Regelmatig ambtelijk overleg om sectoriële plannen beter op elkaar af te stemmen
- De [projectstuurgroep \(vroegere 'gemeentelijke begeleidingscommissie'\)](#) zal blijvend worden samengeroepen voor de (jaarlijkse) evaluatie en de uitwerking van de acties van dit mobiliteitsplan

6.5. MODULE C6 – MONITORING EN EVALUATIE

Om het mobiliteitsbeleid waar nodig te kunnen bijsturen is regelmatige monitoring en evaluatie nodig. Specifiek voor de voetgangers wordt een evaluatie voorzien van de voetpadeninfrastructuur. Op basis van deze evaluatie kan een gericht actieplan uitgewerkt worden om de kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur op peil te houden/te verbeteren.

7. WERKDOMEIN E –ACTIEPROGRAMMA

Bij de herziening van het mobiliteitsplan wordt ook het actieprogramma aangepast.

- Acties die uitgevoerd werden, werden geschrapt
- Van sommige acties werd de timing aangepast
- Op basis van de onderzoeksnota en de aangepaste beleidsnota werden ook acties verfijnd of toegevoegd

| NR | ACTIE | LOCATIE | DOELSTELLING | TIMING | TREKKER | PARTNERS | RAMING |
|---|--|--|------------------------------------|---|-----------|---------------------------------|--------|
| WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE STRUCTUREN | | | | | | | |
| A1.1 | Kernverdichting wonen | Fusiegemeente Wevelgem | Leefbaarheid | continu | gemeente | | |
| A1.3 | Recreatie bevorderen rond klaverblad: Wevelgem - uitbreiding Vijverhof (opmaak RUP) | Wevelgem - Vijverhof | Leefbaarheid Toegankelijkheid | RUP in opmaak uitvoering: MT | gemeente | private investeerders | |
| A1.4 | Recreatie bevorderen rond klaverblad: Gullegem - uitbreiding Bergelen (opmaak RUP) | Gullegem - Bergelen | Leefbaarheid Toegankelijkheid | RUP opgemaakt uitvoering: KT-MT | provincie | | |
| A2.1.1 | stedenbouwkundige herwaardering stationsomgeving Wevelgem | Wevelgem - stationsomgeving | Leefbaarheid Toegankelijkheid | RUP in opmaak uitvoering: KT-MT | gemeente | NMBS | |
| A2.1.2 | N8 herinrichting doortocht Wevelgem | Wevelgem - N8 | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | streefbeeld opgemaakt uitvoering: KT-MT | gemeente | AWV | |
| A2.1.3 | non-stop fietsroute Leie | Wevelgem - Leie | Leefbaarheid Toegankelijkheid | studie uitgevoerd uitvoering: MT | provincie | W&Z gemeente vervoerregio | |
| A2.1.4 | Ontwikkeling Kleine Molen: - stedelijk woongebied (23 ha) - lokaal bedrijventerrein (7,5 ha) - aanleg nieuwe ontsluitingsweg met tunnel onder spoorweg naar N8 | Wevelgem - Kleine Molen | Bereikbaarheid Leefbaarheid | RUP opgemaakt uitvoering: MT-LT | gemeente | AWV Leiedal VVM De Lijn | |
| A2.2.1 | stedenbouwkundige herwaardering Gullegem centrum | Gullegem - centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | RUP in opmaak | gemeente | | |
| A2.3.2 | herinrichting centrumstraten als doortocht Moorsele | Moorsele - centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | KT-MT | gemeente | | |
| A2.3.3 | ontharding Deken Jonckheersestraat | Deken Jonckheersestraat | Ontharding | KT | gemeente | | |
| A2.3.4 | Heraanleg Cultuurplein | Guldenbergplein - Acaciastraat | Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT | gemeente | | |
| A2.3.5 | Uitbreiding park | huidige parking gemeentehuis - oude zwembadsite | Leefbaarheid | MT | gemeente | | |

| NR | ACTIE | LOCATIE | DOELSTELLING | TIMING | TREKKER | PARTNERS | RAMING |
|--|--|--------------------------------|--|---|-----------|--|--------------------------------|
| WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN | | | | | | | |
| B.0.1.0 | Streefbeeldstudie N8 Wevelgem-Bissegem | Wevelgem N8 | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | Streefbeeld opgemaakt. Uitvoering: MT | AWV | Wevelgem Kortrijk VVM De Lijn | |
| B.0.1.2 | herinrichting N8 - 2,9 km, locatie afhankelijk van startnota | Wevelgem N8 | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | LT | AWV | gemeente VVM De Lijn | 2538000 (AWV) 846.000 (Gem) |
| B.0.1.3 | herinrichting N8 centrum | Wevelgem N8 | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | LT | AWV | | |
| B.0.1.4 | Aanleg fietspaden / realiseren poorten | Gullegemstraat - Fabiolastraat | Verkeersveiligheid | MT | gemeente | | 25.000 |
| B.0.1.5 | fietsas park naar Spoorwegstraat | Wevelgem langs spoorweg | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT | gemeente | NMBS | 210.000 |
| B.0.1.6 | herinrichting Brugstraat en Lode de Boningestraat | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | KT-MT | gemeente | | 73.000 |
| B.0.1.8 | herinrichting Stationsstraat en langsparking kasseien | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT | gemeente | NMBS | 418.000 |
| B.0.1.9 | aanleg nieuwe straat van Spoorwegstraat naar nieuwe ontsluitingsweg Kleine Molen | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | 202.000 |
| B.0.1.11 | herinrichting kruispunt Kortrijkstraat / Rivierstraat / Spoorwegstraat | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | LT | AWV | gemeente VVM De Lijn | |
| B.0.1.13 | ontsluiting Kleine Molen: aanleg nieuwe ontsluitingsweg vanaf Gullegemstraat met tunnel onder spoorweg naar N8 | Wevelgem | Bereikbaarheid Leefbaarheid | MT | gemeente | AWV Leiedal VVM De Lijn | |
| B0.1.17 | Voorzien in veilige fietsverbinding Gullegem - Wevelgem | Gullegem - Wevelgem | Verkeersveiligheid Bereikbaarheid | LT | gemeente | | |
| B.0.2.2 | herbekijken op-/ afrit Gullegem A19 (verhogen veiligheid en leesbaarheid verkeerssituatie; aangepaste capaciteit voor opvangen van toename van verkeer) | Gullegem | Verkeersveiligheid Bereikbaarheid | MT | AWV | Wevelgem + Kortrijk | 2500000 à 5000000 |
| B0.2.4 | Boordstenen verlagen ter hoogte van oversteekplaatsen | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid | continu | gemeente | | |
| B.0.2.6 | Sluipverkeer ontmoedigen in volgende straten: Kruisstraat, Torrestraat, Kweekstraat, Bieststraat, Bergelen, Goudbergstraat, Kozakstraat, Berkenlaan - Wagenbrugstraat | fusiegemeente Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT | gemeente | | |
| B.0.3.1 | Omvormen N32 tot secundaire weg type II: heraanleg kruispunt Ieperstraat x N32 (Kezelberg) + verbreding N32d | Moorsele | Verkeersveiligheid | MT | AWV | provincie, Moorslede, Wervik, Wevelgem | 250.000 |
| B.0.3.2 | herinrichting wegen conform wegencategorisering: Wittemolenstraat / Ieperstraat / Warandestraat / Ledegemsestraat / Overheulestraat | Moorsele | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B1.1.2 | herinrichting centrum als zone 30 (tussen spoorweg, Brugstraat, Grote Markt, begin Lauwestraat, Lode de Boningestraat, Vanackerestraat) | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | KT | gemeente | | |
| B1.1.3 | Verruiming zone 30 naar woongebieden binnen bebouwde kom | Wevelgem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | 8.000/krspt |
| B1.2.3 | Verruiming zone 30 naar woongebieden binnen bebouwde kom | Gullegem | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | 8.000/krspt |
| B1.3.3 | Verruiming zone 30 naar woongebieden binnen bebouwde kom | Moorsele | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | 8.000/krspt |
| B.2.2.1.1 | Non-stop hoofd fietsroutes langs Leie | Wevelgem - Leie | Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT | provincie | W&Z vervoerregio | pro memorie |
| B.2.2.1.2 | heraanleg non-stop hoofd fietsroute langs oude spoorwegbedding Menen-Roeselare | Moorsele | Leefbaarheid Toegankelijkheid | LT | provincie | | 180.000 |

| NR | ACTIE | LOCATIE | DOELSTELLING | TIMING | TREKKER | PARTNERS | RAMING |
|-----------|---|--|--|---------|----------------|--------------|----------|
| B2.2.1.3 | Aanleggen groen fietslint Zuid | Wevelgem - Zuid | Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT | Provincie | | |
| B2.2.1.4 | Herinrichten schoolomgeving Processieweg in kader van de zwakke weggebuiker | Processieweg | Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT | Gemeente | | |
| B.2.2.2.1 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Lauwestraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 135.000 |
| B.2.2.2.2 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Lode de Boningestraat / Roeselarestraat / Warandestraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 570.000 |
| B.2.2.2.3 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Brugstraat / Gullegemstraat / Kon. Fabiolastraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 666.000 |
| B.2.2.2.4 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Wittemolenstraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 415.000 |
| B.2.2.2.5 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Moorsele-Ledegem langs Heulebeek | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | |
| B.2.2.2.6 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Vanmarckelaan / Rozenstraat / Hondschotestraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | |
| B.2.2.2.1 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Bankstraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 70.500 |
| B.2.2.2.1 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Driemasten | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 300.000 |
| B.2.2.2.1 | aanleg bovenlokale functionele fietsroute (onderdeel van provinciaal functioneel fietsroutenetwerk) | Heulestraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | provincie | vervoerregio | 178.500 |
| B2.2.3.1 | aanleg primaire lokale fietsroute | N8 (Menenstraat / Vanackerestraat / Grote Markt / Kortrijkstraat | Verkeersveiligheid | KT-MT | AWV | | |
| B2.2.3.2 | aanleg primaire lokale fietsroute | Vlamingstraat | Verkeersveiligheid | lopend | gemeente | | |
| B2.2.3.2 | aanleg primaire lokale fietsroute | Nieuwstraat / Moorselestraat / Vrijstraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.2.3.3 | aanleg primaire lokale fietsroute | Bieststraat / Reutelstraat / Wijnbergstraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.2.3.4 | aanleg primaire lokale fietsroute | Heerweg / Bergelen | Verkeersveiligheid | lopend | gemeente | | |
| B2.2.3.5 | aanleg primaire lokale fietsroute | Grote leperstraat / Oude leperstraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.2.3.6 | aanleg bovenlokale fietsroute | Bissegemstraat | Verkeersveiligheid | lopend | provincie | gemeente | |
| B2.2.3.7 | aanleg primaire lokale fietsroute | Poststraat-Plaatseweg-Kwadestraat-Rommelen-Gotestraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.2.3.8 | aanleg primaire lokale fietsroute | Overheulestraat | Verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.3.9 | aanleg lokale functionele fietsroute | Normandiëstraat | verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.3.10 | aanleg lokale functionele fietsroute | Kleine leperstraat | verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.3.11 | aanleg lokale functionele fietsroute | Schuttershoflaan/ Hugo Verriestlaan | verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.3.12 | aanleg lokale functionele fietsroute | Ballingstraat | verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B.2.3.13 | aanleg lokale functionele fietsroute | Kloosterstraat | verkeersveiligheid | MT-LT | gemeente | | |
| B2.3.14 | Blijvende inzet op creëren nieuwe fietspaden (in verkavelingen extra aandachtspunt) | fusiegemeente Wevelgem | verkeersveiligheid | continu | gemeente | | |
| B.2.3.14 | Realiseren van een traag netwerk vanuit de kern van Moorsele | Moorsele | verkeersveiligheid Leefbaarheid | MT-LT | gemeente | | |
| B.2.3.15 | zones centra om te vormen naar fietsstraat: impactanalyse uit te voeren | Moorsele | Verkeersveiligheid Leefbaarheid | MT | gemeente | | |
| B2.2.4 | Bijzondere fietsvoorzieningen: tunnel onder spoorweg tussen gebied Kleine Molen en Spoorwegstraat / Vliegveldstraat | Wevelgem - Kleine Molen | Verkeersveiligheid Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT-LT | gemeente | AWV, NMBS | |
| B3.1.2 | Verhogen vervoerscomfort trein: - aanpassing perronhoogte aan de Europese normen - verbeteren halte-comfort - inzetten nieuw materieel | Wevelgem - treinstation | Toegankelijkheid | MT-LT | NMBS | | |
| B3.1.3 | Haalbaarheidsonderzoek naar invoering light rail op spoorlijn nr. 69 | Wevelgem | Bereikbaarheid | LT | NMBS / De Lijn | gemeente | |
| B3.2.1 | Buslijn 40 (Kortrijk-Wevelgem-Menen): doorstromingsmaatregelen op N8 | Wevelgem - N8 | Bereikbaarheid | MT | AWV | De Lijn | gemeente |

| NR | ACTIE | LOCATIE | DOELSTELLING | TIMING | TREKKER | PARTNERS | RAMING |
|----------|--|--|--|--|----------------------|------------------|-----------------------------|
| B3.2.2 | Buslijn 40 (Kortrijk-Wevelgem-Menen): frequentieverhoging 15' in spits, 20' buiten spits (op LT 10' in spits) | Wevelgem - N8 | Bereikbaarheid | LT | De Lijn vervoerregio | | |
| B3.2.3.a | Buslijn 40 (Kortrijk-Wevelgem-Menen): verbeteren halte-infrastructuur, in het bijzonder de hoofdhaltens; Wevelgem - Posthoorn, Wevelgem-Plaats | Wevelgem - N8 | Toegankelijkheid | MT | wegbeheerder | De Lijn gemeente | |
| B3.2.3.b | Buslijn 40 (Kortrijk-Wevelgem-Menen): verbeteren halte-infrastructuur, in het bijzonder aan de kleinhandelszone Klein Tokyo (Kortrijkstraat) | Wevelgem - N8 | Toegankelijkheid | MT | wegbeheerder | De Lijn gemeente | |
| B3.2.4 | Buslijn 82: verhogen van frequentie (om het halfuur een bus) | Moorsele | Bereikbaarheid | goedgekeurd in regionaal OV-plan | De Lijn vervoerregio | | |
| B3.2.5 | Buslijn 42 en 61: opnemen in het aanvullend net | | Bereikbaarheid | opgenomen in kernnet in regionaal OV-plan | De Lijn vervoerregio | | |
| B3.2.6 | Buslijn 40: opnemen in het kernnet | Wevelgem | Bereikbaarheid | opgenomen in aanvullend net - 30'-frequentie | De Lijn vervoerregio | | |
| B3.2.8 | Onderzoek nieuwe buslijn Wevelgem-Gullegem via Kleine Molen en Ijzerpoort | Wevelgem-Gullegem | Bereikbaarheid | LT | De Lijn vervoerregio | gemeente | |
| B3.2.9 | Onderzoek naar mogelijke herstructurering lijnennet i.f.v. bediening van industriezone Gullegem-Moorsele (minimum bediening tijdens spitsuren) | Gullegem-Moorsele | Bereikbaarheid | LT | De Lijn vervoerregio | bedrijven | |
| B3.2.10 | Inplanting van nieuwe bushaltes; voorzien van de nodige halte-infrastructuur | Toegangspoorten industriezone Gullegem-Moorsele (N343 en Driemasten) | Toegankelijkheid | MT | gemeente | De Lijn | |
| B3.2.11 | Uitbouwen van de nodige halte-infrastructuur bij bushaltes | Fusiegemeente Wevelgem | Toegankelijkheid | | gemeente | De Lijn | |
| B4.1 | Aangepaste bewegwijzering voor ontsluiting van vrachtverkeer bedrijventerreinen naar meest nabije op- / afrit primaire of hoofdweg | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | KT | AWV | gemeente | |
| B4.1.1 | heraanleg kruispunt Hondschotestraat - Rozenstraat | bedrijventerrein Gullegem-Moorsele | Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Toegankelijkheid | MT | gemeente | | |
| B4.1.5 | Handhaving tonnagezone | Wevelgem | Verkeersveiligheid | continu | gemeente | politie | |
| B4.3 | Studie voor inplanting van vrachtwagenparkings | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | KT | gemeente | AWV Leiedal | |
| B4.4 | Studie voor inplanting van carpoolparkings | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | KT | AWV | gemeente | |
| B5.1 | Ontwikkelen gediff. parkeerbeleid in centrumgebied van Wevelgem (= opvolging parkeerplan) | Wevelgem centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | continu | gemeente | | |
| B5.2 | Diefstalveilige fietsstallingen in het handelscentrum | Wevelgem centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | continu | gemeente | | € 60 per fietsparkeerplaats |
| B5.3 | Impactanalyse voor verplaatsen van parkeerplaatsen, met het oog op status quo van aantal parkeerplaatsen | Wevelgem centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | continu | gemeente | | |
| B5.4 | aantakking centumparkings t.h.v. N8 aanpakken | Wevelgem centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT | gemeente | AWV | |
| B5.5 | Impactanalyse site Carrefour (verhogen parkeerintensiteit en creatie fietsdoorsteek) | | Leefbaarheid Toegankelijkheid | KT | gemeente | | |
| B5.7 | Impactanalyse creatie tweede parkeerniveau parking Lauwestraat | Lauwestraat | Leefbaarheid Toegankelijkheid | KT | gemeente | | |
| B5.9 | Uitrollen slim parkeren over Wevelgem - centrum | Wevelgem centrum | Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT | gemeente | | |
| B5.11 | Realiseren extra openbare fietsstallingen in de verschillende centra | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid toegankelijkheid | continu | gemeente | | |
| B.6 | Monitoring verkeersonveiligheid | Fusiegemeente Wevelgem | Verkeersveiligheid | continu | gemeente | AWV | |

| NR | ACTIE | LOCATIE | DOELSTELLING | TIMING | TREKKER | PARTNERS | RAMING |
|--|---|------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|--------|
| WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN | | | | | | | |
| C1.1 | Sensibiliseringscampagne bij aanvang schooljaar | Fusiegemeente Wevelgem | Verkeersveiligheid Bereikbaarheid | continu | gemeente | scholen / pol / prov | |
| C1.2 | Inzetten van gemachtigde opzichters | Fusiegemeente Wevelgem | Verkeersveiligheid | continu | gemeente | scholen | |
| C1.3 | Plaatsen extra snelheidsinformatieborden | Wevelgem | Verkeersveiligheid | continu | gemeente | | |
| C1.4 | gemeenschappelijk bedrijfsvervoersplan voor bedrijven op de industriezones Gullegem- Moorseele en Wevelgem-Zuid | Fusiegemeente Wevelgem | Verkeersveiligheid Bereikbaarheid | LT | gemeente | Prov / Bedrijven | |
| C1.5 | Verkeerslichtenbeïnvloeding | Wevelgem Grote Markt | Bereikbaarheid | uitgevoerd, te evalueren | AWV | De Lijn | |
| C1.6 | Tonnagezones opnemen in GPS software | | Leefbaarheid Verkeersveiligheid | KT | gemeente | GPS aanbieders | |
| C1.7 | Mobiliteitsmanagement voor verkeersaantrekkende functies (bv. winkelzones, onderwijs) | Fusiegemeente Wevelgem | Leefbaarheid Toegankelijkheid | MT-LT | gemeente | | |
| C.3.1 | accentueren oversteekplaatsen waar veel kinderen gebruik van maken | Wevelgem | verkeersveiligheid | KT-MT | gemeente | | |
| C.3.2 | Mobiliteitkaart van de gemeente | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | KT | gemeente | | |
| C.3.3 | Infopakket voor nieuwe inwoners | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | uitgevoerd | gemeente | | |
| C.3.4 | Mobiliteitspagina op gemeentelijke website | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | uitgevoerd | gemeente | De Lijn / NMBS | |
| C.3.5 | Eigen mobiliteitsskatern in gemeentelijke infokrant | Fusiegemeente Wevelgem | Bereikbaarheid | uitgevoerd | gemeente | | |
| C.3.6 | Inzetten op deelmobiliteit | Wevelgem | Bereikbaarheid | KT | gemeente | vervoerregio | |
| C.4.1 | opmaak snelheidshandhavingplan | Fusiegemeente Wevelgem | verkeersveiligheid | KT | politie | gemeente | |
| C.4.2 | Voldoende controle op parkeerovertradingen | Fusiegemeente Wevelgem | verkeersveiligheid | continu | gemeente / politie | | |
| C.4.3 | Preventief optreden tegen vandalisme en diefstal op parkings | Fusiegemeente Wevelgem | leefbaarheid | continu | politie | | |
| C.4.5 | Sneeuw en ijzelbestrijding | Wevelgem | Verkeersveiligheid | continu | gemeente | | |
| C.5.1 | Bovengemeentelijk overleg met omliggende gemeenten | Fusiegemeente Wevelgem | | continu | vervoerregio | Leiedal | |
| C.5.2 | Ambtelijk overleg om sectoriële plannen beter af te stemmen (eventueel ahv een mobiliteitscel) | Fusiegemeente Wevelgem | | continu | gemeente | | |
| C.5.3 | Projectstuurgroep (PSG) blijven inzetten voor (jaarlijkse) evaluatie en uitwerking acties van mobiliteitsplan | Fusiegemeente Wevelgem | | continu | gemeente | AWV, De Lijn, prov, NMBS | |
| C.5.4 | Gerichte aankoop panden voor creatie parkeerhavens | Roeselarestraat | Leefbaarheid | continu | gemeente | | |
| C.6 | Opstellen inventarisatie kwaliteit voetpaden | Wevelgem | toegankelijkheid | KT | gemeente | | |

| NR | ACTIE | LOCATIE | DOELSTELLING | TIMING | TREKKER | PARTNERS | RAMING |
|----------------|--|---------|---|---|---------|----------|--------|
| legende | | | | | | | |
| | Investeringshorizon actieplan 2019-2012: | | Volgende afkortingen worden gebruikt voor de partners | | | | |
| | KT = 2020 en 2021 | | <i>gemeente</i> | gemeentebestuur Wevelgem | | | |
| | MT = 2022 tem 2025 | | <i>provincie</i> | provincie West- Vlaanderen | | | |
| | LT = na 2025 | | <i>AWV</i> | Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer West- Vlaanderen + mobiliteitsbegeleid er MOW | | | |
| | | | <i>De Lijn</i> | Vlaamse Vervoersmaatscha ppij De Lijn | | | |
| | | | <i>NMBS</i> | Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen | | | |
| | | | <i>Kortrijk</i> | stadsbestuur Kortrijk | | | |
| | | | <i>vervoerregio</i> | vervoerregio Kortrijk | | | |
| | | | <i>politie</i> | politie van Wevelgem | | | |

BIJLAGEN

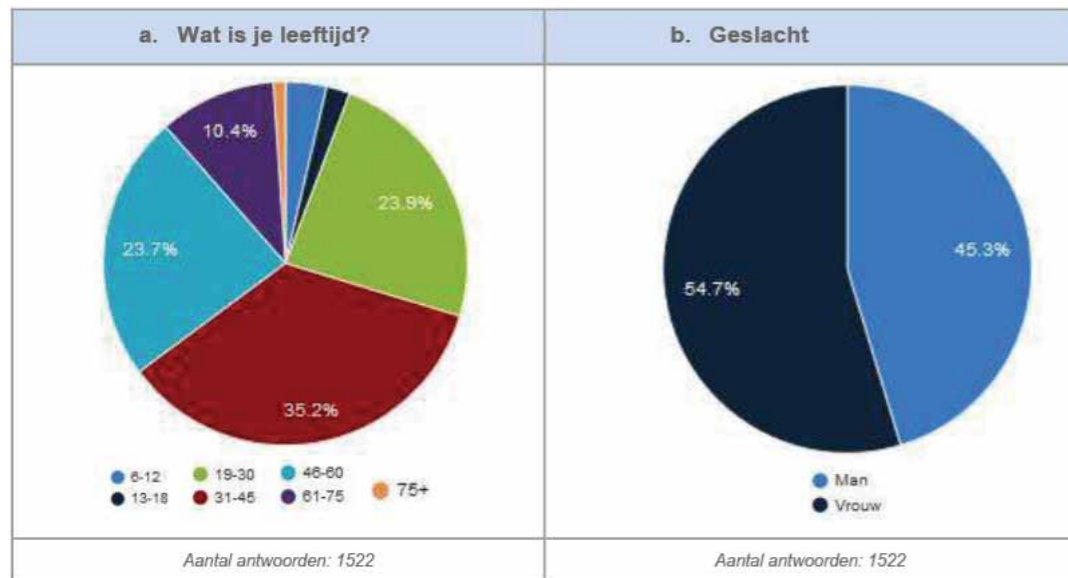
8. VERSLAG PARTICIPATIE – ONLINE BEVRAGING

Hieronder wordt kort weergegeven wat de belangrijkste resultaten zijn uit de online bevraging i.k.v. het participatietraject.

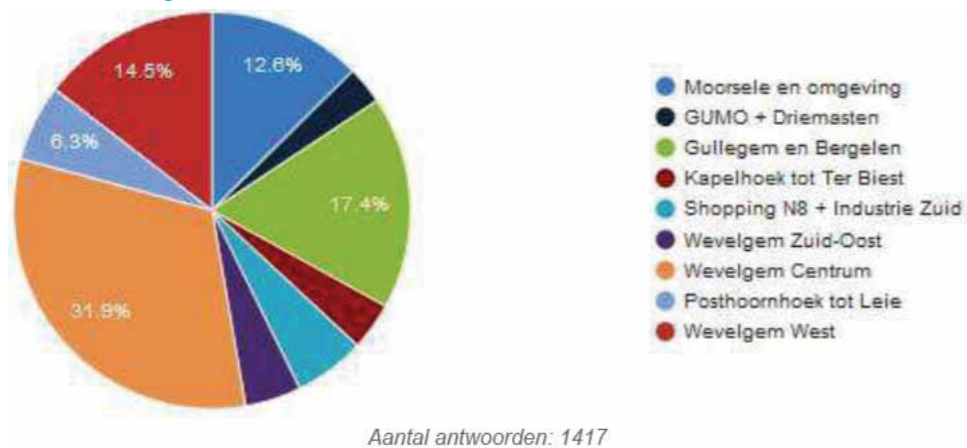
8.1. PROFIEL

Er zijn in totaal 1.522 antwoorden geregistreerd tussen de eerste communicatie op 3 maart 2018 en 21 maart 2018 (16:30). Naast de kwantitatieve antwoorden hebben erg veel deelnemers ook de moeite gedaan om kwalitatieve bijdragen te schrijven, zowel in de tekstvelden als op de kaarten.

Profiel van de geregistreerde reacties:



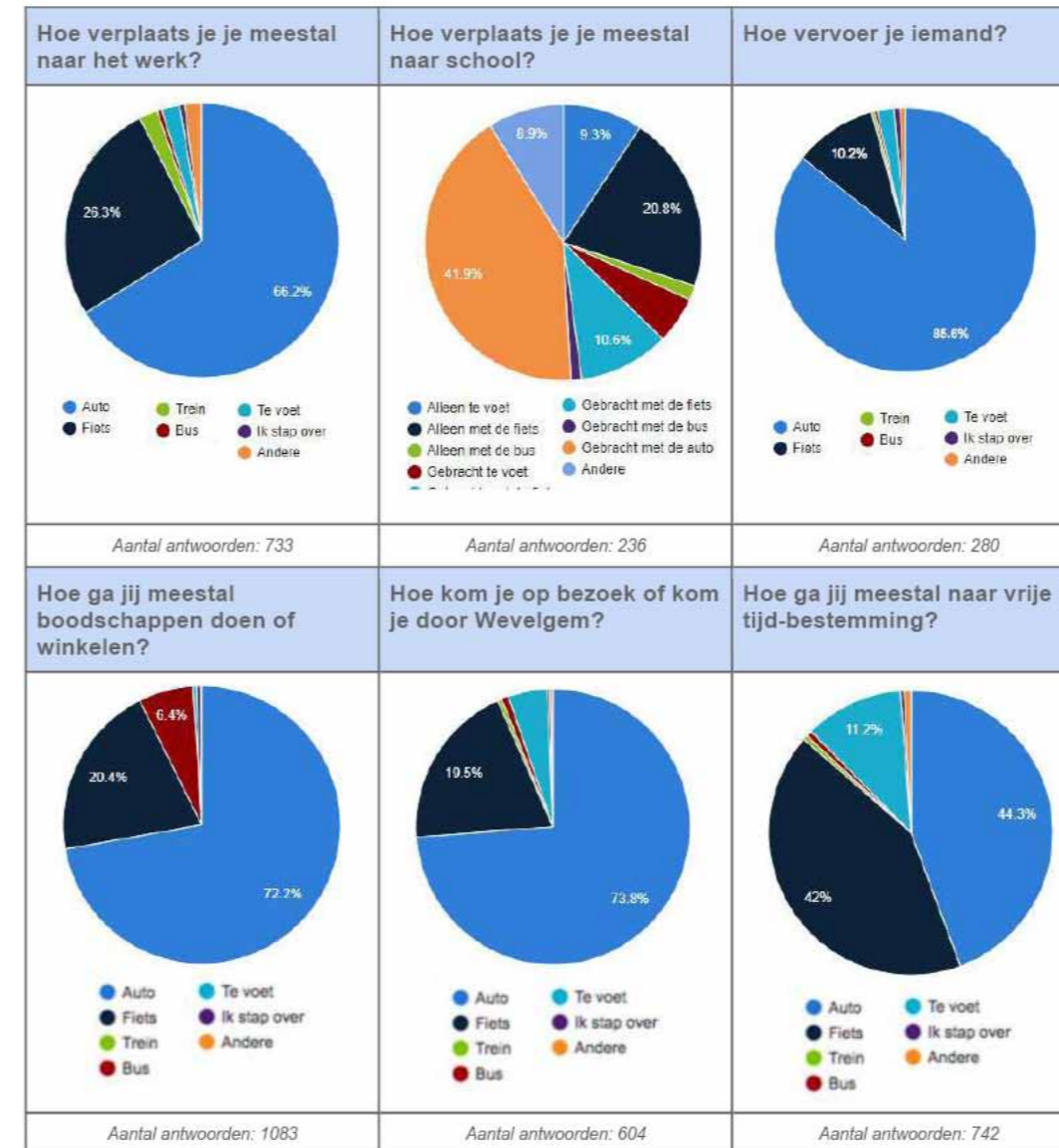
Bij de respondenten zijn mensen uit het centrum van Wevelgem zeer goed vertegenwoordigd; de industriegebieden (GUMO 49 reacties, Shopping N8 + reacties Industrie Zuid 85), Kapelhoek tot Ter Biest (55 reacties), Wevelgem Zuid-Oost (67 reacties) iets minder.



Voor de respondenten was de belangrijkste link met de buurt waarvoor ze een reactie inzonden, het feit dat ze in deze buurt wonen (29,4%). In tweede orde diende men reacties in voor buurten waar men gaat winkelen of op bezoek gaat (beide 17%).

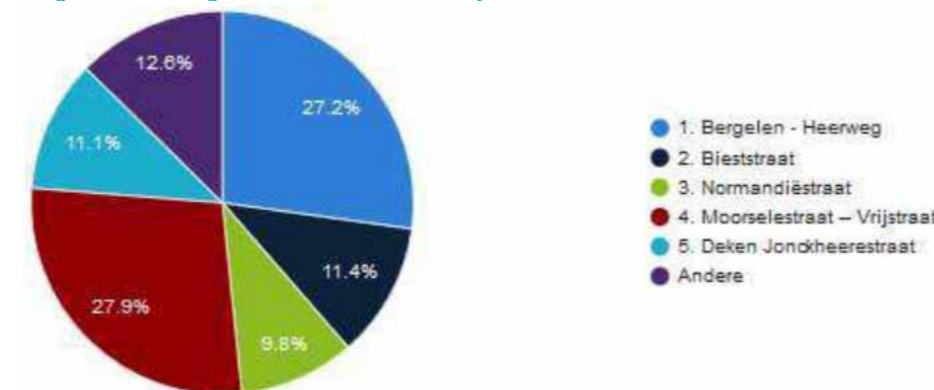
8.2. MODAL SPLIT

Over alle verplaatsingen heen (voor alle doelen, vb. werk, school, shoppen...), gebeurt ca. 65% van de verplaatsingen met de wagen en 26% met de fiets.



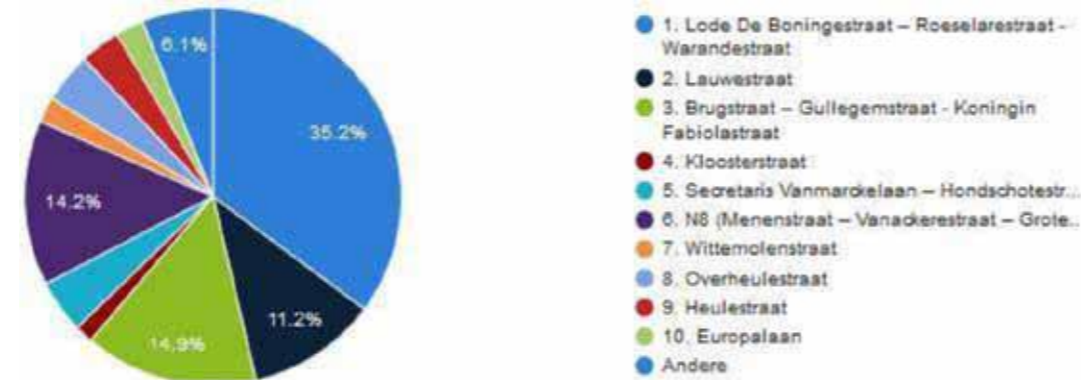
Gevraagd welk alternatief vervoermiddel (indien de auto aan de kant blijft) het liefst gebruikt wordt, antwoordt 69,2% respondenten 'met de fiets' en 20,1% 'te voet'. Deze zachte modi verdienen dus zeker de nodige aandacht als preferentieel alternatief voor de wagen.

Peiling naar welke routes voor fietsers prioritair zouden moeten aangepakt worden, kwamen vooral de Bergelen - Heerweg en de Moorselestraat - Vrijstraat naar voor.



8.3. (FIETS-)VEILIGHEID

Voor de bestaande centrumstraten kwam vooral de route Lode de Boningestraat - Roeselarestraat - Warandestraat naar voor als 'dringend fietsvriendelijker te maken'. Deze route kwam eveneens duidelijk naar voor op de kaart, waar men gevaarlijke punten kon aanduiden.

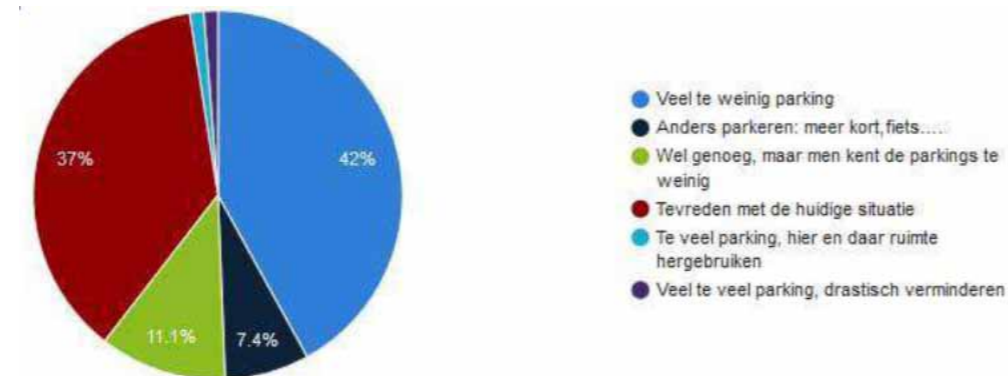


8.4. PARKEREN

8.4.1. Moorsele/Gullegem

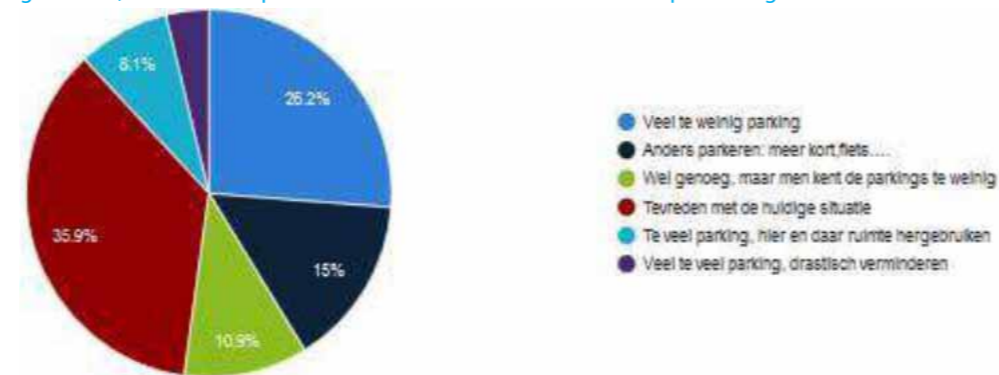
De heraanleg van het centrum van Moorsele werd door ca. 54% van de respondenten als positief, en door ca. 25% als zeer positief omschreven.

42% van de 162 respondenten gaf aan dat er in Moorsele-/Gullegem-centrum te weinig parking is. Daarentegen gaf 37% aan tevreden te zijn met het huidige aanbod, en gaven te samen ca. 19% van de respondenten aan dat er genoeg parking is (maar dat de bestaande parkings te weinig gekend zijn) en dat er meer focus moet zijn op kortparkeren, met de fiets naar het centrum komen...



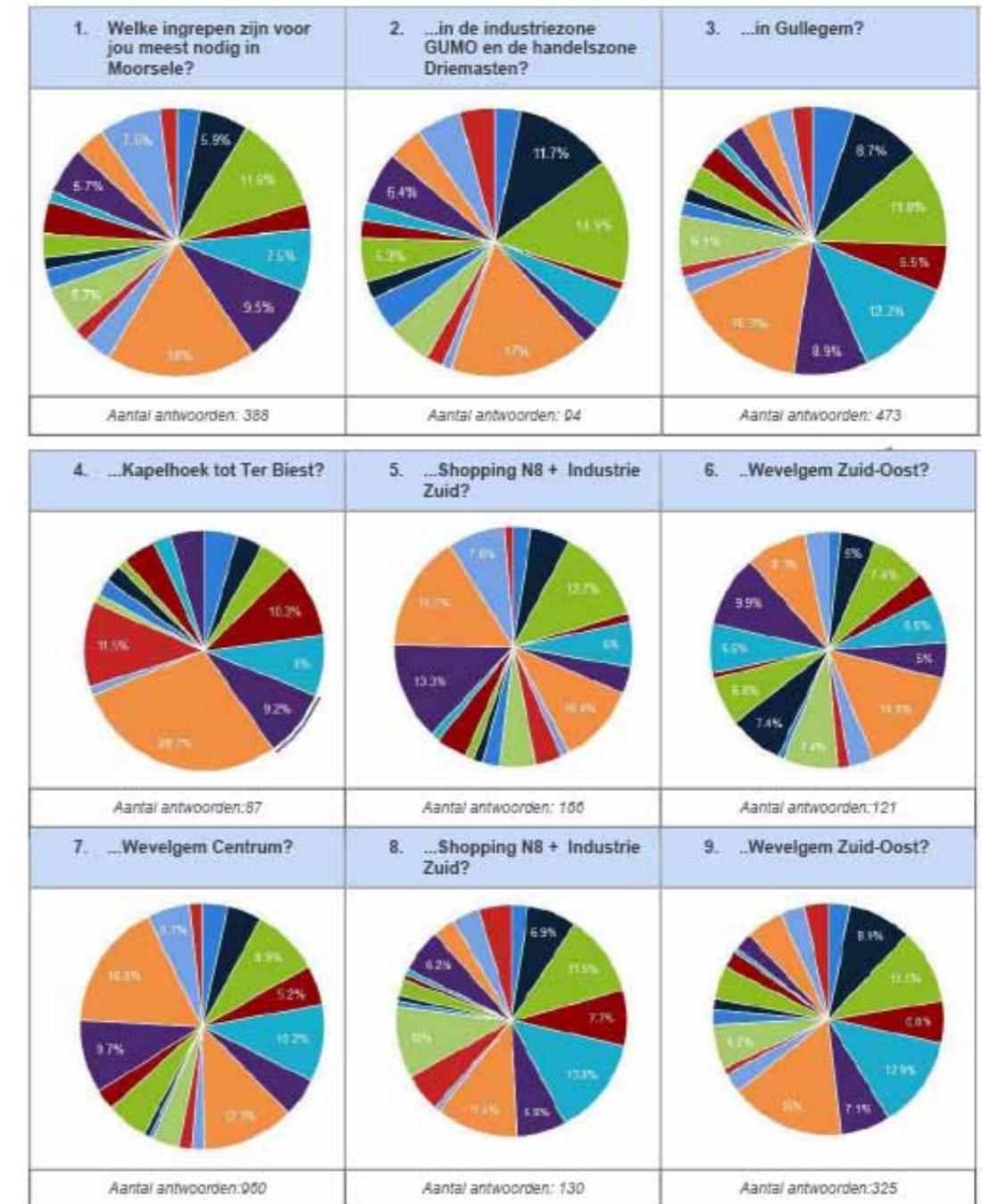
8.4.2. Wevelgem

Voor Wevelgem-centrum lag nog meer nadruk op alternatieven (bvb. kortparkeren, met de fiets komen), en gaf zelfs 8,1% van de respondenten aan dat er teveel ruimte naar parkeren gaat.



8.5. FOCUS

Gevraagd welke ingrepen het meest nodig zijn in de verschillende buurten, kwamen vooral fietspaden (en in tweede orde veilige kruisingen/oversteekplekken) naar voor.



9. VERSLAG PROJECTSTUURGROEP OVER ONDERZOEKSNOTA (8/1/2020)



Vergaderingsverslag

D WEV 34 11 03 dossier
mobiliteitsplan Wevelgem
20200108 v PSG onderzoeksnota mob plan bestand
gemeentehuis Wevelgem plaats
8 januari 2020 Datum

Projectstuurgroep _ onderzoeksnota mobiliteitsplan Wevelgem

Aanwezig Jan Seynhaeve - burgemeester
Lobke Maes - schepen mobiliteit
Stijn Tant - schepen openbare werken
Lucas Vanneste - dienst OI&M
Wim Lecoutere - dienst OI&M
Inge Feys - vertegenwoordiger team MOW
Koen Vanneste - Provincie West-Vlaanderen
Steven Bels - mobiliteitsraad
Christof Verschaete - mobiliteitsraad
Stijn Verhagen - mobiliteitsraad
Aurelie Van Obbergen - Intercommunale Leiedal
Verslag Aurelie Van Obbergen

1 Doel van de vergadering

In mei 2017 werd een sneltoets uitgevoerd over het mobiliteitsplan van Wevelgem. Op basis daarvan werd geopteerd voor een herziening van het mobiliteitsplan volgens spoor 2 - 'verbreden en verdiepen'. In 2018 werd reeds een verkenningsnota hiertoe opgemaakt (en besproken op de GBC en RMC). Nu ligt eveneens de uitwerkingsnota/onderzoeksnota voor.

Conform de - gewijzigde - procedure, zoals vastgelegd in het decreet, wordt de projectstuurgroep (PSG) bijeengeroepen om te adviseren over de voorliggende onderzoeksnota.

2 Planningscontext

Koen Vanneste haalt aan dat ondertussen het Provinciaal RUP (Ruimtelijk UitvoeringsPlan) Zilveren Spoor opgestart werd (<https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/rups/rup-zilveren-spoor>), en dat dit mogelijk een zekere verkeersimpact op Wevelgem zal hebben. Dit is toe te voegen in het overzicht van de planningscontext.

Eveneens toe te voegen: Voor de regionale bedrijvigheid Menen / Wervik heeft de deputatie de zone Menen-West gekozen. Daar worden nu de volgende stappen gezet, maar voor Wevelgem heeft dit weinig gevolgen. <https://www.west-vlaanderen.be/ruimtelijke-planning/rups/rup-bedrijventerrein-menen-wervik>

pagina 2

3 Onderzoek thema fietsnetwerk en -infrastructuur

Gewenste toestand bovenlokale functionele fietsroutes: Koen Vanneste haalt aan dat het niet de gewoonte is dat een dergelijke mate van detailonderzoek wordt verricht omtrent de fietsinfrastructuur. De mate van detail suggereert concrete uitvoeringsplannen, terwijl de concrete uitvoering moet uitgewerkt worden in een startnota + projectnota (cfr. geijkte procedure in fietsfondsdossiers). Er wordt geargumenteed dat deze mate van detailonderzoek hier uitdrukkelijk door de gemeente gevraagd werd, teneinde in de volgende fase (beleidsplan) een goed actieplan incl. prioretisering te kunnen opstellen. Er wordt tevens aangehaald dat het hier gaat over de gewenste toekomstige toestand - waarbij erkend wordt dat het positief is dat de gemeente dergelijk wensbeeld ontwikkelt - en dat dit voorbehoud richting concrete uitvoering d.m.v. een leeswijzer bij alle plannen expliciet geduid wordt.

⇒ Dit voorbehoud moet duidelijker aan het begin van het hoofdstuk geplaatst worden.

Inge Feys haalt aan dat m.b.t. de minimumbreedte van fietspaden beter geopteerd wordt voor een standaardbreedte van 2m; terug te brengen tot 1,75m indien er niet voldoende ruimte beschikbaar is. Wellicht zal ook het Vademecum Fietsvoorzieningen op korte termijn aangepast worden in die richting (conform de aanbevelingen van Fietsberaad).

Voor het bovenlokale functionele fietsnetwerk wordt een voorstel opgenomen voor een nieuwe fietsroute langs de noordelijke Leie-oever tussen Wevelgem en Menen.

Koen Vanneste haalt aan dat er met

- de vernieuwing van de brug van Lauwe (met veiliger fietsinfrastructuur)
- en de toekomstige realisatie van een fietsbrug in Menen

een gemakkelijker overstek tussen noordelijke en zuidelijke Leie-oever mogelijk zal worden, en dat de bestaande hoofdfietsroute op de zuidelijke Leie-oever een voldoende alternatief vormt. Tevens haalt Koen aan dat er tot op heden geen draagvlak gevonden kon worden voor het upgraden van de huidige halfverharding op de noordelijke oever tot een volwaardige verharding. De gemeente argumenteert dat op vandaag reeds langs het grootste deel van de Leie fietspaden aanwezig zijn aan beide zijden, en dat twee bijkomende oversteken/bruggen een extra drempel creëren voor fietsers. Tevens wordt geargumenteed dat de noordelijke Leie-oever een belangrijk alternatief is voor de (fietsonveilige) N8 voor fietsers uit de zuid-westelijke kant van Wevelgem.

4 Onderzoek thema collectief vervoer

Het voorliggende, in opmaak zijnde gemeentelijke mobiliteitsplan loopt voor wat betreft het thema collectief vervoer samen met het in opmaak zijnde regionale mobiliteitsplan.

De onderzoeksvragen m.b.t. openbaar vervoervoorzieningen, zoals door de gemeente geformuleerd t.a.v. De Lijn i.k.v. de opmaak van een regionaal openbaar vervoerplan, worden integraal overgenomen in deze onderzoeksnota.

Inge Feys schetst de timing waarbinnen de gemeenten een antwoord zullen krijgen op de gestelde onderzoeksvragen. Het zal bij de opmaak van het beleidsplan (volgende stap) wellicht mogelijk zijn om het herwerkte voorstel van De Lijn i.k.v. het regionale mobiliteitsplan te integreren.

5 Thema Wevelgem Ter Biest

Gezien de ontwikkelingen m.b.t. Ikea is de concrete aanleiding voor dit onderzoeksthema grotendeels weggevallen. Wel neemt het Departement Omgeving het onderzoek naar mogelijke toekomstige bestemming van het gebied nog steeds mee als actie i.k.v. het regionale project Contrei.

De gemeente herhaalt de visie zoals opgenomen in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, namelijk om het gebied als open ruimte te behouden. Er zal afstemming gezocht moeten worden tussen de verschillende visies.

Ondertussen blijft het zeker relevant om op vlak van mobiliteit een aantal randvoorwaarden voor eventuele toekomstige ontwikkelingen in het gebied op te nemen in het mobiliteitsplan.

6 Onderzoek thema Wevelgem Centrumvernieuwing en parkeren

Er werden in het verleden reeds gesprekken gevoerd over een mogelijke overname van de N8 door de gemeente. Deze vraag wordt bekeken, maar hier is nog geen definitief antwoord over gegeven. Deze info is mee op te nemen in de nota.

7 Onderzoek thema zwaar verkeer & sluijverkeer

Er wordt aangehaald dat een verduidelijking wenselijk is tussen de termen 'zwaar verkeer' en 'sluijverkeer': 'sluijverkeer' betreft een ongewenste verkeersstroom (in dit geval vaak van zwaar verkeer vanuit de bedrijvzone dat doorheen het centrum van Gullegem rijdt, i.p.v. de daarvoor voorziene N343 te gebruiken). 'Zwaar verkeer' als dusdanig zal – zelfs mits het nemen van maatregelen tegen sluijverkeer – altijd nog voorkomen in het centrum; bijvoorbeeld i.f.v. lokale leveringen, ...

8 Conclusie/vervolg proces

De projectstuurgroep kan akkoord gaan met de voorliggende onderzoeksnota, mits de hiervoor besproken opmerkingen/aanvullingen worden opgenomen in de nota.

Vervolgens zal overgegaan worden tot de opmaak van het beleidsplan. Dit zal opnieuw besproken worden in de projectstuurgroep, alvorens ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd te worden en in openbaar onderzoek gepubliceerd te worden.

10. VERSLAG PROJECTSTUURGROEP OVER BELEIDSNOTA (13/11/2020)



VERGADERINGSVERSLAG

D WEV 34 11 03 DOSSIER
mobiliteitsplan Wevelgem
20201113 v PSG beleidsnota mob plan BESTAND
teams PLAATS
13 november 2020 DATUM

Projectstuurgroep _ beleidsnota mobiliteitsplan Wevelgem

AANWEZIG **Jan Seynhaeve - burgemeester**
Lobke Maes – schepen mobiliteit
Wim Lecoutere – dienst OI&M
Lucas Vanneste - dienst OI&M
Henk Louf - mobiliteitsraad
Benoît Verstraete - mobiliteitsraad
Bernard Seys - mobiliteitsraad
Inge Feys – vertegenwoordiger team MOW
Franco Verschueren - AWV
Maikel Kegels – De Lijn
Luc Sagaer – De Lijn
Koen Vanneste – Provincie West-Vlaanderen
Ine Serrus – PZ Grensleie
Aurelie Van Obbergen – Intercommunale Leiedal

VERONTSCHULDIGD **Marie Declerck**
Dominique Geenens (vervangen door Henk Louf)
Stijn Verhagen
Bart Cuylits
Yves Gevaert
Fien Pauwelyn
Sven Hoverbeke (vervangen door Luc Sagaer)
Sylvie Creyf – dept. Omgeving (opmerkingen doorgegeven per mail, opgenomen in verslag)

VERSLAG **Aurelie Van Obbergen**

1 Doel van de vergadering

In mei 2017 werd een sneltoets uitgevoerd over het mobiliteitsplan van Wevelgem. Op basis daarvan werd geopteerd voor een herziening van het mobiliteitsplan volgens spoor 2 – ‘verbreden en verdiepen’. In 2018 werd reeds een verkenningsnota hiertoe opgemaakt (en besproken op de GBC en RMC), in januari 2020 lag de uitwerkingsnota/onderzoeksnota voor, en nu ligt tot slot het beleidsplan voor.

Conform de – gewijzigde - procedure, zoals vastgelegd in het decreet, wordt de projectstuurgroep (PSG) bijeengeroepen om te adviseren over de voorliggende beleidsnota.

PAGINA 2

2 Probleemstelling

2.1 Knooppunt A19/R8

Bernard Feys vraagt bevestiging van de timing m.b.t. de heraanleg van het knooppunt A19-R8, zoals opgenomen in het beleidsplan (p. 10).

Franco Verschueren schetst de stand van zaken en bevestigt de doelstelling om in 2021 van start te gaan met de werken.

2.2 GRUP K-R8

Sylvie Creyf levert bijkomende info aan m.b.t. het studiegebied en de scope van het GRUP K-R8. Dit zal ter info aangevuld worden in de beleidsnota (p. 11).

3 Strategische projecten

3.1 Onderzoek omgeving luchthaven & N8 als detailhandelslint

Sylvie Creyf geeft aan:

Vanuit de gesprekken met de gebiedsactoren en het verzamelde beschikbare materiaal lijkt ikv het onderzoek omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem m.b.t. de (verzadigde) omgeving van de N8 een herstructureringsopgave op tafel te liggen. Dit dient uiteraard nog verder bekeken te worden in het ontwerpend onderzoek en teruggekoppeld te worden met de betrokken gebiedsactoren.

Bij de ‘N8 herinrichting doortocht’ is dus ook de relatie tot de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen (kleinhandelslint N8, regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid,...) te leggen. Ik verwijs ook naar de regionale strategie kleinhandel in opmaak (zie werkdocument februari 2020), waar de N8 als geclusterd detailhandelslint is benoemd.

De uitkomst van het onderzoek naar de omgeving van de luchthaven kan leiden tot uitspraken over (clustering van) het parkeren en de ontsluiting van de verschillende functies richting de N8 i.f.v. veiligheid en doorstroming. Daarom is het relevant hier reeds naar te verwijzen, hoewel er nog geen resultaten van deze studie bekend zijn.

Dit zal toegevoegd worden in de beleidsnota (p. 26)

3.2 Kleine Molen

Sylvie Creyf haalt aan dat Kleine Molen (en ontsluiting) ook bekeken zal worden in het ontwerpend onderzoek omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Dit zal aangevuld worden in de beleidsnota (p. 27 & 12).

3.3 Ter Biest

Sylvie Creyf brengt een nuance aan m.b.t. het lopende onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de site Ter Biest:

De tekst lijkt thans aan te geven dat DOMG een (harde) ontwikkeling onderzoekt; het mag duidelijk zijn dat we via een interactief traject en ontwerpend onderzoek wensen te komen tot een gedragen visie op het gebied met bijbehorende acties.

O.b.v. de bilaterale overleggronde van eind augustus lijken de betrokken gebiedsactoren in de richting van het behoud van Ter Biest als open ruimte te denken (landbouw met ook natuur en recreatie); het ontwerpend onderzoek is uiteraard nog af te wachten. Met het onderzoek wordt

de omgeving van de luchthaven ook voor de eerste maal vanuit de open ruimte bekeken; 'toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden' hoeven dus niet noodzakelijk harde functies te zijn. Ook werd vastgesteld dat de grote hoeveelheid wegenis verkeerdelijk zorgt voor de indruk van een goede bereikbaarheid, terwijl de wegenis doorheen en langs het gebied eigenlijk zorgt voor het isoleren van het gebied.

Dit zal aangevuld worden in de beleidsnota (p. 28 & 12).

4 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Koen Vanneste geeft aan dat in de tussentijd een volgende stap gezet werd in het PRUP Zilveren Spoor. Dit zal aangevuld worden in de beleidsnota (p. 32).

Beide inrichtingsalternatieven (zoals opgenomen in de startnota van het RUP) blijven mogelijk. Daardoor zal deze nieuwe stap in de PRUP-procedure geen noemenswaardige wijziging betekenen t.a.v. het beleidsplan mobiliteit.

5 Fietsnetwerk

M.b.t. de vraag van de gemeente naar een fietssnelweg op de noordelijke Leie-oever geeft Koen Vanneste aan dat hier in het verleden geen consensus over gevonden werd met alle betrokken partijen. Het is echter wel mogelijk dit als vraag vanuit de gemeente te behouden in het mobiliteitsplan (en hier mogelijk op lange termijn alsnog tot een consensus te komen). De gemeente wil deze ambitie op lange termijn inderdaad behouden.

Sylvie Creyf geeft aan dat er in het verleden verschillende tracés onderzocht werden om de fietsverbinding tussen Gullegem en Wevelgem te maken. De gemeente geeft aan dat geen van deze tracés al volledig afgeschreven is maar dat de verschillende alternatieven nog allemaal op tafel liggen. Dit zal aangevuld worden in de beleidsnota (p. 38).

Sylvie Creyf geeft eveneens aan dat een oplossing d.m.v. een tunnel onder de A19 nog niet uitgesloten is. Inge Feys stelt dat een tunnel onder de A19 inderdaad niet uitgesloten is, maar wel zeer weinig realistisch is i.f.v. de haalbaarheid.

6 Openbaar vervoer

Er wordt aangegeven dat de tekst rond functionele verbindingen, alsook de bijhorende kaart, nog aan te passen zijn aan de recente beslissingen van de vervoerregioraad m.b.t. het regionaal mobiliteitsplan. Dit zal aangepast worden in de bundel (p. 54) en in de actietabel (B.3.2.4 – 6).

Ook de kaart m.b.t. Vervoer op Maat – zoals goedgekeurd in de vervoerregioraad – dient nog toegevoegd te worden (p. 56).

Op p. 57 is de tekst rond een nieuwe lijn Wevelgem – Gullegem (met bediening Kleine Molen en IJzerpoort), alsook de bijhorende afbeelding rechts (o.b.v. huidig netwerk, maar zal in 2021 vervangen worden door nieuw goedgekeurde netwerk), nog aan te passen (o.a. ook resterende verwijzing naar basismobiliteit verwijderen).

Sylvie Creyf geeft aan dat er op 26/10/2020 binnen de vervoerregio een thematische werkgroep doorging rond het thema Mobipunten, waar gediscussieerd werd over de aanduiding van regionale dan wel lokale mobipunten t.h.v. het station Wevelgem, het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid en het bedrijventerrein Gullegem-Moorsele.

Het betreft hier echter slechts eerste verkennende onderzoeken naar de aanduiding van mobipunten die nog niet werden afgetoetst met de vervoerregioraad noch met andere actoren buiten de werkgroep. Ook zullen de voorstellen uit deze thematische werkgroep nog afgetoetst moeten worden aan de uitkomst van andere thematische werkgroepen (o.a. rond fietsnetwerk, openbaar vervoer op lange termijn, ...) Hierdoor is het niet wenselijk dit eerste voorstel rond mobipunten al op te nemen in de beleidsnota. Wel kan er in de beleidsnota een verwijzing naar het traject binnen de vervoerregio opgenomen worden (p. 58).

Maikel Kegels geeft aan dat De Lijn bij een aantal acties uit de actietabel (B.3.2.3.a en b) verkeerdelijk als trekker staat aangeduid. De wegbeheerder is trekker voor acties rond halte-infrastructuur, De Lijn kan hierin wel partner zijn. Dit zal aangepast worden.

Bernard Feys vraagt op welke manier de afstemming tussen De Lijn en NMBS gebeurt (zowel lijnvoering als tariefintegratie). Aurelie schetst kort de reeds doorlopen en volgende stappen i.k.v. de vervoerregio m.b.t. het uittekenen van het bus-/treinnetwerk. Maikel Kegels licht toe dat gesprekken lopende zijn om op middellange termijn naar integratie te gaan tussen de verschillende aanbieders i.k.v. de vervoerregio's.

7 Wegencategorisering

In de vergadering wordt toegelicht dat er voor de eventuele aanpassing aan de selectie van bovenlokale wegen gewacht zal worden op de afstemming die hierrond binnen de vervoerregio zal gebeuren. Inge Feys geeft aan dat er op vandaag nog geen duidelijkheid is over de selectie van Europese en Vlaamse wegen – welke als dragende structuur zullen moeten gaan fungeren – noch over de inrichtingsprincipes en functietoekenning van de verschillende wegencategorieën. Daarom is het dan ook niet nuttig om in het voorliggende beleidsplan al een aanpassing van de selectie van bovenlokale wegen te betrachten.

8 Conclusie/vervolg proces

De projectstuurgroep kan akkoord gaan met de voorliggende beleidsnota, mits de hiervoor besproken opmerkingen/aanvullingen worden opgenomen in de nota.

De aangepaste beleidsnota zal ter kennisgeving worden bezorgd aan de leden van de PSG.

Vervolgens zal overgegaan worden tot de vaststelling van het beleidsplan. Dit zal aan de gemeenteraad voorgelegd te worden in december 2020.

