

# MOBILITEITSPLAN PITTEM

Beleidsplan: ter goedkeuring op de auditcommissie



Gemeentebestuur Pittem  
Markt 1  
8740 PITTEM

Pittem , 18 februari 2013

# Inhoudsopgave

1	INLEIDING .....	6
1.1	DOEL VAN HET BELEIDSPLAN .....	6
1.2	PROCESVERLOOP.....	6
2	KEUZE VAN HET BELEIDSSCENARIO.....	7
2.1	AFWEGINGSKADER VOOR DE VERSCHILLENDE SCENARIO'S .....	7
2.1.1	KNELPUNTEN.....	7
2.1.2	DOELSTELLINGEN.....	10
2.2	TRENDSCENARIO VERSUS DUURZAME SCENARIO'S.....	12
2.2.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN.....	12
2.2.2	WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN PER MODUS .....	12
2.3	EVALUATIE VAN DE SCENARIO'S.....	16
2.4	BESLUIT.....	17
3	UITWERKING BELEIDSSCENARIO .....	20
3.1	WERKDOMEIN A : mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten .....	20
3.1.1	Hypothese van de ruimtelijke ontwikkeling .....	20
3.1.2	Locatiebeleid .....	21
3.2	WERKDOMEIN B: mogelijke ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per vervoerswijze .....	24
3.2.1	CATEGORISERING VAN HET WEGENNET .....	24
3.2.2	SNELHEIDSREGIMES .....	29
3.2.3	VRACHTVERKEER .....	35
3.2.4	BEWEGWIJZERING .....	38
3.2.5	PARKEREN .....	38
3.2.6	OPENBAAR VERVOER .....	40
3.2.7	FIETSNETWERK.....	43
3.2.8	VERBLIJFSGEBIEDEN/VOETGANGERSNETWERK .....	48
3.3	WERKDOMEIN C : ondersteunende maatregelen .....	54
3.3.1	VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN EN SCHOLEN.....	54
3.3.2	FINANCIËLE MAATREGELLEN .....	54
3.3.3	ALGEMENE SENSIBILISERING BIJ MIDDEL VAN CAMPAGNES.....	55
3.3.4	SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN .....	55
3.3.5	CONTROLE EN HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES.....	58
3.3.6	BELEIDSONDERSTEUNING .....	58
4	PRIORITEITENBEPALING, FINANCIËLE RAMING EN ORGANISATIE.....	60
4.1	MAATREGELLEN M.B.T. RUIMTELIJKE STRUCTUUR .....	60
4.2	MAATREGELLEN M.B.T. CATEGORISERING WEGEN EN VERKEERSAFWIKKELING .....	60
4.3	MAATREGELLEN M.B.T VERKEERSLEEFBAARHEID IN VERBLIJFSGEBIEDEN / VOETGANGERS.....	62
4.4	MAATREGELLEN M.B.T. FIETSVERKEER .....	63

4.5	MAATREGELN M.B.T. OPENBAAR VERVOER.....	64
4.6	MAATREGELN M.B.T. PARKEREN.....	64
4.7	ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELN.....	64
5	ORGANISATIE EN METHODE VAN EVALUATIE.....	68
5.1	AFSLUITEN VAN BIJAKTEN EN MODULES.....	68
5.2	EVALUATIE MAATREGELN.....	68
6	ADDENDUM.....	69
6.1	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN.....	69
6.2	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN.....	69
6.3	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN.....	70
7	BIJLAGEN.....	75

# Lijst kaarten

Kaart 1: hypothese gewenste ruimtelijke structuur .....	22
Kaart 2: Beleidsscenario: wegencategorisering .....	27
Kaart 3: Beleidsscenario snelheidsregimes.....	29
Kaart 4: Beleidsscenario voor het vrachtverkeer .....	35
Kaart 5: Beleidsscenario: bewegwijzering en parkeren .....	38
Kaart 6: Beleidsscenario openbaar vervoer.....	41
Kaart 7: Beleidsscenario fietsroutenetwerk .....	45
Kaart 8: Beleidsscenario voetgangersnetwerk .....	50
Kaart 9: Beleidsplan maatregelen Pittem .....	50
Kaart 10: Beleidsplan maatregelen Egem.....	50

# **INFORMATIEF GEDEELTE**

# 1 INLEIDING

## 1.1 DOEL VAN HET BELEIDSPLAN

Het mobiliteitsplan bestaat uit drie delen: de oriëntatienota, het opbouw plan en het beleidsplan.

De ORIËNTATIENOTA bevat een inventaris van de bestaande plannen en studies, een beschrijving van de visies van de verschillende actoren, een probleemomschrijving en een definiëring van het verder onderzoek. Deze probleemstelling geeft de richting aan voor het tweede deel, het opbouw plan.

Het OPBOUW PLAN is erop gericht om meerdere scenario's duurzame mobiliteit te ontwikkelen. Daarvoor kunnen bijkomende analyses en onderzoek nodig zijn. Deze scenario's duurzame mobiliteit moeten de begeleidingscommissie in staat stellen om voorstellen van beleidskeuzen te formuleren. Die voorstellen moeten een antwoord bieden op de probleemstelling in de oriëntatienota en ze vormen de voorbereiding van de beleidskeuze in het beleidsplan.

Dit derde en laatste deel, het BELEIDSPLAN, bouwt een beleidsscenario op en beschrijft de verschillende beleidsmaatregelen. Dit zijn concrete maatregelen die zullen genomen worden op korte, middellange of lange termijn om het duurzame mobiliteitsbeleid in de gemeente vorm te geven. Om de actiegerichtheid te vergroten, duidt het beleidsplan per maatregel de verantwoordelijke(n) voor de uitvoering aan, samen met de prioriteit van de acties, de geraamde kostprijs en de wijze van controle op de uitvoering.

## 1.2 PROCESVERLOOP

<i>Afsluiten moederconvenant en module 1</i>	25 februari 2002	
Oriëntatienota	26 juni 2002 25 september 2002 Conform verklaard op 18 november 2002	Eerste bespreking met de GBC Tweede bespreking met de GBC Voorlegging aan de auditcommissie
Opbouw plan	28 mei 2003 10 maart 2004 Conform verklaard op 14 september 2004	Eerste bespreking met de GBC Tweede bespreking met de GBC Voorlegging aan de auditcommissie
beleidsplan	12 januari 2005 14 maart 2005	Bespreking met de GBC Voorlegging aan de auditcommissie
<i>Conform verklaard mobiliteitsplan</i>	<i>april 2005</i>	<i>Voorlegging aan de gemeenteraad die akte neemt van de conformverklaring</i>

<i>Sneltoets mobiliteitsplan</i>	<i>16 september 2009</i> <i>10 november 2009</i>	<i>bespreking met GBC</i> <i>gunstig advies auditor</i>
<i>Opmaak nieuw mobiliteitsplan</i>	<i>December 2010</i> <i>December 2010 – januari 2011</i>	<i>Eerste bespreking met GBC</i> <i>Tweede bespreking met GBC</i>
<i>Beleidsplan 2012</i>		<i>Voorlegging aan PAC</i>
<i>Conform verklaard mobiliteitsplan 2012</i>		<i>Voorlegging aan de gemeenteraad die akte neemt van de conformverklaring</i>

## 2 KEUZE VAN HET BELEIDSSCENARIO

### 2.1 AFWEGINGSKADER VOOR DE VERSCHILLENDE SCENARIO'S

#### 2.1.1 KNELPUNTEN

In deze mobiliteitsstudie werd in voorgaande studiefase nagegaan waar zich de belangrijkste knelpunten situeerden. Voor elk van deze knelpunten wordt getracht een duurzame oplossing te vinden.

##### 2.1.1.1 Overdreven snelheid

Het respecteren van de snelheidsbeperkingen in de doortocht van Pittem vormt een probleem. De doortocht is al aangepakt en heringericht met aandacht voor verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Een strengere handhaving moet het gewenste snelheidsregime afdwingen. Om de verkeersleefbaarheid nog te verhogen, opteert de gemeente voor een vrachtverbod in het centrum. Er kan gekozen worden voor een scenario waarbij **alle doorgaand** verkeer uit het centrum wordt geweerd. Verder wordt in de Meulebekestraat (met een aanliggend tweerichtingsfietspad) en de Koolskampstraat (o.a. ter hoogte van het rusthuis) de aangegeven snelheid vaak niet gerespecteerd.

### 2.1.1.2 Parkeren

In Pittem en Egem parkeren vrachtwagens voor langere tijd in het centrum. Het invoeren van een parkeerverbod voor vrachtwagens binnen de kernen is wenselijk. Er dient dan wel gezocht naar geschikte parkeerlocaties voor vrachtwagens.

### 2.1.1.3 Gevaarlijke situaties

Uit de analyse van de ongevallenstatistieken blijkt dat de meeste ongevallen gebeuren op de Brugsesteenweg (N50). Het gevaarlijkste punt (Kruiskalsijde) werd heringericht en voorzien van een rotonde. Grootste knelpunt vormt nu de Rijselende (N50 – N37), alsook aan het kruispunt met de Posterijlaan gebeuren geregeld ongevallen. Langs de Brugsesteenweg (N50) zijn heel wat (zonevreemde) bedrijven en handelszaken (o.a. de Multibazar) gevestigd. Dit zorgde voor gevaarlijke situaties met ongevallen tot gevolg.

Aan deze situatie werd een oplossing geboden door een herinrichting van de doortocht ter hoogte van Egem Kapelle.

Door AWW werden twee “toegangspoorten” gerealiseerd om de snelheid thv Egem Kapelle beperken. Deze poorten werden aangelegd ter hoogte van de Multi Bazar en ter hoogte van de Hoogrokerstraat. Ter hoogte van deze poorten werd de snelheid van 90 naar 70 km/u gebracht zodat ter hoogte van Egem-Kapelle de snelheid 70 km/u bedraagt.

Om een betere oversteekbaarheid en het veiliger op- en afrijden van en naar de N50 te realiseren werden bijkomende maatregelen getroffen. De aangelegde zuidelijke parkeerstrook aan de kant van Egem-dorp werd verplaatst naar de overzijde van de N50. Hierbij werd eveneens een extra asverschuiving gecreëerd wat de snelheid bijkomend beperkt. De noordelijke parkeerstrook werd behouden aan de kant van Egem-dorp doch achter het verhoogde fietspad, dat reeds 30 m vóór het kruispunt naast de weg wordt gebracht (met een veiligheidsstrook van 50 cm).

Verder zijn ongevallen opgetekend op de N37, waarbij het kruispunt met de Vijfstraat een knelpunt vormt. Andere verkeersonveilige straten zijn de Posterijlaan (N35C), de Joos de ter Beerstlaan (N35), de Stationsstraat (N35), de Egemstraat, de Meulebekerstraat en de Wingensesteenweg.

De schoolomgevingen zijn verkeersveilig ingericht o.m. door middel van afscherming door bloembakken die geplaatst werden aan de rand van de voetpaden.



#### *2.1.1.4 Fietsverkeer*

Langs de meeste verbindingswegen in de gemeente zijn fietspaden aanwezig. Wat betreft maatvoering en vormgeving voldoen de fietspaden op de meeste plaatsen niet aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Een eerste realisatie die voldoet aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen was het dubbelrichtingsfietspad langs de Wingensesteenweg.

Om vlotte en veilige fietsverplaatsingen mogelijk te maken dienen de zwakke schakels aangepakt:

tweerichtingsfietspad langs de Meulebekerstraat (actie ondernomen), een fietssuggestiestrook langs de Kasteeldreef – Kol. Naessensstraat en veilig fietsverkeer tussen kern Egem en kern Pittem (actie ondernomen)

#### *2.1.1.5 Bediening openbaar vervoer*

Met het invoeren van de belbus worden alle woongebieden in de gemeente voldoende ontsloten voor het openbaar vervoer. Een goede afstemming op het belbusgebied Wingene is aangewezen.

Door het invoeren van lijn 80 en 80S en een optimalisatie van lijn 73 tijdens het jaar 2009 vormt de verbinding met Roeselare en Ardoos geen probleem meer.

#### *2.1.1.6 Voetgangersverbindingen*

Voetwegen bieden een vlot en veilig alternatief als verbinding voor zachte weggebruikers naar de kernen. Aandacht moet gaan naar de uitbouw van een aaneengesloten netwerk en het voorzien van voetwegen en fietsdoorsteken in nieuwe projecten. Momenteel is onvoldoende zicht op de huidige situatie van deze voetwegen om een sluitend voetgangersnetwerk uit te bouwen. Na een actualisatie van de toestand van de voetwegen zal beslist worden welke wegen mogelijkheden bieden voor de uitbouw van een verkeerssluw netwerk.

## 2.1.2 DOELSTELLINGEN

### *2.1.2.1 Doorgaand verkeer en vrachtverkeer uit het centrum van Pittem en Egem weren*

Het doorgaand (vracht)verkeer moet via duidelijk herkenbare routes op het wegennet gehouden worden dat daartoe bestemd is. Dit betekent dat deze routes niet altijd de kortste routes zijn, maar wel de meest geschikte omdat zij over wegen lopen die uitgerust zijn voor (veel) doorgaand (vracht)verkeer. Zwaar doorgaand verkeer wordt in ieder geval uit het centrum geweerd.

### *2.1.2.2 Het uitbouwen van de dorpskernen Pittem en Egem tot aantrekkelijke, veilige en kwalitatieve verblijfsgebieden*

Het ruimtelijke beleid opteert ervoor de kernen intern te versterken door er wonen en werken te bundelen. Dit maakt de kernen en omliggende woonwijken tot uitgesproken verblijfsgebieden, waar verkeersleefbaarheid voorop staat. De verkeersafwikkeling dient in elke straat rekening te houden met de verblijfskwaliteit van bewoners, voetgangers en fietsers. Er gaat ruime aandacht naar het voetgangersdomein en een kwalitatieve openbare ruimte. De overige ruimte wordt opgedeeld tussen fietsers en auto's, waarbij het autoverkeer zich moet aanpassen aan de fietser.

Beheersen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid betekent ook het beheersen van de rijsnelheid. In de centra werden al ruimtelijke ingrepen uitgevoerd aan de weginfrastructuur om een gewenst rijgedrag af te dwingen. Eventueel bijkomende ruimtelijke ingrepen en een strenger handhavingsbeleid moet het gewenst rijgedrag afdwingen.

### *2.1.2.3 Het garanderen van een selectieve bereikbaarheid*

Voor het gemotoriseerde verkeer (ook met het openbaar vervoer) ligt de nadruk op een snelle verbinding naar de voorzieningen in de omringende stedelijke centra Tielt en Roeselare. Op landelijke wegen dient het (zwaar) gemotoriseerd verkeer beperkt te zijn tot het strikt noodzakelijke. We wensen daarom een vlotte aansluiting op het hogere wegennet te garanderen.

Van belang voor langzaam verkeer is een goede bereikbaarheid van de centra Egem en Pittem. In dit kader krijgt de herwaardering van voetwegels als veilige en kortste verbindingen voor fietsers en voetgangers aandacht. Voor fietsverkeer is de bereikbaarheid van de buurgemeenten belangrijk.

#### *2.1.2.4 Verhogen van de verkeersveiligheid op gevaarlijke punten*

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur verbeteren zodat de ongevallenconcentraties verminderen. Knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel moeten aangepakt, waarbij de inrichting van de straatruimte de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval doet afnemen.

#### *2.1.2.5 Stimuleren van het fietsverkeer en voetgangersverkeer*

Het gebruik van de fiets moet bevorderd worden door veilige, comfortabele en de kortste fietsroutes aan te bieden voor functioneel verkeer als woon-school en woon-werkverkeer. Aandacht gaat naar het uitbouwen van een aaneengesloten fietsrouten netwerk met veilige oversteken voor fietsers op drukke verkeersassen ter ondersteuning van het provinciaal en het toeristisch – recreatieve fietsrouten netwerk. Opwaardering van bestaande voetwegels als veilige en kortste verbindingen voor fietsers en voetgangers kan hier een aanvulling van zijn. Het voorzien van fietsstallingen op belangrijke knooppunten van langzaam verkeer en nabij voorzieningen draagt bij tot het comfort van de fietser.

#### *2.1.2.6 Optimaliseren van het openbaar vervoer*

We streven naar de doelstellingen van basismobiliteit voor het buitengebied, waarbij woonzones door minstens één vorm van openbaar vervoer bediend worden. Er gaat aandacht naar de bereikbaarheid, kwaliteit (fietsstallingen) en sociale veiligheid van de haltes. De rechtstreekse verbinding met Roeselare blijkt een belangrijke meerwaarde.

#### *2.1.2.7 Een sturend ruimtelijk beleid*

We wensen een kernversterkend beleid te voeren inzake wonen, werken, recreatie en schoolgaan, afgestemd op een mobiliteitsbeleid dat individueel personenvervoer inperkt en alternatieve vervoersmiddelen stimuleert. Bedrijvigheid wordt geconcentreerd op lokale bedrijventerreinen. Het RUP voor een nieuwe ambachtelijke zone voor lokale bedrijven werd goedgekeurd op 2/8/2012. Deze zone werd voorzien ten zuiden van het bestaande bedrijventerrein langs de Posterijlaan (N35c). Het beleid rond zonevreemde bedrijven (vooral langs de N50) zal ook aandacht hebben voor de verkeersveiligheid en –afwikkeling, een veilige ontsluiting, ...

## 2.2 TRENDSCENARIO VERSUS DUURZAME SCENARIO'S

### 2.2.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

<b>Trendscenario</b>	<i>Ruimtelijk beleid op basis van gewestplan en BPA's: verdere invulling van woongebieden en woonuitbreidingsgebieden, verdere spreiding van de bebouwing (wonen en bedrijvigheid) in de open ruimte</i>
<b>Duurzaam scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Ruimtelijk beleid op basis van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan : geïntegreerd en sturend ruimtelijk beleid;</i></li> <li>- <i>nieuw lokaal bedrijventerrein op een goed ontsluitbare plaats;</i></li> <li>- <i>groeperen van de toegangen van zonevreemde bedrijven langs de N50.</i></li> </ul>

### 2.2.2 WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN PER MODUS

#### 2.2.2.1 Categorisering van het wegennet

<b>Trendscenario</b>	<p>Geen uitgesproken wegencategorisering. De problemen op de N50 en de N37 worden niet met samenhangende maatregelen aangepakt. Enkel afzonderlijke knelpunten worden weggewerkt.</p> <p>Er blijft een groot deel doorgaand (vracht)verkeer in de doortocht van Pittem richting Koolskamp – Lichtervelde.</p>	
<b>Duurzaam scenario (variant 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N37: primaire II (RSV)</li> <li>- ZW tangent Tielt: secundaire I (PRS)</li> <li>- N50: secundaire II (PRS)</li> <li>- lokale I: Egemstraat, Wingensesteenweg, Meulebekestraat, Lichterveldestraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lokale IIa Kasteeldreef-Kol. Naessensstraat Turkijensteinweg Joos de ter Beerstlaan (N35) Kokerstraat-Heidenskerkhofstraat – Tieltstraat (N35)</li> <li>- lokale IIb Posterijlaan (N35c)</li> </ul>

<p><b>Duurzaam scenario (variant 2)</b></p>	<p>Nadruk op de leefbaarheid van de kernen. Daarbij wordt alle doorgaand verkeer alsook het vrachtverkeer uit het centrum van Pittem geweerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N37: primaire II (RSV)</li> <li>- ZW tangent Tielt: secundaire I (PRS)</li> <li>- N50: secundaire II (PRS)</li> <li>- Verbinding van Pittem met Tielt gebeurt via het hoger wegennet.</li> </ul> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lokale I</u></li> <li>Egemstraat</li> <li>Wingensesteenweg</li> <li>Turkijensteinweg</li> <li>Tieltstraat (N35)</li> <li>Lichterveldestraat</li> <li>- Meulebekestraat</li> </ul> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lokale II</u></li> <li>Kasteeldreef-Kol. Naessensstraat</li> <li>Posterlijjaan (N35c)</li> </ul> </td> </tr> </table>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lokale I</u></li> <li>Egemstraat</li> <li>Wingensesteenweg</li> <li>Turkijensteinweg</li> <li>Tieltstraat (N35)</li> <li>Lichterveldestraat</li> <li>- Meulebekestraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lokale II</u></li> <li>Kasteeldreef-Kol. Naessensstraat</li> <li>Posterlijjaan (N35c)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lokale I</u></li> <li>Egemstraat</li> <li>Wingensesteenweg</li> <li>Turkijensteinweg</li> <li>Tieltstraat (N35)</li> <li>Lichterveldestraat</li> <li>- Meulebekestraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lokale II</u></li> <li>Kasteeldreef-Kol. Naessensstraat</li> <li>Posterlijjaan (N35c)</li> </ul>		

### 2.2.2.2 Vrachtverkeer

<b>Trendscenario</b>	De bewegwijzering wordt niet wezenlijk aangepast, er wordt geen vrachtverbod ingevoerd in het centrum. Verspreide bedrijvigheid zorgt voor meer vrachtverkeer op landelijke wegen die niet uitgerust zijn voor zwaar vervoer.
<b>Duurzaam scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vrachtverkeer wordt via het hoger wegennet gestuurd, bediening van de ambachtelijke zone via de Posterijlaan.</li> <li>- optie: Spoorweglaan blijft open voor vrachtverkeer (verbinding Meulebekerstraat – N50).</li> </ul>

### 2.2.2.3 Verblijfsgebieden/voetgangersnetwerken

<b>Trendscenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weinig zone 30-gebieden</li> <li>- Herinrichting van de doortochten Pittem en Egem</li> <li>- Aanpak van de schoolomgevingen</li> </ul>
<b>Duurzaam scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone 30 in alle verblijfsgebieden</li> <li>- accentueren van de dorpskernen (zeker Pittem) met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en verkeersleefbaarheid</li> </ul>

### 2.2.2.4 Fietsroutenetwerken

<b>Trendscenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- losstaande maatregelen voor de veiligheid van het fietsverkeer</li> <li>- ad hoc aanpak en onderhoud van fietspaden</li> </ul>
<b>Duurzaam scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitbouwen van een samenhangend fietsroutenetwerk, prioriteit gaat uit naar het verbinden van de kernen</li> <li>- systematisch voorzien van fietsenstallingen aan alle bushaltes en openbare gebouwen</li> <li>- eenduidige en duidelijke bewegwijzering van autoluwe verbindingen</li> </ul>

### 2.2.2.5 Openbaar vervoer

<b>Trendscenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bestendigen van de huidige bedieningsfrequentie en</li> <li>- graad van de streeklijnen</li> <li>- sporadische uitbouw van de halteaccommodatie</li> <li>- minder mobiele centrale</li> </ul>
----------------------	--

<b>Duurzaam scenario (variant 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- een frequentieverhoging van de huidige busverbinding met Tielt en Ardoonie (reeds OK)</li> <li>- bijkomende haltes met halteaccommodatie aan de sporthal (reeds aanwezig) en in de Joos de ter Beerstlaan;</li> <li>- uitbouw van de verbinding met Roeselare;</li> <li>- voorzien in de basismobiliteit door de belbusdienst.</li> <li>- onderzoek mogelijke relatie met belbusgebied Wingene;</li> <li>- systematische investering en aandacht voor halteaccommodatie;</li> <li>- stimuleren van alternatieve vervoersmogelijkheden (carpooling, minder mobiele centrale, ...)</li> </ul>
<b>Duurzaam scenario (variant 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- een frequentieverhoging van de huidige busverbinding met Tielt en Ardoonie; (reeds OK)</li> <li>- bijkomende haltes met halteaccommodatie aan de sporthal; (reeds aanwezig)</li> <li>- uitbouw van de verbinding met Roeselare; (reeds OK)</li> <li>- voorzien in de basismobiliteit door de belbusdienst.</li> <li>- Afstemming met belbusgebied Wingene;</li> <li>- systematische investering en aandacht voor halteaccommodatie;</li> <li>- stimuleren van alternatieve vervoersmogelijkheden (carpooling, minder mobiele centrale, ...)</li> </ul>

#### 2.2.2.6 Parkeren

<b>Trendscenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ruime parkeermogelijkheden in de kern</li> <li>- langparkeren van vrachtwagens in de kern.</li> </ul>
<b>Duurzaam scenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bij de herinrichting van wegen of dorpspleinen gaat meer aandacht naar een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein en het verminderen van het aantal parkeerplaatsen;</li> <li>- de bereikbaarheid van de voorzieningen in de centra optimaliseren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer;</li> <li>- het aanleggen van een parking voor langparkeren van vrachtwagens aan de rand van Pittem-centrum.</li> </ul>

### 2.3 EVALUATIE VAN DE SCENARIO'S

Bij de evaluatie van de scenario's worden deze meetbaar en toetsbaar gemaakt door ze te confronteren met de hoger vermelde doelstellingen van het duurzame mobiliteitsbeleid.

De evaluatie gebeurt aan de hand van de volgende parameters:

- Niet goed, beantwoordt niet aan de doelstellingen duurzame mobiliteit of is geen verbetering t.o.v. de trend
- 0 Niet goed genoeg, is niet verregaand genoeg om de trend te doorbreken
- + Goed, beantwoordt aan de doelstellingen duurzame mobiliteit
- ++ Uitgesproken positief in het streven naar duurzame mobiliteit

<i>Doelstellingen duurzame mobiliteit</i>	<i>Trend -scenario</i>	<i>Duurzaam scenario (variant 1)</i>	<i>Duurzaam scenario (variant 2)</i>
---	------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

#### **DOELSTELLING 1: Doorgaand verkeer en vrachtverkeer uit het centrum van Pittem en Egem weren**

Het (doorgaand) vrachtverkeer moet via duidelijk herkenbare routes op het wegennet gehouden worden dat daartoe is bestemd	-	+	++
Het centrum van Pittem wordt verkeersarm	0	+	++

#### **DOELSTELLING 2: het uitbouwen van de dorpskernen Pittem en Egem tot aantrekkelijke, veilige en kwalitatieve verblijfsgebieden**

Bundelen van wonen en werken in de kernen	-	+	+
Uitbouwen van verblijfsgebieden	0	+	++
Beheersen van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid	0	+	++

#### **DOELSTELLING 3: het garanderen van een selectieve bereikbaarheid**

Snelle verbinding met de omringende stedelijke centra Tielt en Roeselare, ook met alternatieve vervoersmiddelen	0	++	+
---	---	----	---



Het garanderen van een vlotte aansluiting op het hoger wegennet voor het autoverkeer	-	++	++
Garanderen van een goede bereikbaarheid van de centra, vooral voor langzaam verkeer	0	+	++
Aandacht voor de bereikbaarheid van de buurgemeenten voor fietsverkeer	0	++	++
<b>DOELSTELLING 4: verhogen van de verkeersveiligheid op gevaarlijke punten</b>			
Aanpak van kruispunten tussen de N-wegen	0	+	+
Beperkt aantal aansluitingen op het hoger wegennet	0	+	++
<b>DOELSTELLING 5: stimuleren van het fietsverkeer en voetgangersverkeer</b>			
Veilige, comfortabele fietsroutes	0	+	+
Uitbouwen van een aaneengesloten fietsroutenetwerk	-	++	++
Herwaardering van voetwegels	0	+	+
<b>DOELSTELLING 6: optimaliseren van het openbaar vervoer</b>			
Basismobiliteit voor het buitengebied	-	+	+
Verbeteren van de verbindingen met de omliggende centra	-	+	+
<b>DOELSTELLING 7: een sturend ruimtelijk beleid</b>			
Bedrijvigheid concentreren op lokale bedrijventerreinen	-	+	+
Kernversterkend beleid inzake wonen afgestemd op alternatieve vervoersmiddelen	-	+	+

## 2.4 BESLUIT

Het duurzaam scenario is in alle opzichten beter dan het trendscenario.

Een eerste variant op het duurzaam scenario legt de nadruk op een optimale bereikbaarheid van de kernen en de verschillende functies. Door het garanderen van een optimale bereikbaarheid, is de verkeersleefbaarheid minder optimaal.

In een tweede variant wordt de nadruk gelegd op een verkeersleefbare inrichting van de kernen, waardoor de bereikbaarheid van de kernen en de verschillende functies minder optimaal verloopt. De bereikbaarheid is echter voldoende gegarandeerd.

De gemeente opteert voor de eerste variant, gezien een optimale bereikbaarheid van Tielt, als belangrijke werk-school-pool en winkelcentrum, belangrijk is. Om echter de verkeersleefbaarheid zo optimaal mogelijk te maken, wordt de verbinding via de Joos de ter Beerstlaan afgebouwd (niet afgesloten). Dit moet het doorgaande verkeer ontmoedigen.

# **RICHTINGGEVEND GEDEELTE**

### 3 UITWERKING BELEIDSSCENARIO

#### 3.1 WERKDOMEIN A : mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

##### 3.1.1 Hypothese van de ruimtelijke ontwikkeling

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bepaalt de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd door de Bestendige Deputatie goedgekeurd op 04/11/2008. Dit bevat diverse definitieve uitspraken omtrent toekomstige ontwikkelingen met invloed op mobiliteit. Bij het nemen van de diverse opties werd telkens rekening gehouden met de bepalingen die in het mobiliteitsplan waren opgenomen.

##### 3.1.1.1 Open ruimte

De drie natuur- en parkgebieden dienen als natuurwaarden behouden en gevrijwaard te blijven. De beekvalleien zijn een landschappelijk kenmerkend gegeven samen met de heuvelruggen. Deze beide elementen dienen op basis van de reële kwaliteiten gewaardeerd te worden. De ruimtelijke continuïteit van de beekvalleien dient – waar mogelijk – in stand gehouden of geoptimaliseerd. De biologische en landschappelijke kwaliteiten van de beekvalleien zijn eerder als gering of minder belangrijk te beschouwen.

Voor de verdere ontwikkeling van de bestaande bebouwing en activiteiten in de open ruimte maakt men een onderscheid tussen:

- biologische of landschappelijke aandachtsgebieden;
- de heuvelflanken;
- (versnipperd) agrarisch gebied zonder bijzondere kenmerken;
- aangetaste en goed ontsloten gebieden.

##### 3.1.1.2 Woongebieden

Wonen wordt gebundeld in de bestaande kernen door het maximaal benutten van de juridische voorraden aansluitende bij de kernen :

- de woonomgeving wordt versterkt via een herziening van BPA Oostbuurt (goedgekeurd via M.B. op 26/07/2006) met een aantal inbreidingsprojecten (waarvan er reeds een drietal verkavelingen in ontwikkeling zijn en een tweetal in ontwerp);

- via het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied langs de Egemstraat; een vraag tot ontheffing van de opmaak van een plan-MER werd alvast goedgekeurd op 27/02/2009; er is een ontwerper aangesteld voor de opmaak van een aanvraag tot definitieve goedkeuring van het ruimtelijk uitvoeringsplan;

### 3.1.1.3 Ambacht en industrie

De zuidelijke strook van de Brugsesteenweg en het eiland gesitueerd tussen de Posterijlaan en de ringweg zijn sterk versnipperd, zeer goed ontsloten en drager van een groot aantal zonevreemde bedrijven. Vanuit deze uitgesproken kenmerken is het gewenst de aldaar aanwezige bedrijven op te nemen in een aantal zoekzones die de basis kunnen vormen voor de toekomstige ontwikkeling van ambachtelijke vestigingen. Per zoekzone kunnen de toeritten zoveel mogelijk gekoppeld worden of kunnen ventwegen aangelegd worden zodat het aantal knooppunten kan verminderen.

### 3.1.2 Locatiebeleid

#### 3.1.2.1 Locatie nieuw bedrijventerrein

Uit het behoefteonderzoek in het kader van het GRS, bleek de nood aan een bijkomend lokaal bedrijventerrein. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat lokale bedrijventerreinen dienen aan te sluiten bij een hoofddorp of bij een bestaand bedrijventerrein. Het GRS schuift drie zoekzones naar voor, allen ten zuiden van de N35c, verder benoemd als variant A, B en C.

In het kader van het mobiliteitsplan werd een suggestie gedaan over de locatie van het bedrijventerrein, specifiek rekening houdend met het mobiliteitsaspect. De uiteindelijke keuze diende in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vastgelegd.

Vanuit verkeerskundig oogpunt kunnen volgende randvoorwaarden gesteld worden aan de locatie van een lokaal bedrijventerrein:

1. ontsluiting via woonstraten dient vermeden;
2. de afstand tot het hogere wegennet dient zo kort mogelijk te zijn;
3. er moeten bindingsmogelijkheden zijn met de kern en alternatieve vervoersmiddelen, zodat de ontsluiting niet louter op het autoverkeer gericht is;
4. een clustering met bestaande bedrijvigheid zorgt ervoor dat een aantal voorzieningen (parkings, ...) gemeenschappelijk benut kunnen worden.

	<i>Variant A (tussen Waterstraat en Spoorweglaan (N35c))</i>	<i>Variant B (gelegen tussen variant A en C)</i>	<i>Variant C (aansluitend bij de N50)</i>
1.	Ontsluiting van de zone enkel richting Posterij	idem	Idem

2.	Aan de Posterij aansluiting op secundaire wegnnet (N50). Het woonlint langs de Posterijlaan (N35c) krijgt meer overlast van zwaar vervoer	Aan de Posterij aansluiting op secundaire wegnnet (N50).	Directe aansluiting op kruispunt Posterij. Geen directe ontsluiting van bedrijven langs de N50 (vermijden van nog meer gevaarlijke situaties)
3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Openbaar vervoer: streeklijn 'halte station' en 'halte Posterij' (op 1 km wandelafstand) en belbus 'halte Waterstraat'</li> <li>- op fietsafstand van het centrum, aansluiting op provinciaal fietsroutenetwerk langs Posterijlaan (N35c) - Waterstraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltes van de streeklijn op ongeveer 750m wandelafstand en belbus 'halte Waterstraat'</li> <li>- op fietsafstand van het centrum, provinciaal fietsroutenetwerk langs Posterijlaan (N35c) - Waterstraat en langs de N50;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Halte Posterij van de streeklijn vlakbij, belbus halte Posterij;</li> <li>- op fietsafstand van het centrum, provinciaal fietsroutenetwerk langs de N50;</li> </ul>
4.	- aansluitend bij bestaande bedrijvigheid	Idem	Idem

Uiteindelijk is gekozen voor variant A, gezien het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat een lokaal bedrijventerrein dient aan te sluiten bij de woonkern en gezien de latere uitbreidingsmogelijkheden.

Op 2 augustus 2012 heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor dit nieuw lokaal bedrijventerrein goedgekeurd. Het bedrijventerrein wordt gerealiseerd door de WVI en is bedoeld voor een 20-tal lokale bedrijven met een maximale perceeloppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup> per bedrijf. De enige toegang situeert zich ter hoogte van het kruispunt van de Posterijlaan met de Nijverheidsstraat. De Posterijlaan sluit rechtstreeks aan op de N50. De WVI staat tevens in voor de organisatie van een vlotte verkeersafwikkeling met een duidelijke bewegwijzering, wat de bedrijven moet helpen hun transportmiddelen efficiënter te gebruiken.

#### Kaart 1: hypothese gewenste ruimtelijke structuur



### LEGENDE

-  Onderliggende kaart
-  Grens Gemeente
-  Woongebieden
-  Bedrijventerminen (industrieel en ambachtelijk) - Gewestplan + (1)
-  Ontginningsgebied met rubricering "open ruimte"
-  Deelkultuurgebieden
-  Biologische of Landschappelijk aandachtsgebied - Gewestplan + (2) + (3)
-  Park en Natuurgebieden - Gewestplan + (2) + (4)
-  Zoekzone v.t. clustering industrie, ambachtelijke of commerciële activiteiten
-  Belangrijke relatierasteren
-  Spoorweg Lichterweld - Tiel
-  Zoekzones voor lokale bedrijven/terreinen

### MOBILITEITSPLAN PITTEM

## KAART 1: Hypothese gewenste ruimtelijke structuur

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron : Architectuur en Stedebouw E + W Eggemoont



 Grontmij

### 3.2 WERKDOMEIN B: mogelijke ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per vervoerswijze

#### 3.2.1 CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

Door wegen in functionele categorieën te verdelen, kan men het huidig gemengde verkeer van verschillende niveaus uit elkaar halen. Met andere woorden de categorisering van het wegennet moet toelaten het juiste verkeer naar de juiste wegen te leiden en op de juiste wegen te houden. Zo kunnen prioriteiten gesteld worden voor bereikbaarheid of leefbaarheid. De categorisering bouwt een hiërarchie in gaande van hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen.

##### 3.2.1.1 Primaire wegen (*Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*)

- **N37 van Ringlaan (Tielt) tot Pittem en van Pittem tot aansluiting 8 E403 (Ardoonie)**

De N37 is door het Vlaams Gewest in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als **primaire weg II**. Dit betekent dat deze weg een verzamel functie heeft voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. In de omgeving van kleinstedelijke gebieden verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet (E40 en E403) of naar een primaire weg I.

De inrichting vertrekt van een volledige scheiding van verkeersstromen. De uitvoeringsvorm is die van autoweg of weg met gescheiden verkeersafwikkeling. Volgende ontwikkelingsperspectieven worden voor ogen gehouden:

- Regulering van het verkeer op alle 'kruispunten';
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein;
- Bouw- en gebruiksvrije zone van 30 m vanuit de as van de weg, als erf dienbaarheid buiten de stedelijke gebieden;
- Volledige scheiding van verkeersstromen.

##### 3.2.1.2 Secundaire wegen (*Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan*)

Tot een lagere categorie behoren de secundaire wegen. Op deze wegen is de verkeersleefbaarheid van groot belang. Ze vervullen een belangrijke rol in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen en zijn tevens van belang op lokaal niveau voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langsheen deze wegen. De selectie gebeurt door de provinciale overheid in het PRS.



De secundaire weg vertoont de kenmerken van een weg (2x1 of 2x2) waarvan het verkeer niet noodzakelijk een gescheiden verkeersafwikkeling heeft. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de doortochten in de bebouwde kom. Als ontwerpsnelheid wordt een snelheid van 50 km/uur of minder vooropgesteld.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (2002) maakt volgende selectie op grondgebied Pittem:

- **ZW omleiding Tielt, gedeelte aan te leggen van de N399 (Tielt) tot de N37 (Pittem)**

Deze nieuwe weg wordt geselecteerd als **secundaire I**. Deze wegen vervullen een verbindende functie op het bovenlokale niveau voor alle vervoersmodi. Nieuwe secundaire wegen kunnen uitsluitend onder volgende voorwaarden worden aangelegd:

- het moet gaan om een omleiding rond een kern;
- de functie van het hogere wegennet mag niet aangetast worden;
- het nieuwe traject moet ruimtelijk worden ingepast en er mag geen ongewenste dynamiek (bv. lintbebouwing) ontstaan;
- de nieuwe weg moet, meer dan andere alternatieven, leiden tot een betere verkeersleefbaarheid.
- de huidige doortocht dient in functie afgebouwd te worden zodat doorgaand verkeer er volledig geweerd wordt en zich verplaatst naar de nieuwe omleidingsweg. Deze maatregelen dienen gelijktijdig met de studie voor de omleidingsweg bestudeerd te worden.

*Pittem betwijfelt de noodzaak en het nut van de aanleg van de tangent. De aanleg ervan zal daarenboven gepaard gaan met hoge kosten en het verlies aan landschappelijke waarden. De tangent zou het prioritaire landbouwgebied met waardevol landschap van Pittem Berg doorsnijden. Op deze heuvelrug zijn functies, die het behoud van het open landschap en de grondgebonden landbouw belemmeren, niet gewenst.*

- **N50 (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster)**

De N50 wordt geselecteerd als **secundaire weg II**. Als secundaire weg II primeert de verzamel functie op bovenlokaal niveau. In tegenstelling tot de secundaire wegen I vervullen deze wegen hoofdzakelijk een verzamelende en ontsluitende functie voor de verschillende vervoersmodi auto, openbaar vervoer en fietsverkeer, grotendeels op het bovenlokale niveau. Ze zijn slechts in tweede instantie verbindend.

### 3.2.1.1 Lokale wegen (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)

Op lokale wegen primeren verkeerveiligheid en –leefbaarheid op de afwikkelingssnelheid, zodat alle verkeersdeelnemers op een veilige manier van dezelfde ruimte kunnen gebruik maken. Zij kennen in principe geen doorgaande functie en zorgen uitsluitend voor de plaatselijke ontsluiting van de dorpskernen en woonstraten.

Het selecteren van de lokale wegen gebeurt door de gemeente. De selectie vindt plaats in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De lokale wegen worden in drie categorieën opgesplitst, namelijk lokale wegen I, II en III.

#### • Lokale wegen I: lokale verbindingswegen

Hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op lokaal niveau: verbinden van kernen onderling, met een centrum, met een (klein)stedelijk gebied of met het hogere wegennet.

De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. De kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. Toegang geven moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

Voor Pittem betekent dit de verbinding van de kernen Pittem en Egem onderling, en de verbinding van Pittem en Egem met de kernen van de buurgemeenten. Verkeersleefbaarheid staat voorop.

#### • Lokale wegen II: lokale ontsluitingswegen

Hoofdfunctie van de weg is verzamelen c.q. ontsluiten op lokaal 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 ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaande verkeer naar een weg van een hogere orde en de verdeling van het ingaande verkeer in het gebied.

De weg ontsluit een lokaal gebied naar een hogere wegencategorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deekern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

#### • Lokale wegen III: andere lokale wegen

De hoofdfunctie van een lokale weg III is ‘verblijven’ en ‘toegang verlenen tot de aanpalende percelen’. De verblijfsfunctie primeert op deze weg. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd.

Het kan meer bepaald gaan om een woonstraat, winkelstraat (in verblijfsgebied), landelijke weg of fietsweg (in het buitengebied) of ventwegen (de weg is aangelegd parallel met en gescheiden van de rijbaan die behoort tot een hogere categorie, en kan zowel in verblijfsgebied als in het buitengebied gelegen zijn).

Volgende wegcategorisering wordt voorgesteld voor het beleidsscenario:

De nadruk ligt op de leefbaarheid van de kernen en de vlotte bereikbaarheid van Tielt als regionaal voorzieningencentrum. Alle doorgaand (vracht)verkeer wordt uit het centrum geweerd. De verbinding tussen de N37 en de N50 dwars door Pittem wordt verder afgebouwd. Pittem en Egem worden op het bovenlokale net, met name de secundaire weg N50, ontsloten via respectievelijk de Posterijlaan (N35c) en de Kasteeldreef – Kol. Naessensstraat (lokale wegen type II). Ook de ontsluiting van de bedrijventerreinen gebeurt via de Posterijlaan (N35c). De Turkijensteinweg ontsluit Egem op Tielt. De verbinding tussen de kernen Egem en Pittem en de verbinding met de kernen van de buurgemeenten wordt gegarandeerd via lokale wegen I.

Lokale weg I: verbindingsweg

- de Egemstraat: verbinding tussen Egem en Pittem;
- de Wingensesteenweg: verbinding tussen Egem en Wingene;
- de Turkijensteinweg: verbinding tussen Egem en Tielt
- de Tieltstraat: verbinding van Pittem met de N37;
- de Lichterveldestraat: verbinding naar Koolskamp;
- de Meulebekestraat: verbinding tussen Pittem en Meulebeke.

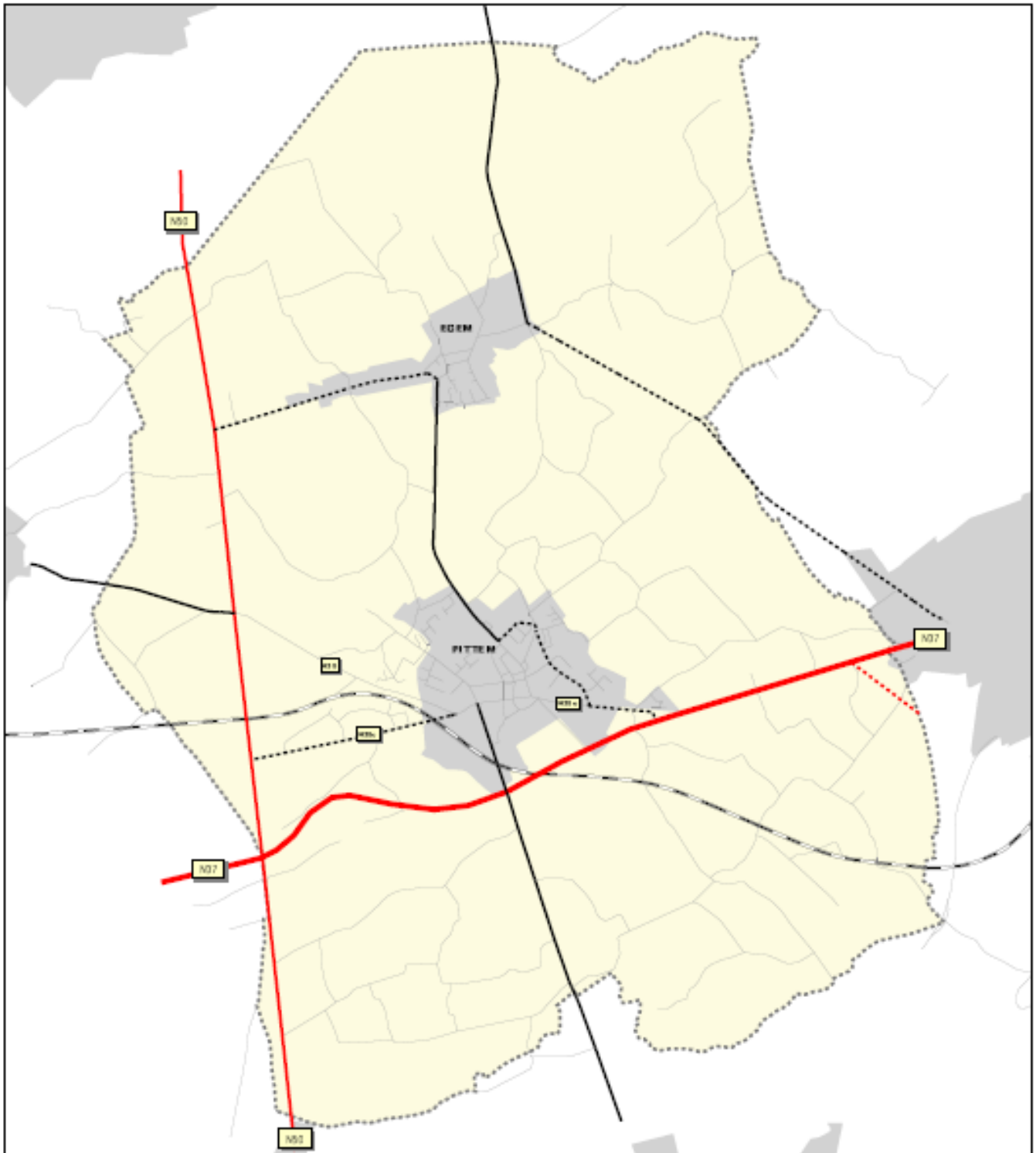
Lokale wegen II: ontsluitingswegen naar het bovenlokale net, ontsluiting van woonwijken en industriegebieden.

- as Kasteeldreef – Kol. Naessensstraat : ontsluit Egem op de N50;
- de Posterijlaan (N35c) ontsluit Pittem en het industrieterrein op de N50;

Volgende wegen worden voorgesteld als lokale weg III:

- alle overige wegen.

## **Kaart 2: Beleidsscenario: wegcategorisering**



**LEGENDE**

- Wegen primaire II
- Wegen secundaire I (aan te leggen)
- Wegen secundaire II
- Wegen lokaal I
- Wegen lokaal II
- Wegen lokaal III
- Spoorweg
- Gemeentegrens
- Kern

MOBILITEITSPLAN PITTEM

**KAART 2 :  
beleidsscenario  
wegencategorisering**

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron :



SCHAAL : 1:40000



Grontmij

### 3.2.2 SNELHEIDSREGIMES

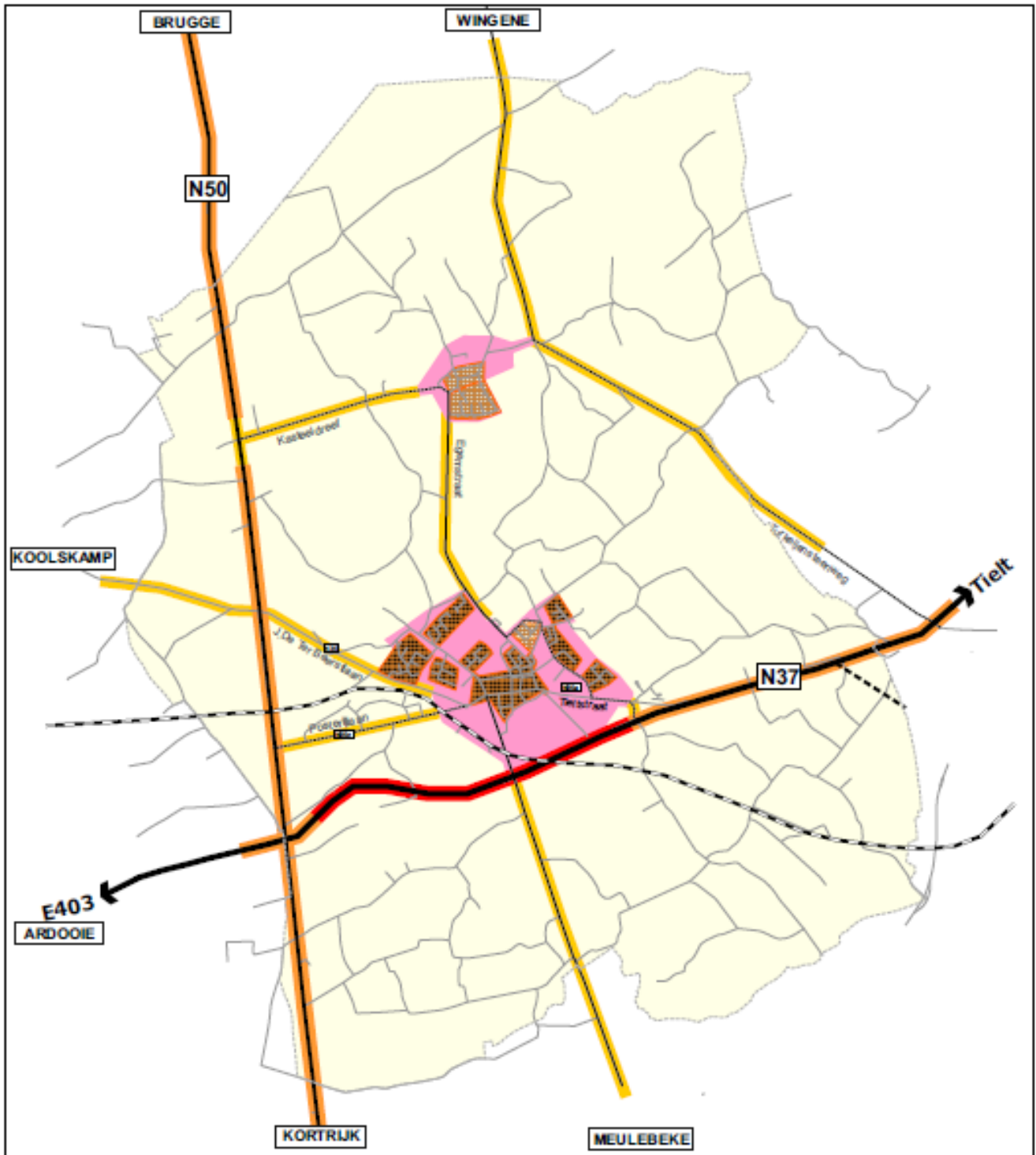
Op de secundaire wegen buiten de bebouwde kom geldt in principe een snelheidsregime van 90 km/u. Op specifieke knelpunten langs het traject buiten de bebouwde kom en bij het naderen van de bebouwde kom kan de snelheid verlaagd worden tot 70 km/u. Voor de N37 kunnen dezelfde principes gehanteerd worden.

Voor de N37 tussen Ardoorie en Tielt werd in april 2008 een streefbeeld conform verklaard op de provinciale auditcommissie (zie verder). Aan deze toekomstvisie werd ook een snelheidsbeleid gekoppeld. Daar dit snelheidsbeleid pas in voege zal treden bij de uitvoering van het streefbeeld wordt er hier niet dieper op ingegaan. Dit zal verder aan bod komen bij de bespreking van het streefbeeld zelf.

Op alle lokale wegen wordt buiten de bebouwde kom de snelheid beperkt tot 70 km/u. Momenteel is dit al het geval in de Meulebekerstraat, de Egemstraat de Kasteeldreef-Kol. Naessensstraat en het eerste deel van de Posterijlaan. Bij specifieke bebouwingsconcentraties, knelpunten inzake onveiligheid, belangrijke fietsroutes of oversteekvoorzieningen voor zwakke weggebruikers en landbouwwegen wordt de snelheid teruggebracht tot 50 km/u.

Binnen de bebouwde kom geldt op secundaire en lokale wegen een snelheid van 50 km/u. In verblijfsgebieden kan de snelheid teruggebracht tot 30 km/u.

#### **Kaart 3: Beleidsscenario snelheidsregime**



**LEGENDE**



Primaire weg type II



Secundaire weg type I (aan te leggen)



Secundaire weg type II



Lokale weg I



Lokale weg II



Lokale weg



Spoorweg

**Snelheidszones :**

120km/u

90km/u

70km/u

50km/u

30km/u

**MOBILITEITSPLAN PITTEM**

**KAART 3 :  
Beleidsscenario  
snelheidsregimes**

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron : Telegraf



Grontmij

Foto: Gemeente Pittem, Gemeente Wingene, Gemeente Kooskamp, Gemeente Kortrijk, Gemeente Meulebeke, Gemeente Tielt

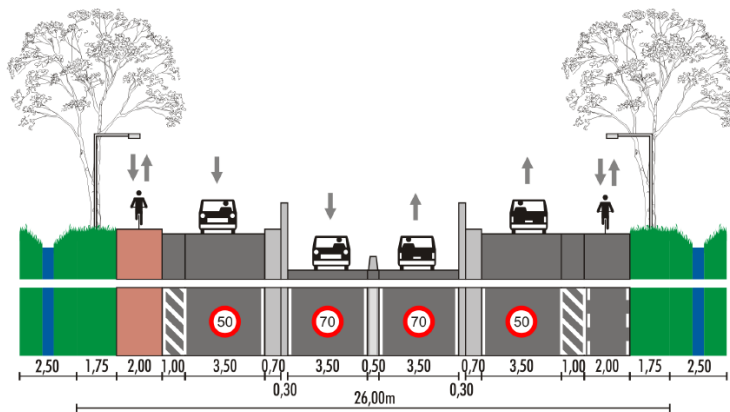
### 3.2.3 STREEFBEELD N37

In samenwerking met studiebureau Tritel, de WVI, de gemeente Ardoioe en de stad Tielt werd er een streefbeeld voor de N37 opgemaakt. Het ontwerp streefbeeld werd voorgelegd aan de provinciale auditcommissie van 14/04/2008 en daar conform verklaard.

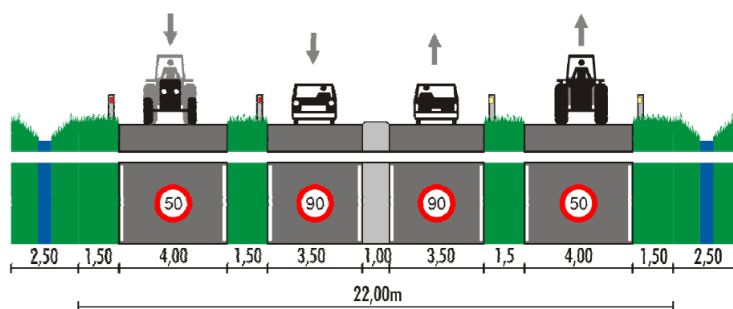
Voor de gemeente Pittem was het uitgangspunt vooral om de ontsluiting van de gemeente op de N37 te behouden om zo een snelle verbinding naar Tielt en Roeselare te voorzien.

In het streefbeeld werden er een aantal uitspraken gedaan naar toekomstige herinrichting van de N37. Voor Pittem werden volgende ingrepen afgesproken:

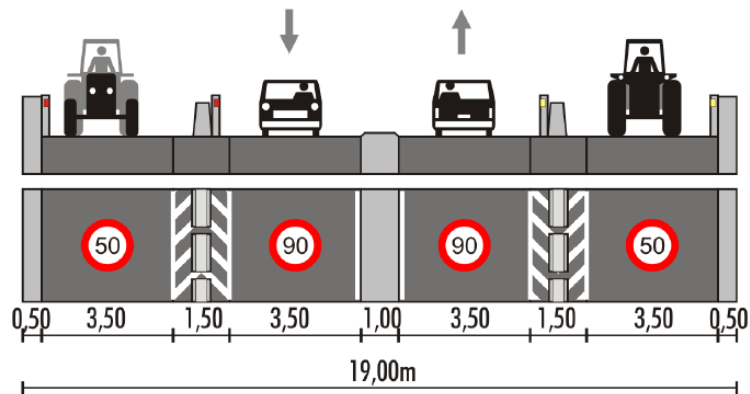
- Ongelijkvloerse kruising t.h.v. het kruispunt Rijseleinde (N37 x N50)



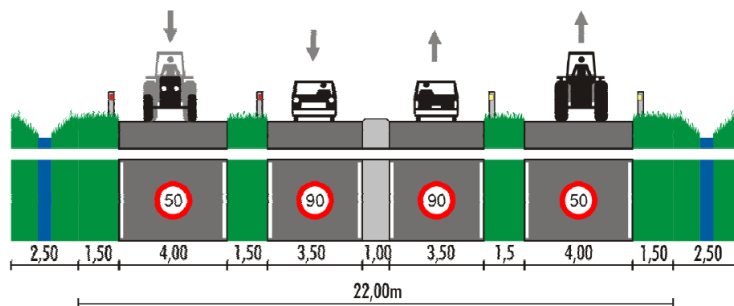
- De open ruimte tussen het kruispunt met de N50 en de aanzet van de brug



- De brug ten zuiden van het centrum van Pittem



- Het open ruimte – gebied tussen de Vijfstraat en de (toekomstige) aansluiting met de zuidwestelijke tangent rond Tielt



Het met de herinrichting gepaarde snelheidsverloop op de N37 wordt mee bepaald in het streefbeeld. Zo wordt er ter hoogte van de ongelijkgrondse kruising aan het kruispunt Rijseleinde een snelheidsbeperking van 70 km/u voorzien. Op de brug van Pittem en de open ruimte gebieden wordt er een snelheidsbeperking van 90 km/u ingevoerd. Op de ventwegen geldt een beperking van 50 km/u.

De gemeente Pittem is voorstander om op de Ringlaan R. Depaepe over de gehele lengte een algemene snelheidsbeperking van 90 km/u in te voeren.

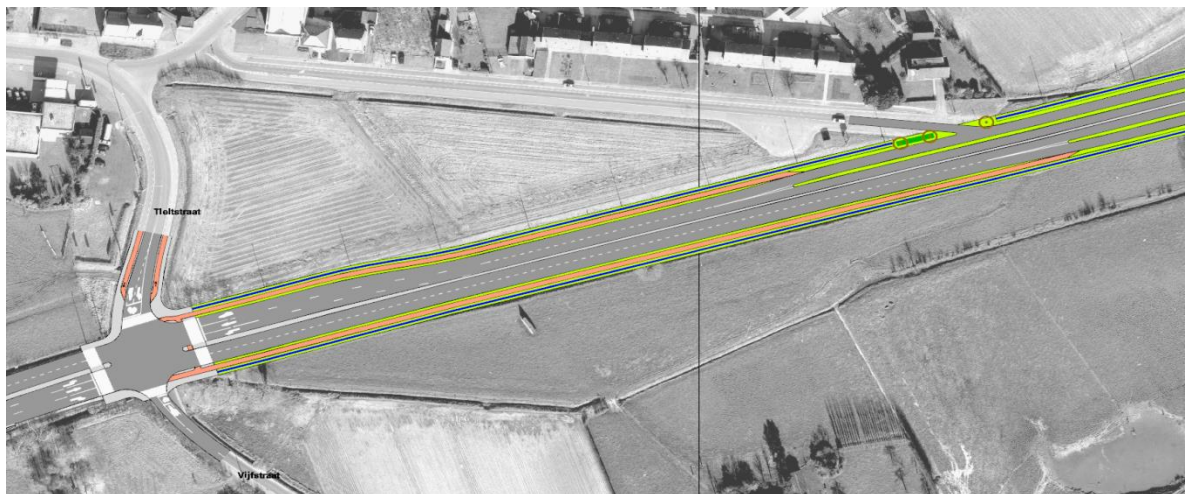
Naast het kruispunt Rijseleinde (N37 x N50) wordt er vanuit het streefbeeld nog een aantal aanbevelingen gemaakt naar andere kruispuntherinrichtingen toe. Hieronder wordt een kort overzicht gegeven:

- Kruispunten Steenovenstraat, Tieltstraat, Blotingstraat, Middelweg en Hoogstraat:  
Deze kruispunten sluiten telkens door middel van een voorrangskruispunt aan op de ventwegen. Door deze fysische afscheiding, bestaat er bijgevolg geen mogelijkheid meer om de N37 te dwarsen ter hoogte van deze straten.



- **Kruispunt Vijfstraat:**

Dit kruispunt wordt ook in de toekomst voorzien van een VRI, zij het met een semi – conflictvrije regeling (conflictvrije linksaf vanaf de N37). Er werd bovendien voldoende verharding voorzien, zodat alle voertuigen – ook vrachtwagens – die eventueel een keerbeweging willen maken op de N37 ter hoogte van dit kruispunt, voldoende ruimte hebben om hun bocht te halen. Om voor en na het kruispunt een vlotte overgang te creëren tussen de ventwegen en de doorgaande rijstrook, werd vanaf beide kanten van de N37 een weefzone voorzien. Op die manier hoeft het rechtdoorgaand en rechtsafslaand (traag) landbouwverkeer vanaf de ventwegen niet in te voegen op de (snellere) doorgaande rijweg en kunnen deze bewegingen op een efficiëntere en verkeersveiliger manier verlopen. Het linksafslaand verkeer vanaf de ventwegen dient, komende uit de richting van Ardoonie, wel een onveiliger weefbeweging te maken vóór het kruispunt met de Vijfstraat. Uit de verkeerstellingen is echter gebleken dat deze beweging relatief weinig gemaakt wordt. Linksafslaand verkeer vanaf de ventweg uit de richting van Tielt kan verplicht worden om rechtsaf te slaan en gebruik te maken van de Tieltstraat om vervolgens ter hoogte van de verkeerslichten rechtdoor te rijden richting Vijfstraat om de verkeersveiligheid voor deze beweging te verhogen.





### 3.2.4 VRACHTVERKEER

Doorgaand vrachtverkeer dient geweerd uit Pittem-centrum. Het zwaar verkeer zorgt voor overlast in de woonstraten en verhoogt het onveiligheidsgevoel van de zwakke weggebruiker.

Het goederenvervoer over de weg moet dus via geschikte wegen naar zijn bestemming geleid worden. Dit gebeurt bij voorkeur via het bovenlokaal wegennet of via trajecten die hier zo snel mogelijk op aansluiten. Op kaart 4A is de aanbevolen vrachtroute opgenomen voor de bereikbaarheid van de Pittemse bedrijven vanaf de E403.

#### *3.2.4.1 Selecteren van wegen voor vrachtverkeer*

Doorgaand vrachtverkeer wordt via het hoger wegennet gestuurd. Voor het lokale vrachtvervoer wordt één weg geselecteerd. De weg zorgt voor de ontsluiting van de lokale bedrijvenzones voor het vrachtverkeer naar het hogere wegennet en naar de verschillende buurgemeenten. Het gaat hier om:

- de Posterijlaan (N35c).

#### *3.2.4.2 Geen zwaar verkeer in het centrum*

##### *Vrachtverkeer*

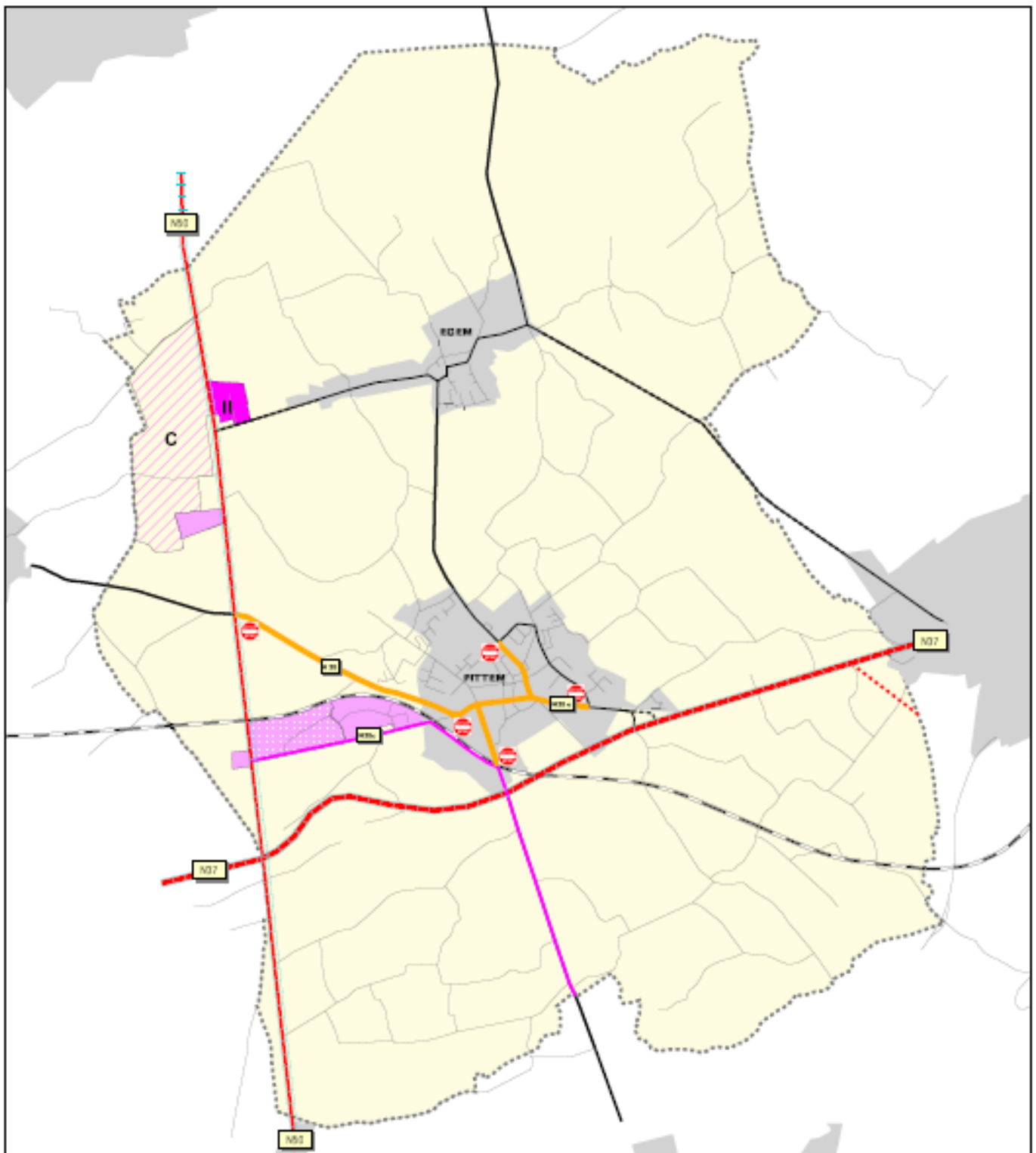
Om het centrum van Pittem verkeersleefbaarder te maken, wordt het zwaar verkeer geweerd. Het vrachtverkeer wordt via het hoger wegennet gestuurd. De bediening van de ambachtelijke zones gebeurt via de aansluiting van de Posterijlaan (N35c) op de N50. In de centra geldt een vrachtverbod, met uitzondering voor vrachtwagens die zorgen voor de plaatselijke bediening van bedrijfjes of handelszaken.

De verbinding Meulebekestraat – Spoorweglaan – Posterijlaan (N35c) – N50 wordt behouden. Het vrachtverkeer komende van of gaande naar Meulebeke moet niet door het centrum passeren, maar kan langs de (wel druk bewoonde) Spoorweglaan. Het vrachtverkeer afkomstig van bedrijven in de omgeving van de Meulebekestraat dient anders om te rijden via de N399 – N50. Gezien dit een grote omweg is, kan sluisverkeer ontstaan op landbouwwegen richting N50, wat uiteraard niet de bedoeling is.

##### *Uitzonderlijk vervoer*

Momenteel loopt het traject voor uitzonderlijk vervoer nog via Pittem-centrum door onvoldoende draagkracht van de brug over de spoorweg (N37). Dit is niet verenigbaar met het invoeren van een vrachtverbod in het centrum. Momenteel levert dit blijkbaar geen problemen, maar op termijn wordt deze situatie best uitgeklaard. Als meer duurzame oplossing wordt gesuggereerd de route langs de N37–N50 te leiden en bij de herinrichting van de N37 de draagkracht van de brug aan te passen.

**Kaart 4 en 4 A: Beleidsscenario voor vrachtverkeer - aanbevolen vrachtroute**







### LEGENDE

-  Wegen primaire II
-  Wegen secundaire II
-  Lokale verbindingswegen
-  Lokale wegen
-  Spoorweg
-  Doorgaand vrachtoverkeer
-  Lokale bediening ambachtelijke zone
-  Verboden voor alle vrachtoverkeer

-  Gemeentegrens
-  Kern

Beeldjansverklein volgens goetgelyk

-  1002 milieubelastende industriële
-  1100 ambachtelijke bedrijven en kerks
-  1180 recreatiegebieden voor ambachtelijke uitbreiding
-  1200 ontgreningsgebieden

MOBILITEITSPLAN PITTEM

### KAART 4: Beleidsscenario voor het vrachtoverkeer

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

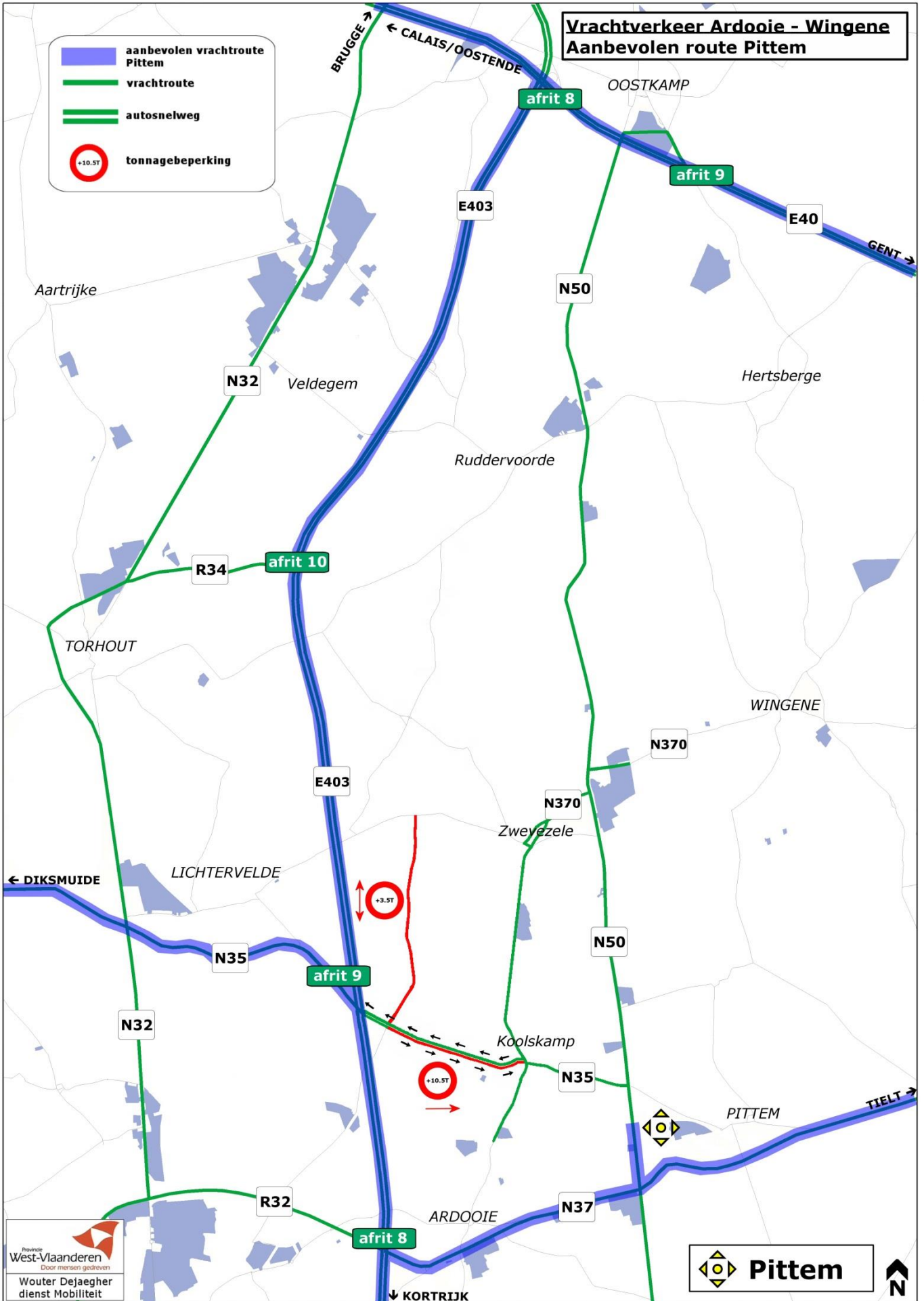
Bron :



SCHAAL : 1:40000



Grontmij



### 3.2.5 BEWEGWIJZERING

Het mag duidelijk zijn dat een goede ondersteuning van de voorgaande maatregelen ligt in een adequate bewegwijzering. Een consequente en duidelijke bewegwijzering moet niet alleen het vrachtverkeer naar de daartoe bestemde wegen leiden, maar moet ook het doorgaande verkeer uit Pittem-centrum houden. Om het gebruik van sluike wegen te vermijden, kunnen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. Op landelijke wegen kan het aanleggen van tractorluizen overwogen worden. Wanneer de weg onderdeel uitmaakt van het fietsnetwerk, kan een inrichting als fietsweg met bv. snelheidsremmende maatregelen oplossing bieden.

### 3.2.6 PARKEREN

Uit vroeger parkeeronderzoek bleek dat de parkeercapaciteit in de verschillende kernen van de gemeente globaal gezien ruimschoots volstaat om in de parkeerbehoeften te voorzien. Er kan uitgegaan worden van een stand-still principe.

Bij het herinrichten van wegen of de openbare ruimte dient dus meer aandacht te gaan naar een aangenaam openbaar domein en naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. In de nabijheid van voorzieningen dienen de parkeermogelijkheden uiteraard bewaard te blijven. Op andere plaatsen kan overwogen worden de parkeercapaciteit te verlagen, of een herschikking door te voeren, rekening houdend met bepaalde piekmomenten (bv. begrafenissen).

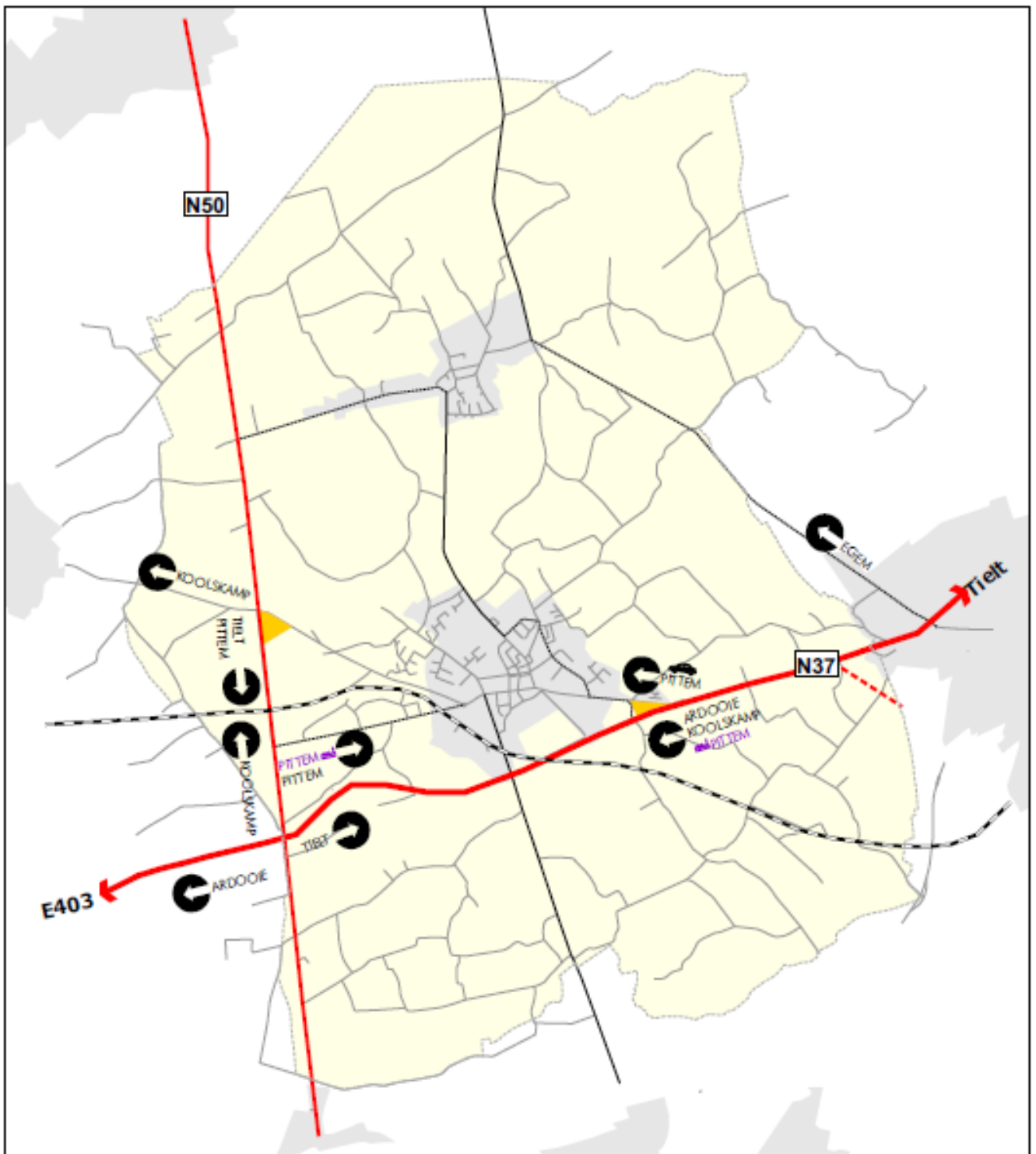
Er kan ook preventief gewerkt worden. Gezien de functies in de centra voornamelijk gericht zijn op de eigen gemeente, kunnen aantrekkelijke alternatieven uitgewerkt worden die de bereikbaarheid met de fiets, te voet of met de belbus optimaliseren en het gebruik stimuleren. Dit moet de vraag naar parkeerplaatsen verminderen.

In de gemeente is veeleer een probleem met vrachtwagens die voor langere tijd in de dorpscentra parkeren. Er is nood aan geschikte parkeerlocaties voor vrachtwagens. Het stuk grond ter hoogte van de Kromte wordt momenteel gebruikt als parkeerlocatie voor een paar vrachtwagens. Het gebied ligt ingesloten tussen wegen, het vormt een soort restgebied. Een andere mogelijkheid vormt het kruispunt De Kruiskalsijde. Na de herinrichting van het kruispunt kwam hier ruimte vrij die voor dit doel werd aangewend.

Een parkeerverbod voor vrachtwagens +3,5T werd uitgevaardigd in een aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer voor de N50 (ter hoogte van Egem-Kapelle) en de N37.

## Kaart 5: Beleidsscenario: bewegwijzering en parkeren





### LEGENDE

-  Primaire weg type II
-  Secundaire weg type II
-  Lokale weg I
-  Lokale weg II
-  Lokale weg
-  Spoorweg
-  Rondparking vrachtwagens
-  Bewegijzing (personenverkeer, vrachtwagen)

### MOBILITEITSPLAN PITTEM

#### KAART 5: Beleidsscenario bewegijzing en parkeren

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron : Telegraf



 Grontmij

### 3.2.7 OPENBAAR VERVOER

De gemeente wordt bediend door twee buslijnen (lijn 73 en lijn 80) en de belbuszone Tielt Zuidwest (belbus 59) en Ardoorie (belbus 29).

De ruimtelijke bedieningsgraad van het openbaar vervoer beantwoordt aan het decreet basismobiliteit. Het busgebruik ligt vooral bij woon-werk verplaatsingen bijzonder laag. Door het verbeteren van de busverbindingen kan het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd worden.

#### 3.2.7.1 Verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk

- **Verbinding met tewerkstellingsplaatsen**

De analyse van de pendelgegevens toonde aan dat de verplaatsing naar Roeselare zeer belangrijk is. Roeselare komt op de tweede plaats wat betreft het aantal mensen dat zich vanuit Pittem verplaatst, naar zowel tewerkstellingsplaats als plaats van onderwijsinrichting.

Het aantal pendelaars dat de bus neemt, lag beduidend lager in vergelijking met andere bestemmingen. Hieraan werd een oplossing geboden door het invoeren van een vlotte verbinding tussen Tielt en Roeselare nl. lijn 80. Door het invoeren van deze lijn werd tevens een oplossing geboden voor heel wat scholieren die naar Ardoorie naar school gaan.

Ten tweede is het openbaar vervoer in Pittem uitsluitend oostwest georiënteerd (verbinding met Tielt en Ardoorie). Vaste verbindingen met Meulebeke en Wingene zijn onbestaande, hoewel ook heel wat mensen deze richting uittrekken om te werken. De bediening wordt wel verzorgd door de belbus. Gezien het aantal mensen, tussen de 50 en de 100, kan dit wellicht volstaan. Meulebeke behoort tot hetzelfde belbusgebied, voor Wingene is een goede afstemming nodig, bijvoorbeeld door een bijkomende gemeenschappelijke halte.

- **Bijkomende halteplaatsen binnen de gemeente**

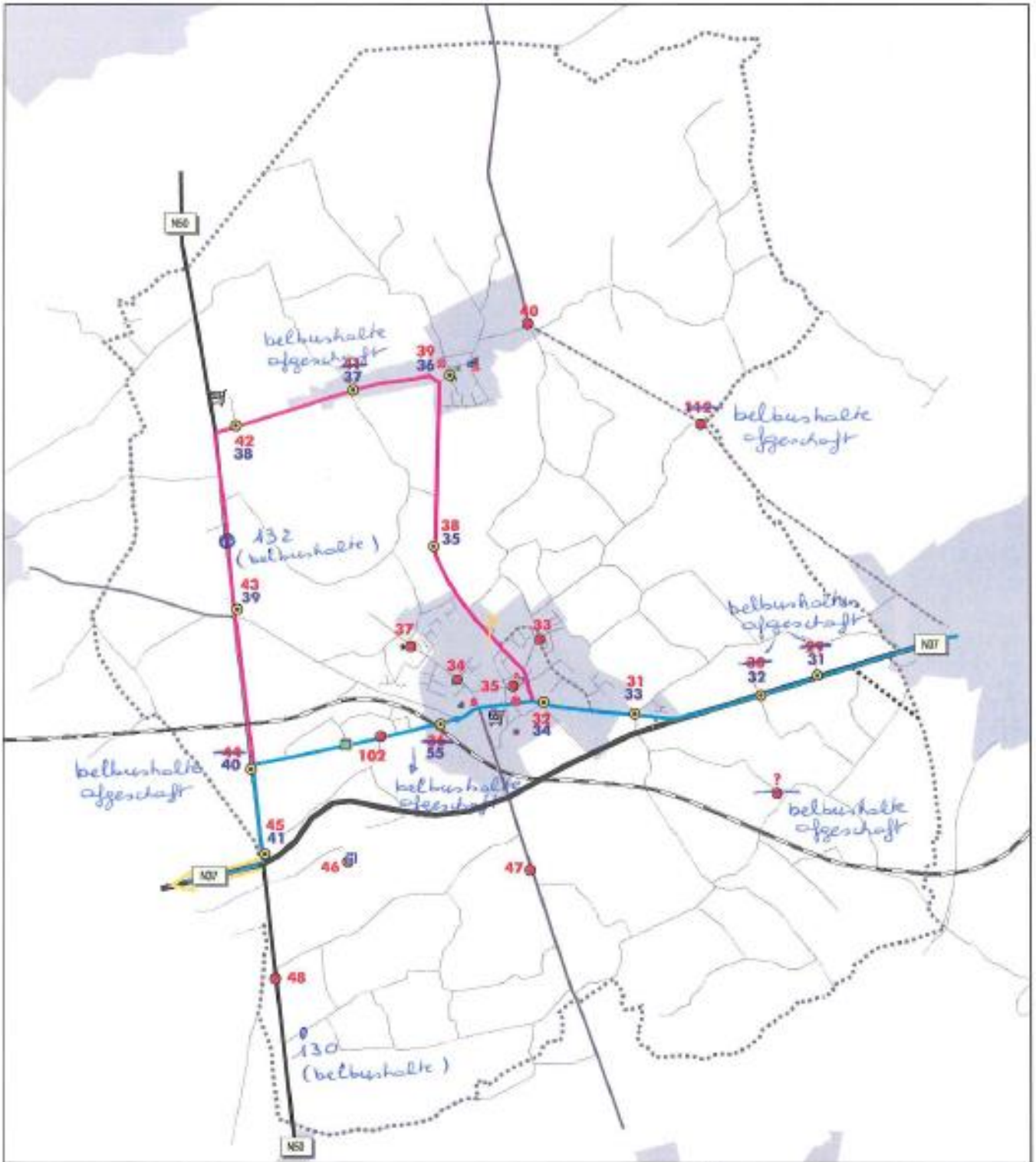
Belangrijke voorzieningen binnen de gemeente, zoals de school, het rusthuis of de begraafplaats, hebben in de directe nabijheid een (bel)bushalte. Tot voor kort was er aan de sporthal geen bushalte voorzien. Inmiddels is daar een halte gerealiseerd.



- **Verhogen van de bedieningsfrequentie**

De bedieningsfrequentie van lijn 73 in de gemeente werd geoptimaliseerd. Door de invoering van lijn 80 en 80 S is een vlotte verbinding voorzien met de steden Tielt en Roeselare. Dit biedt tevens een oplossing voor de verbinding met Ardooie waar heel wat scholieren naar school gaan.

**Kaart 6: Beleidsscenario openbaar vervoer**



### LEGENDE

#### Bushaltes :

- Doelhalte-Belbus
- Belbus
- Bijkomende halte
- Haltebus
- Haltebus belbus

- Wegen primaire II
- Wegen secundaire I (aan te leggen)
- Wegen secundaire II
- Wegen lokaal I
- Wegen lokaal II
- Wegen lokaal III
- Spoorweg
- Gemeentegrens

#### Bustijnen :

- Uitbouw verbinding Roosdare
- Verleggen van de route (enkel optie in variant 1)
- Hoofdfrequentielijn als snelle verbinding tussen Tiel en Ardoos
- Spelbediening

#### Voorzieningen :

- Begraafplaats
- Bibliotheek
- Cultureelpark
- Cultureel centrum
- Gemeentehuis
- Kerk
- Klooster
- Post
- Bushalte
- School
- Sportcentrum
- Winkel
- Ziekenhuis

### MOBILEITEITSPLAN PITTEM

## KAART 6 : Beleidsplan openbaar vervoer

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron :



SCHAAL : 1:40000



Grontmij

### 3.2.8 FIETSNETWERK

Uit onderzoek bleek dat de fiets van belang is in het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer te Pittem. Het gebruik van de fiets kan nog verhoogd worden door de bestaande fietsvoorzieningen te verbeteren. Alle maatregelen worden in het scenario duurzame mobiliteit gekaderd in een netwerk. Doel is een aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk uit te bouwen. Volgende maatregelen kunnen genomen worden:

#### 3.2.8.1 Uitbouw fietsnetwerk

- **Provinciaal fietsroutenetwerk**

Het provinciale fietsroutenetwerk is gericht op het functionele verkeer (woon-school en woon-werk). Er werd rekening gehouden met de kortste afstand, veiligheid en comfort en met een vlotte overschakeling van vervoerswijze. Volgende bovenlokale routes werden geselecteerd op het grondgebied van Pittem:

- Meulebekerstraat (Pittem-> Meulebeke);
- Egemstraat (Pittem<->Egem);
- Brugsesteenweg (Pittem en Egem-> Wingene en Meulebeke);
- Turkeijensteinweg (Egem ->Tielt);
- Wingensesteenweg (Egem->Wingene);
- Grootveldstraat/Drogenbroodstraat (Egem->N50);
- Puttensdreef/Tieltstraat/Stationsstraat/Posterijlaan (van Stationsstraat tot Waterstraat)/Waterstraat (Pittem->Tielt en Ardoorie);
- Lichterveldstraat/Joos de ter Beerstlaan (N35) (Pittem->Koolskamp).

- **Fietsroutes op lokaal niveau**

Deze routes vormen een verfijning van het netwerk op lokaal niveau. Doel is zo direct mogelijke verbindingen voor de fietser te vormen tussen de verschillende woongebieden. Ze zorgen voor de ontsluiting van de handels- en dienstencentra. Op deze assen dienen de nodige maatregelen genomen te worden om gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op elkaar af te stemmen. Volgende wegen worden geselecteerd:

- de Kol. Naessensstraat – Kasteeldreef;
- de Koolskampstraat;
- Vercouterestraat-Egemsebinnenweg;
- Burchtstraat – Kokerstraat – Heidenskerkhofstraat – Tieltstraat;
- de Wielewaalstraat;
- de Vijfstraat.

- Steenovenstraat – belofde alternatieve fietspad

De gemeente blijft ook vragende partij voor het nieuw aan te leggen fietspad parallel aan de Ringlaan. Het fietspad is zeker interessant als alternatieve route en kan ingeschakeld worden in het fietsroutenetwerk.

De gemeente voorziet om over te gaan tot de aanleg van een fietspad vanaf de N50 tot aan de Meulebekestraat, na goedkeuring van het dossier door de betoelagende overheid.

### 3.2.8.2 Optimaliseren van de infrastructuur

De pendelstromen binnen een straal van 5 km (concurrentiële afstand voor fietsverkeer) vanuit en naar Pittem situeren zich hoofdzakelijk richting Tielt en in mindere mate in de richting van de buurgemeenten. De fiets wordt voor bijna twee derde van de schoolverplaatsingen richting Tielt gebruikt. Het optimaliseren van fietsvoorzieningen richting Tielt vormen dan ook prioriteit.

Bij de werkpencil ligt dit percentage veel lager. Door het verbeteren van de bestaande fietsvoorzieningen richting Tielt moeten ook de werknemers gestimuleerd worden om de fiets te gebruiken.

Om de gewenste fietsstructuur uit te bouwen dienen in eerste instantie de ontbrekende fietsvoorzieningen te worden aangelegd, waarna een verbetering van de bestaande fietspaden gefaseerd kan worden doorgevoerd.

Bij **lokale wegen I en II** dienen buiten de bebouwde kom vrijliggende fietsvoorzieningen te worden aangelegd om de fietser optimaal te beschermen. Langs de Wingensesteenweg werd een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Een verbinding van Egem naar de N50 ontbreekt. Richting Meulebeke is een aanliggend tweerichtingsfietspad aanwezig. Deze zwakke schakels dienen zo snel mogelijk in orde gebracht te worden. Voor de aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in de Meulebekestraat werd reeds actie ondernomen.

In de centra kunnen aanliggende fietspaden of een menging van verkeer voorzien worden, zodat bijkomende fietsinfrastructuur niet overal nodig is. In de Meulebekestraat bijvoorbeeld is in het deel vóór de spoorweg, een herinrichting in functie van de fietsers nodig (actie ondernomen).

Voor **lokale wegen III** geldt een menging van verkeer. Wanneer deze weg een functie in het fietsnetwerk heeft, dient een fietsvriendelijke inrichting van de weg te gebeuren (bv. invoeren 50 km/u, fietssuggestiestroken, ...).

Concreet betekent dit dat:

Op middellange termijn:

- het beloofde alternatieve fietspad parallel aan de Ringlaan wordt aangelegd en ingeschakeld in het routenetwerk als functionele route;
- de Waterstraat, Puttensdreef, Grootveldstraat/Drogenbroodstraat (lokale III) en eerste deel Meulebekerstraat (lokale 1 binnen bebouwde kom) fietsvriendelijk worden ingericht (snelheidsremmende maatregelen die 50 km/u afdwingen of omvormen tot fietsweg) tot bovenlokale fietsroutes;

(actie reeds ondernomen voor fietspad Meulebekerstraat)

- de fietsinfrastructuur langs de Posterijlaan (tussen de Stationsstraat en de Waterstraat) optimaal wordt heraangelegd, gezien de selectie van de Posterijlaan als ontsluitingsweg voor Pittem-centrum (veel autoverkeer).

- De fietsinfrastructuur van de bovenlokale fietsverbinding langs de Meulebekerstraat wordt heraangelegd, gezien de bestaande situatie zeer onveilige is (vrijliggend tweerichtingsfietspad buiten de bebouwde kom en verhoogd aanliggend fietspad binnen de bebouwde kom) (actie reeds ondernomen)

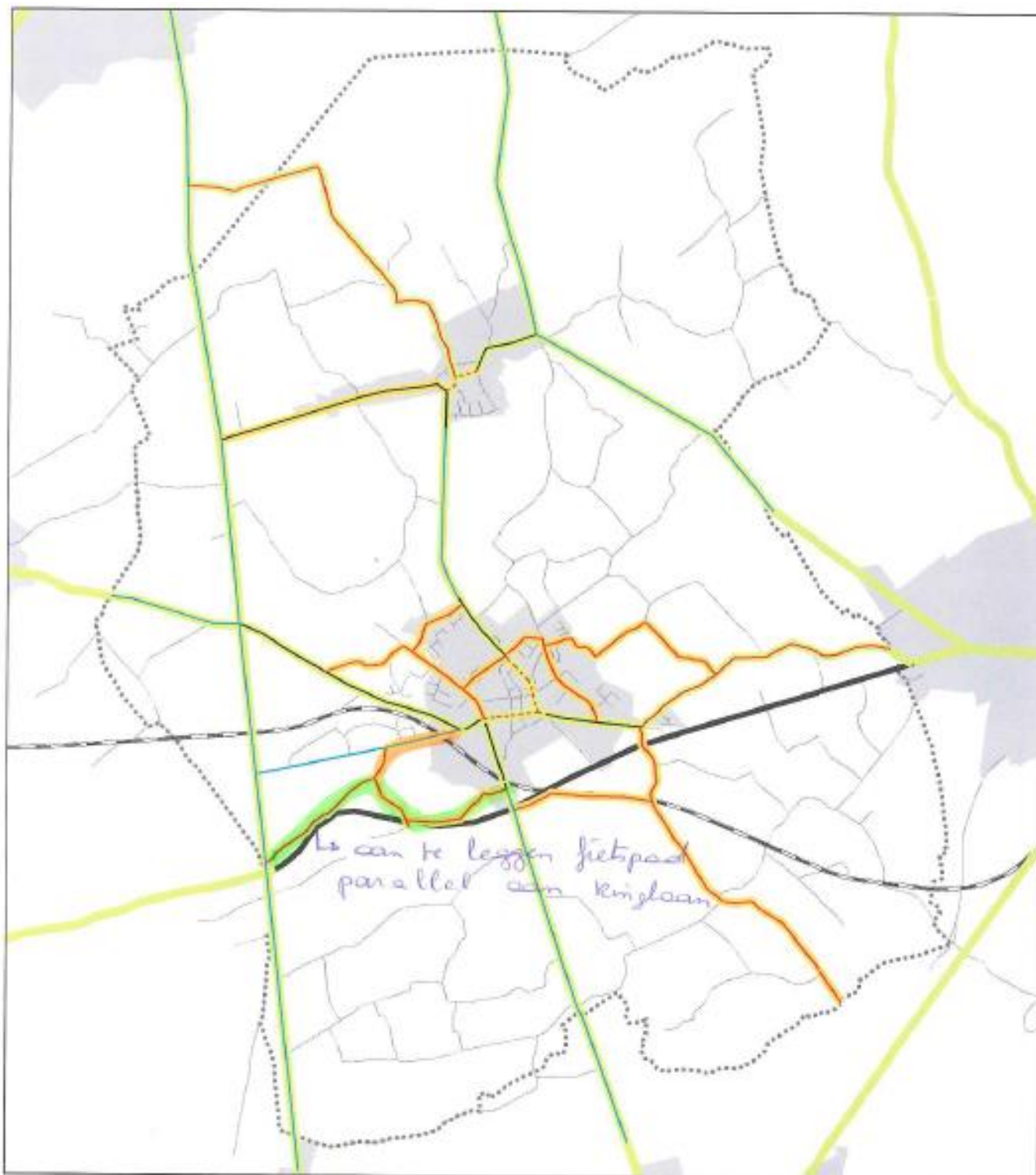
- het kwalitatief aanleggen van het fietspad langs Brugsesteenweg (N50) wordt gekaderd binnen het streefbeeld en de herinrichting als secundaire II (vrijliggend fietspad of in geval van ventwegen, fietspad op de ventwegen).
- de lokale fietswegen buiten zone 50 fietsvriendelijk inrichten. De fietssuggestiestrook tussen Egem en de N50 (langs de Kasteeldreef-Kol. Naessensstraat: lokale I) dient in principe buiten de bebouwde kom vervangen te worden door een volwaardig vrijliggend fietspad.

Wegens ruimtegebrek kan een aanliggend verhoogd fietspad niet aangelegd worden.

Op lange termijn:



- worden de bestaande fietspaden langs lokale wegen I en II vervangen door volwaardige vrijliggende fietspaden, opdat de inrichting van de fietsinfrastructuur op de bovenlokale routes zal beantwoorden aan de kwaliteitseisen van het Vademecum Fietsvoorzieningen (Turkeijensteenweg, Egemstraat en Lichterveldestraat (N35)).
- In de Joos de ter Beerstlaan (lokale III) worden aanliggende verhoogde fietspaden overwogen, gezien de aard van de weg .

**Kaart 7: Beleidsscenario fietsroutenetwerk**







**LEGENDE**

Gewenste fietspaden

-  Bovenlokale routes
-  Lokale routes

Inrichtingsprincipes :

-  Gescheiden fietspad
-  Aanliggend fietspad en/of gemengd verkeer
-  Gemengd verkeer
-  Gemengd verkeer zone 30

MOBILITEITSPLAN PITTEM

**KAART 7 :  
Beleidsplan  
fietsroutenetwerk**

Datum : Februar 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron :



**SCHAAL : 1:40000**



 Grontmij

### *3.2.8.3 Verbeteren oversteekbaarheid*

Vooraf bij het oversteken van kruispunten is de fietser zeer kwetsbaar. Op alle kruisingen binnen het netwerk moet extra aandacht gaan naar verkeersveiligheid in functie van de fietser. Mogelijke maatregelen zijn:

- verkorten van de oversteeklengte door middel van een middeneiland;
- aangepaste parkeer- en stilstandregelingen voor fietsers om de zichtbaarheid van de fietsers voor de automobilist te verhogen;
- op kruispunten met verkeerslichten kan gedacht worden aan het scheiden van fiets- en autoverkeer in de tijd. Mogelijkheden zijn aparte fietsopstelstroken zodat de fietsers voor de wagen het kruispunt oprijdt of fietsersgroen.

### *3.2.8.4 Fietsvriendelijke centra*

Om het fietsen verder aan te moedigen, moeten de verschillende centra fietsvriendelijk gemaakt worden. De herinrichting van de doortochten vormde in dit kader een belangrijke stap. Het doen naleven van het snelheidsregime moet het comfort voor de fietser nog verhogen.

Daarnaast heeft ook het weren van het doorgaand (vracht)verkeer een grote invloed op de aantrekkelijkheid van het centrum. Fietsers ondervinden immers veel hinder van zwaar verkeer en zijn enorm kwetsbaar als zwakke weggebruiker.

### 3.2.9 VERBLIJFSGEBIEDEN/VOETGANGERSNETWERK

In verblijfsgebieden primeert de verblijfsfunctie, en dus de verkeersleefbaarheid, op de verkeersfunctie van de wegen. Verblijven betekent wonen, naar school gaan, winkelen, ... De kernen Pittem en Egem fungeren als verblijfsgebied. Om de verplaatsingen in een verblijfsgebied zo veilig mogelijk te maken, is het belangrijk dat de voorzieningen zich in een aaneengesloten gebied bevinden.

Het beleid is gericht op het ondersteunen van het verblijfskarakter. Dit betekent ruimte scheppen voor de voetganger, fietser, aankledingsmeubilair en groen. Het gebied mag niet doorkruist worden door een weg met een belangrijke verkeersfunctie. Doorgaand en zwaar vervoer moeten hier geweerd worden. Volgende maatregelen kunnen genomen worden:

#### *3.2.9.1 Invoeren zone 30*

De hoofdbedoeling van zone 30 is het tot stand brengen van veilige verblijfsgebieden, waarbij niet zozeer de intensiteit van het verkeer, dan wel de snelheid van het verkeer een probleem vormt voor de verkeersleefbaarheid. Zone 30 moet de oversteekbaarheid te voet verbeteren, het veiligheidsgevoel verhogen, een kwalitatieve straataanleg realiseren, ...

Zowel te Pittem als te Egem werd zone 30 reeds ingevoerd voor het centrumgebied. Ook de schoolomgevingen zijn opgenomen in een zone 30. In volgende gebieden kan het invoeren van zone 30 de verkeersleefbaarheid verhogen:

- omgeving van het rusthuis (Koolskampstraat);
- omgeving van de sporthal Pittem;
- omgeving Oostwijk, Kouterstraat, Zandstraat, Molenkouterstraat, Pastoor Juliaan Claerhoutstraat, ...;
- verkavelingen tussen de Koolskampstraat en de Joos de ter Beerstlaan;
- de verkavelingen tussen de Koolskampstraat en de Egemstraat;
- de Molenakkerwijk (Egem);

#### *3.2.9.2 Herinrichting doortochten*

De herinrichting als doortocht bestaat erin de verbindende wegen die een verblijfsgebied doorkruisen in te bedden in hun lokaal ruimtelijke en verkeerskundige context. Het evenwicht tussen de verschillende verkeersdeelnemers moet hersteld worden. Dit kan door volgende maatregelen:



- snelheidsremmende maatregelen;
- beschermende maatregelen voor de zwakke weggebruiker;
- voorzieningen van het openbaar vervoer benadrukken;
- verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

Zowel de doortocht van Pittem als van Egem werden al aangepakt. Voor Pittem zijn er nog steeds een aantal problemen. Hoewel verschillende snelheidsremmende maatregelen in het concept werden opgenomen, wordt de maximaal toegelaten snelheid (50km/u en 30km/u) nog vaak overschreden. Een strengere handhaving moet het snelheidsregime afdwingen. Het doorkruisen van Egemkapelle door de N50 wordt bekeken in het streefbeeld.

#### *3.2.9.3 Herinrichting van schoolomgevingen*

Er dient prioritair aandacht te gaan naar een veilige inrichting van de schoolomgeving. Men wordt er geconfronteerd met een overaanbod aan auto's. Als voornaamste gevolgen kan men het verkeerd parkeren en het belemmeren van de zichtbaarheid voor overstekende leerlingen aanhalen. De schoolomgeving moet kindvriendelijk gemaakt worden.

De schoolomgevingen van Egem en Pittem werden reeds aangepakt. De snelheid werd naar beneden gehaald door snelheidsremmers, de voetpaden werden verbreed, de oversteekplaatsen werden veilig ingericht, ... Het bestuur probeert de mensen ook warm te maken voor fietspooling of carpooling en niet meer met de auto komen. Om parkeren op het voetpad te vermijden, is een strengere controle nodig.

#### *3.2.9.4 Accentueren dorpspleinen*

Pleinen structureren de ruimte, maken ze meer leesbaar en geven het dorp een extra uitstraling. Het accentueren van pleinen kan door aangepaste verlichting, materiaalgebruik, straatmeubilair en het gebruik van structurerende groenelementen. Door hun aanleg wordt het voor de automobilist duidelijk dat voetganger en fietsers hier evenwaardige gebruikers zijn.

Het dorpsplein van Egem werd reeds aangepakt. In Pittem vormt het plein rond de kerk prioriteit. Momenteel zijn de werken in voorbereiding. Een herwaardering van dit plein maakt de centrumfunctie opnieuw duidelijk en pakt de onduidelijke en overgedimensioneerde wegenstructuur aan.

### 3.2.9.5 Uitbouwen voetgangersnetwerk

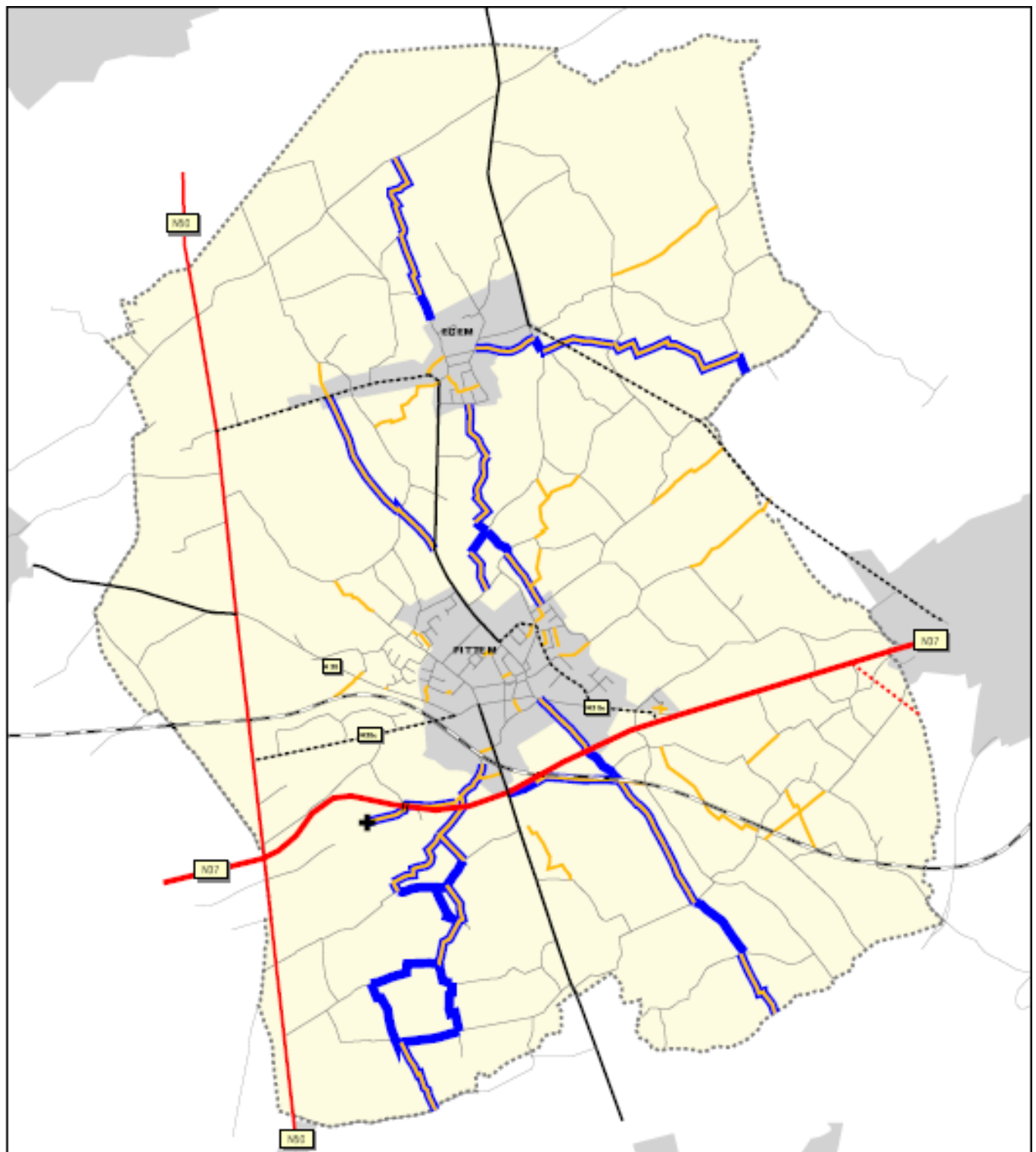
In de gemeente zijn nog heel wat voetwegen aanwezig. Ook in de centra bestaan reeds heel wat binnendoorsteeken voor de zwakke weggebruiker. Aandacht moet gaan naar de uitbouw van een aaneengesloten netwerk en het voorzien van voetwegen in nieuwe projecten. In BPA Oostbuurt is voor het eerst uitdrukkelijk aandacht besteed aan voetgangersdoorsteeken. Wanneer een beter zicht is op de nog aanwezige voetwegen, kan beslist worden hoe het voetgangersnetwerk verder vorm kan krijgen. Aandacht gaat naar het verbinden van dorpskernen via deze verkeersluwe wegen, die een vlot en veilig alternatief bieden voor voetgangers en eventueel ook fietsers.

Zeker te behouden en uit te bouwen zijn de voetgangersdoorsteeken en -verbindingen in de kernen Pittem en Egem. Daarnaast zijn op basis van de voorlopige gegevens de voetwegen, die aangewezen lijken om te behouden of uit te bouwen, aangestipt op de kaart. Belangrijk te behouden verbinding is deze naar het ziekenhuis via de Steenovenstraat. In het streefbeeld voor de N37 dient de oversteek voor zwakke weggebruikers op deze plaats te worden voorzien. (actie ondernomen – de vraag werd overgemaakt aan de Vlaamse Overheid, AWV)

**Kaart 8: Beleidsscenario voetgangersnetwerk**

**Kaart 9: Beleidsplan maatregelen Pittem**

**Kaart 10: Beleidsplan maatregelen Egem**



**LEGENDE**

- Wegen primaire II
- Wegen secundaire II (aan te leggen)
- Wegen secundaire II
- Wegen lokale I
- Wegen lokale II
- Wegen lokale III
- Specwieg
- Voorwieg
- Suggesties voor behoud of verdere uitbouw
- Specwieg
- Gemeentegrens
- Kern
- Ziekenhuis
- Overstreek voor lokale weggebakker

MOBILITEITSPLAN PITTEM

**KAART 8 :  
Beleidsscenario  
voetgangersnetwerk**

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron :



SCHAAL : 1:40000



Grontmij



## LEGENDE

### Belangrijke functies :

- 1 Raadhuis Sint-Remigius
- 2 Sportcentrum De Molen
- 3 Begraafplaats Pittem
- 4 Klooster Zusters van Maria
- 5 School Pittem
- 6 POB = zaal Broeders Maristen
- 7 GB
- 8 Brandweersaal
- 9 Gemeentelijke loods
- 10 Containerpark
- 11 Gemeentehuis
- 12 OLVrouwkerk Pittem
- 13 De Post

### Snelheidszones :

- 90km/u
- 70km/u
- 50km/u
- 30km/u
- 30km/u - reeds gerealiseerd
- Doortocht
- Restrictie schoolomgeving
- Reeds gerealiseerd
- Overgang 70km/u naar 50km/u
- Fietsroute netwerk
- Verbeteren oevertoegankelijkheid fietsers

### MOBILITEITSPLAN PITTEM

## KAART 9: Beleidsplan maatregelen Pittem

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron : Teleas



Grontmij
















## LEGENDE

### Belangrijke functies :

- 14 CC Het buurthuis Eggen
- 15 Begraafplaats Eggen
- 16 Dint-Gemanskerk Eggen
- 17 POB Uitwisselpost Eggen
- 18 Klooster Zuster van Maria
- 19 School Eggen

### Snelheidszones :

-  90km/u
-  70km/u
-  50km/u
-  30km/u
-  30km/u - reeds gemiddeld
-  Doortocht
-  Herinrichting schoolomgeving
-  Reeds gemiddeld
-  Overgang 70km/u naar 50km/u
-  Fietsroute netwerk
-  Verbeteren zichtbaarheid fietsers

### MOBILEITSPLAN PITTEM

## KAART 10 : Beleidsplan maatregelen Eggen

Datum : februari 2005

Opdrachtgever : Gemeente Pittem

Bron : TeleAtlas



 Grontmij

## WERKDOMEIN C : ondersteunende maatregelen

Hieronder volgt een opsomming van flankerende maatregelen die nog gedaan kunnen worden in het kader van het beleidsscenario.

### 3.2.10 VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN EN SCHOLEN

#### *3.2.10.1 Bedrijfsvervoersplannen*

De gemeente zal bedrijven aanmoedigen om een bedrijfsvervoersplan op te maken. De mogelijkheid bestaat een gezamenlijk bedrijfsvervoersplan voor het volledige bedrijventerrein op te starten. Een bedrijfsvervoersplan stelt maatregelen voor om de werknemers aan te moedigen andere transportmiddelen te gebruiken dan de wagen. Voorbeelden zijn het gebruik van de fiets en/of het openbaar vervoer stimuleren door bepaalde voordelen aan te bieden of informatie verstrekken over de bereikbaarheid van het werk met verschillende vervoerswijzen. Daarnaast kan er een carpoolprogramma opgestart worden.

De gemeente kan tegenover haar eigen personeel een voorbeeldfunctie vervullen

Het personeel van de gemeente dat per fiets naar het werk komt ontvangt een fietsvergoeding, er zijn degelijke fietsenstallingen aanwezig en voor korte verplaatsingen tijdens diensturen werden dienstfietsen aangekocht.

Verder kan carpooling nog meer gestimuleerd worden bij het personeel van de gemeente.

#### *3.2.10.2 Fietspool met scholen*

Fietspool wordt door b.v. de oudervereniging van de school in samenspraak met de school georganiseerd. Fietspoolen houdt in dat de leerlingen met de fiets naar school begeleid worden door een volwassene. Fietspool richt zich vooral naar leerlingen van het basisonderwijs, die op deze wijze fietservaring opdoen op weg naar school.

### 3.2.11 FINANCIËLE MAATREGELEN

#### *3.2.11.1 Tarieftussenkomst openbaar vervoer*

Bij de maatregelen om het openbaar vervoer te stimuleren, kan aan de -12 jarigen en de +60 jarigen gratis openbaar vervoer aangeboden worden (Vlaams Gewest). Het gratis vervoer zal een stimulans zijn om van de bus gebruik te maken in plaats van de kinderen per auto naar school te brengen. Dit maakt op zijn beurt de schoolomgeving veiliger voor de andere kinderen.

De gemeente is tevens ingestapt in het derde-betalersstelsel van De Lijn. Sedert 1 september 2008 komt de gemeente voor 10% tussen in de kosten bij aanschaffing van een Buzzy Pazz.

#### *3.2.11.2 Fietsvergoeding*

De gemeente geeft momenteel een fietsvergoeding aan haar personeel. Hetzelfde kan aangemoedigd worden bij de verschillende bedrijven in Pittem. Door die vergoeding en het aanbieden van dienstfietsen worden de mensen die nu nog met de wagen komen, aangemoedigd de fiets te nemen om zich naar het werk te begeven. Zeker voor inwoners van Pittem en haar buurgemeenten vormt deze woon-werkverplaatsing een ideale afstand om de fiets te gebruiken.

#### 3.2.12 ALGEMENE SENSIBILISERING BIJ MIDDEL VAN CAMPAGNES

##### *3.2.12.1 Sensibiliseringscampagnes scholen*

Ieder jaar wordt rond het begin van het schooljaar een campagne georganiseerd. Autobestuurders worden erop attent gemaakt dat ze een schoolomgeving naderen en hun snelheid moeten aanpassen. Een verderzetting van deze campagnes is zeker de moeite.

##### *3.2.12.2 Verkeersweek invoeren*

Voorgaande actie kan eventueel kaderen in een bredere sensibiliseringsactie, met name een verkeersweek. Gedurende deze week kunnen allerlei acties georganiseerd worden, niet alleen gericht op jongeren maar ook op ouderen. Voorbeelden zijn sensibiliseren rond ongevallencijfers en snelheidsovertredingen, graveersessies voor registratie van fietsnummers, verkeerseducatie op school en het opruimen van de verkeersregels voor ouderen, ...

#### 3.2.13 SPECIFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

##### *3.2.13.1 Convenant vrachtverkeer met bedrijven*

Met de belangrijkste bedrijven zullen afspraken opgesteld worden tussen het bedrijf en de gemeente onder de vorm van een convenant waarin de te volgen routes voor leveranciers (zwaar vervoer) vastgesteld worden.

### *3.2.13.2 Informatie en promotie van het openbaar vervoer*

Basismobiliteit is meer dan enkel dienstverlening die verzorgd wordt door De Lijn. De gemeente speelt een belangrijke rol in de informatieverstrekking over de lijnvoering en de dienstregeling van het openbaar vervoer naar de bevolking toe, door deze kenbaar te maken op een aantal druk bezochte plaatsen (gemeentehuis en bibliotheek). Via de dienst bevolking, milieudienst en het gemeentelijk infoblad kunnen het openbaarvervoersaanbod en de wijzigingen aan de inwoners en bedrijven kenbaar gemaakt worden. Een mogelijke actie is het verspreiden van een informatiefolder omtrent de wijzigingen in het openbaar vervoersysteem. Het infopakket voor nieuwe bewoners en bedrijven dient een toelichting van het openbaar vervoer aanbod in de gemeente te bevatten.

Naast deze maatregelen zijn nog andere zaken van belang bij het promoten van het openbaar vervoer: uitbouw van halteaccommodatie, zorgen voor een vlotte combinatie fiets–openbaar vervoer (fietsstallingen aan bushaltes), zorgen voor een vlotte doorstroming van de bus, ... Het is de taak van de gemeente om de halteaccommodatie op te krikken en te onderhouden (verlichting, afvalbakken, informatieborden). Nabij de belangrijkste bushaltes kan worden gestreefd naar het aantrekkelijker maken van de fiets in het voor- en natransport. Zo kan men veilige fietsstallingen met voldoende staanplaatsen aanbieden.

### *3.2.13.3 Promoten van alternatieve vervoersmogelijkheden*

Ook alternatieve vervoersmogelijkheden zoals carsharing, schoolbus, mindermobielen centrale, boodschappendienst, ... komen in aanmerking. Pittem beschikt over een minder mobiele centrale (MMC), een dienstverlening van het OCMW. Een ploeg vrijwilligers biedt minder mobiele vervoer aan tegen een schappelijke prijs. Zieken, gehandicapten, bejaarden, en personen die zelf niet over vervoermiddelen beschikken, kunnen beroep doen op deze dienst. Dit initiatief werd opgericht omdat bleek dat bepaalde personen verplaatsingsproblemen hebben en het openbaar vervoer in de gemeente zeer beperkt is (was).

### *3.2.13.4 Ondersteuning van het gebruik van de fiets en het fietsnetwerk*

In een informatiefolder kan het fietsnetwerk kenbaar gemaakt worden aan alle bewoners. Er zal aandacht besteed worden aan de alternatieve fietsroutes, aan de fietsstallingen en de signalisatie van de fietsroutes.



Een goede bewegwijzering van de functionele fietsroutes is uitermate belangrijk. Een eenduidige, uniforme bewegwijzering verhoogt de herkenbaarheid van de routes en maakt het netwerk leesbaar voor de gebruiker. Een duidelijke bewegwijzering wil zeggen: goed zichtbare, correcte en logische aanduidingen. Deze bewegwijzering is trouwens complementair aan deze van het autoverkeer. Alternatieve, autoluwe of zelfs autovrije trajecten dienen zeer duidelijk aangegeven te worden.

Nabij de instellingen die veel publiek trekken, dienen stallingen voor fietsers voorzien te worden. Goede stallingmogelijkheden voor de fiets hebben een aantal voordelen. Ze stimuleren het fietsgebruik indien ze op korte afstand van voorzieningen gesitueerd zijn en verhinderen dat het voetpad versperd wordt door fietsen.

Afhankelijk van de functie kunnen de stallingen op eigen terrein gerealiseerd worden (bv. onderwijs) of bij meer publiek gerichte functies (sportcentra, winkels, bushaltes, ...) op publiek toegankelijk terrein. Op regelmatige tijdstippen zullen de fietsenstallingen gecontroleerd en onderhouden moeten worden. Er werden reeds verschillende fietsenstallingen voorzien nabij bushaltes en openbare gebouwen.

Zo werden behoorlijk wat bijkomende fietsenstallingen geplaatst aan de bushalte De Koevoet.

Bij het jeugdhuis kan het fietscomfort verhoogd worden door het plaatsen van fietsenstallingen.

In functie van de verdere uitbouw van het fietsroutenetwerk en naar aanleiding van het openstellen van het Verbiestcentrum in het gemeentehuis heeft de gemeente tevens degelijke fietsvoorzieningen verder uitgebouwd.

Zo werden op verschillende plaatsen langs het fietsroutenetwerk rustbanken geplaatst, werd aan het gemeentehuis een openbaar toilet geïnstalleerd en werd bijkomende fietsstalling voorzien.

#### 3.2.13.5 *Internetsite*

Informatie over de gemeente Pittem is ook te vinden op de gemeentelijke internetsite: [www.pittem.be](http://www.pittem.be) .

### 3.2.14 CONTROLE EN HANDHAVING VAN NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGIMES

#### 3.2.14.1 *Fietscontrole*

De politie kan preventieve en repressieve controles uitvoeren op alle fietsen en bromfietsen. Op die manier kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de veiligheid van deze weggebruikers.

#### 3.2.14.2 *Controlebeleid op het parkeren*

Er kan regelmatig controle gebeuren op foutparkeerders, zoals auto's die parkeren op het trottoir, fietspaden, op bushaltes of hinderlijk parkeren voor andere weggebruikers. Zeker in schoolomgevingen is deze ondersteunende maatregel noodzakelijk.

#### 3.2.14.3 *Controle snelheidsbeleid*

Er zullen gerichte acties plaatsvinden om de snelheid te controleren, dit o.a. in de Meulebekerstraat, de Koolskampstraat en de doortocht van Pittem en Egem. Een strengere handhaving moet de gewenste snelheidsregimes afdwingen.

#### 3.2.14.4 *Evaluatie van het handhavingsbeleid*

Om voldoende zicht te krijgen op de effecten van het controlebeleid en zo nodig te kunnen bijsturen, zal halfjaarlijks een evaluatierapport opgesteld en besproken worden in de gemeentelijke begeleidingscommissie verkeer.

### 3.2.15 BELEIDSONDERSTEUNING

#### 3.2.15.1 *Voortgangsrapportering*

Een jaarlijkse opvolging van het mobiliteitsbeleid en het mobiliteitsplan gebeurt via het jaarlijks voortgangsverslag, waarin de ondernomen acties opgesomd en geëvalueerd worden. Daarnaast wordt nagegaan welke acties het komende jaar op het programma staan, welke acties vertraging oplopen of worden uitgesteld, ...

#### 3.2.15.2 *Vijfjaarlijkse bijsturing*

Om de vijf jaar dient het mobiliteitsplan bijgestuurd vooral met het doel de langetermijnplanning meer gedetailleerd in te vullen.

#### 3.2.15.3 *Gemeentelijke begeleidingscommissie verkeer*

In Pittem is een gemeentelijke begeleidingscommissie verkeer werkzaam, waarin ook de scholen vertegenwoordigd zijn. Deze commissie komt op geregelde tijdstippen bijeen en bespreekt dringende verkeersproblemen, vragen van bewoners, ... en neemt eventueel maatregelen.

Wegens de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst milieu 2008-2013 werd de milieuableider opgenomen in de gemeentelijke begeleidingscommissie verkeer. Bij verdere mobiliteitsplanning zal steeds rekening worden gehouden met het thema milieu.

## 4 PRIORITEITENBEPALING, FINANCIËLE RAMING EN ORGANISATIE

Onderstaande tabel biedt een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt en een eerste ruwe schatting van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid.

### 4.1 MAATREGELEN M.B.T. RUIMTELIJKE STRUCTUUR

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
1	Opmaak gemeentelijk ruimtelijk structuurplan						Uitgevoerd 04-11-2008
2	Uitvoeren woonbehoeftestudie	In uitvoering					
3	Opstellen BPA zonevrije bedrijven (sectoraal BPA zonevrije bedrijven)	In uitvoering					
4	Ruimtelijke uitvoeringsplannen (BPA Kliniek Sint Jozef, BPA Oostbuurt, RUP Centrum Noord West Pittem, Binnengebied Meulebekerstraat/Stationsstraat)	In opmaak					
5	Opmaak gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplan nieuw lokaal bedrijventerrein	In uitvoering			Gemeente i.s.m. W.V.I.	nihil	

### 4.2 MAATREGELEN M.B.T. CATEGORISERING WEGEN EN VERKEERSAFWIKKELING

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
	<b>N37 (Ringlaan R. De Paepe - Tielstraat):</b>						
6	Opmaak streefbeeldstudie N37	in uitvoering			AWV	25.000	
7	Herinrichting kruispunt Vijfstraat -		X		AWV	50.000	

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
	N37 Tielstraat						
8	Aanpassen draagkracht brug over spoorweg		X		AWV	p.m.	
9	Herinrichten kruispunt Ringlaan (N37) - Brugsesteenweg (N50)		X		AWV	250.000	
	<b>N50 (Brugsesteenweg):</b>						
10	Opmaak streefbeeld N50	X			Provincie	50.000	
11	Herinrichting kruispunt met Kasteeldreef + wegvak ter hoogte van Egemkapelle	Uitgevoerd			AWV	-	
12	Herinrichten kruispunt met Lichterveldestraat - Joos de ter Beerslaan	uitgevoerd				-	
13	Joos de ter Beerslaan ontmoedigen voor doorgaand verkeer	X			AWV	50.000	
14	Invoeren 70 km/u op kruispunt met Posterijlaan	X			AWV	5.000	
15	Herinrichten kruispunt met Posterijlaan			X	AWV	175.000	
	<b>Lokale wegen</b>						
16	Vastleggen categorisering wegen	Uitgevoerd			Gemeente	-	Zie GRS
17	Aanpassen bewegwijzering en snelheidsregime aan categorisering (Uitbreiden 70 km/u Posterijlaan, invoeren 70 km/u Turkeijensteenweg, Wingensesteenweg, Lichterveldestraat, omvormen Joos de ter Beerslaan tot lokale weg III)		X		AWV/ Gemeente	50.000	
18	Egemstraat (70km/u): snelheidsremmende maatregelen en/of strengere handhaving	Uitgevoerd			Gemeente	-	
19	Meulebkestraat (70km/u): snelheidsremmende maatregelen en/of strengere handhaving	Uitgevoerd			Gemeente	-	

#### 4.3 MAATREGELEN M.B.T VERKEERSLEEFBAARHEID IN VERBLIJFSGEBIEDEN / VOETGANGERS

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
	<b>Pittem:</b>						
20	Herinrichting doortocht Pittem	uitgevoerd				-	
21	Herinrichting centrum	In uitvoering			Gemeente	-	
22	Herinrichting schoolomgeving Koolskampstraat	uitgevoerd				-	
23	Invoeren vrachtverbod centrum	uitgevoerd			Gemeente	-	
24	Snelheidsremmende maatregelen Koolskampstraat	uitgevoerd				-	
25	Poorten bij overgang 70-50 km/u	X			Gemeente	50.000	
26	Beveiligen oversteekplaatsen fietsers	X			Gemeente	50.000	
27	Inrichting zone 30 gebied omgeving rusthuis, St.-Godelievestraat, St.- Elooistraat, Burchtstraat, omgeving Cassanderusstraat, omgeving St.- Remigius-J. Cardijnstraat		X		Gemeente	200.000	
28	Inrichting zone 30 gebied omgeving sporthal		X		Gemeente	50.000	
29	Inrichting zone 30 gebied Oostwijk, Kouterstraat, Molenkouterstraat, Zandstraat, Triepmeersstraat en Tiengebodenstraat		X		Gemeente	200.000	
30	Inrichting zone 30 gebied omgeving Pastoor Juliaan, Claerhoutstraat, Italienstraat en Kwiekmotestraat.		X		Gemeente	100.000	
	<b>Egem:</b>						
31	Herinrichting doortocht Egem	uitgevoerd				-	
32	Herinrichting centrum	uitgevoerd				-	
33	Herinrichting schoolomgeving Egem	uitgevoerd				-	
34	Poorten bij overgang 70-50 km/u	X			Gemeente	20.000	
35	Beveiligen oversteekplaatsen fietsers	X			Gemeente	20.000	
36	Inrichting zone 30 gebied omgeving Molenakkerwijk		X		Gemeente	150.000	
	<b>Algemeen:</b>						
37	Actualiseren inventaris voetwegen en evalueren (bestaande) voetwegen		X		Gemeente	15.000	
38	Uitbouwen voetgangersnetwerk (herwaarderen bestaande, aandacht voor nieuwe doorsteken, ...)		X		Gemeente	p.m.	

#### 4.4 MAATREGELEN M.B.T. FIETSVERVEER

		Korte termijn	Middel-lange termijn	Lange termijn	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
		2012 - 2014	2014 - 2017	(na 2017)			
39	N37: Aanleg van parallel functioneel fietspad aan N37		X		AWV/ gemeente/ provincie	400.000	Fietsfondsdossier
40	Aanleg fietsvoorzieningen i.f.v. streefbeeld			X	AWV	p.m.	
41	N50: Aanleg fietsvoorzieningen i.f.v. streefbeeld			X	AWV	1.150.000	
42	Verbeteren oversteekbaarheid fietsers ter hoogte van Waterstraat		X		AWV	20.000	
	<b>Overige wegen:</b>						
43	Aanleg fietspad langs de Wingensesteenweg	uitgevoerd			Provincie/ Gemeente	-	
44	Waterstraat, Puttensdreef, eerste deel Meulebekestraat en Grootveldstraat/Drogenbroodstraat fietsvriendelijk inrichten		X		Provincie/ Gemeente	40.000 <u>10.000</u> 50.000	
45	Vrijliggend fietspad Meulebekestraat		X		Provincie/ gemeente	240.000 <u>60.000</u> 300.000	
46	Heraanleg fietsinfrastructuur Posterijlaan		X		AWV/ gemeente	120.000 <u>30.000</u> 150.000	
47	Lokale fietswegen buiten zone 50 fietsvriendelijk inrichten		X		Gemeente	25.000	
48	Heraanleg fietspaden langs de Egemstraat		X		Provincie/ gemeente	280.000 <u>70.000</u> 350.000	
49	Heraanleg fietspad langs de Turkeijensteenweg			X	Provincie/ gemeente	240.000 <u>60.000</u> 300.000	
50	Heraanleg aanliggend fietspad Joos de ter Beerstlaan – vrijliggend fietspad Lichterveldestraat			X	AWV/ gemeente	400.000 <u>100.000</u> 500.000	
51	Opwaardering Trage Wegen			X	Gemeente		
52	Met Belgerinkel naar de Winkel	X			Gemeente	1.500	

#### 4.5 MAATREGELEN M.B.T. OPENBAAR VERVOER

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
53	Doorvoeren van een frequentieverhoging op de bestaande buslijn	X	X	X	De Lijn	p.m.	Wordt jaarlijks bijgestuurd
54	Invoeren rechtstreekse busverbinding naar Roeselare	X	X	X	De Lijn	p.m.	
55	Evaluatie en bijsturing belbus	X	X	X	De Lijn	p.m.	Wordt jaarlijks bijgestuurd
56	Afstemmen belbusgebied Tielt Zuid West met belbusgebied van Wingene (bv. invoeren van gemeenschappelijke halte)	X	X	X	De Lijn	p.m.	Wordt jaarlijks bijgestuurd

#### 4.6 MAATREGELEN M.B.T. PARKEREN

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
57	Voorzien van alternatieve parkeermogelijkheden voor vrachtverkeer door middel van randparking ter hoogte van kruispunt De Kruiskalsijde.	Uitgevoerd			Gemeente / AWV	-	

#### 4.7 ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELEN

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
TYPE C1. VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN, ENZ.							
58	Verder ondersteunen van een fietspool	X	X	X	Gemeente	600	
59	Voorzien van voldoende veilige en comfortabele fietsenstallingen aan bushaltes, openbare gebouwen en toeristisch-recreatieve aantrekpunten	Uitgevoerd	X	X	Gemeente	600	
60	Verder zetten uniforme bewegwijzering parkings, openbare gebouwen, fietsroutes, bedrijventerreinen	X	X	X	Gemeente	1.500	



		Korte termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
61	Markeren aparte parkeerplaatsen voor gehandicapten	X	X	X	Gemeente	1.500	
62	Onderhoud van haltes openbaar vervoer, voorzien van afvalbakken en infoborden, ...	X	X	X	Gemeente i.s.m. De Lijn	3.000	

		Korte- termijn 2012 - 2014	Middel- lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
--	--	-------------------------------------	---	----------------------------------	-------	-------------------	-------------

#### TYPE C2. FINANCIËLE MAATREGELEN

63	Fietsvergoedingen van de gemeente voor het personeel	X	X	X	Gemeente	3.000	
64	Financiële tegemoetkoming bij aankoop Buzzy Pazz (derde-betalersysteem)	X	X	X	Gemeente i.s.m. De Lijn	3.700	
65	Speciale tarieven voor jongeren -12 jaar en ,+65 - jarigen, ... voor het openbaar vervoer	X	X	X	Vlaams Gewest	p.m.	

#### TYPE C3-C4 ALGEMENE SENSIBILISERING DOOR MIDDEL VAN CAMPAGNES

66	Verderzetten veiligheidscampagne begin schooljaar	X	X	X	Gemeente	600	Deels opdracht van de politie
67	Verderzetten sensibiliseringscampagne schoolomgeving 2 maal per jaar	X	X	X	Gemeente	p.m.	
68	Invoeren verkeersweek met o.a. sensibiliseren rond ongevallencijfers en snelheidsovertredingen, registratie fietsnummers, verkeerseducatie scholen, thema-avond voor volwassenen, foutparkeren, ...	X	X	X	Gemeente/ Provincie	p.m.	Deels opdracht van de politie

#### TYPE C4. SPECIEFIEKE MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

69	Vastleggen en verspreiden aan de bedrijven van de te gebruiken routes voor zwaar verkeer (vrachtroutes)	X	X	X	Gemeente	1.500	
70	Verspreiden folder openbaar vervoer aanbod en aanbieden infopakket aan nieuwe bewoners en bedrijven.	X	X	X	Gemeente i.s.m. De Lijn		Inbegrepen in algemene uitgaven infoblad van de gemeente
71	Verspreiden van een informatiefolder omtrent het fietsnetwerk naar de bewoners	X	X	X	Gemeente		Inbegrepen in algemene uitgaven

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel-lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen
							infoblad van de gemeente
72	Op regelmatige tijdstippen informatie brengen aan de bevolking via gemeentelijke info – krant omtrent acties uit het mobiliteitsbeleid en toevoegen van info over mobiliteit aan de internetsite van de gemeente: nieuwe lijnvoering en dienstregeling van het openbaar vervoer, wandel-fietsroutes, parkeertarieven, graveersessies fietsen, fietspoolprojecten, enz.	X	X	X	Gemeente		Inbegrepen in algemene uitgaven van de gemeente

		Korte termijn 2012 - 2014	Middel-lange termijn 2014 - 2017	Lange termijn (na 2017)	Actor	Kostprijs in €	Opmerkingen

TYPE C5. HANDHAVING VAN BIJVOORBEELD NIEUWE SNELHEIDSREGIMES, PARKEERREGLEMENTERINGEN, ENZ.

73	Handhaving van snelheids- en tonnagebeperkingen en systematisch uitvoeren van controles : 1 maal per maand snelheidscontroles	X	X	X	Gemeente		Valt onder de opdrachten van de politie
74	Maatregelen rond parkeren in schoolomgeving	X	X	X	Gemeente		Idem
75	Uitvoeren van preventieve en repressieve controles op fietsen	X	X	X	Gemeente		Idem
76	Evaluatie van het handhavingsbeleid		X	X	Gemeente		Idem
77	Parkeerverbod + 3,5 Ton langs N50 Brugsesteenweg en N37 Tielstraat	Uitgevoerd			Gemeente		

TYPE C6. ORGANISATIE EN MANAGEMENT VAN HET MOBILITEITSBELEID.

78	Opmaak voortgangsrapport	X	X	X	Gemeente	6.000	
----	--------------------------	---	---	---	----------	-------	--

Overzicht van de kostenraming voor de verschillende actoren op korte termijn:

Gemeente:	162.900 euro
Provincie:	50.000 euro
AWV:	80.000 euro

Overzicht van de kosten voor de verschillende actoren op middellange termijn:

Gemeente:	957.000 euro
Provincie:	560.000 euro
AWV:	1.940.000 euro

Overzicht van de kosten voor de verschillende actoren op lange termijn:

Gemeente:	180.500 euro
Provincie:	240.000 euro
AWV:	400.000 euro

## **5 ORGANISATIE EN METHODE VAN EVALUATIE**

### **5.1 AFSLUITEN VAN BIJAKTEN EN MODULES**

Zaak is duidelijke afspraken te maken over de manier waarop het mobiliteitsplan en haar actieprogramma wordt verder gezet.

### **5.2 EVALUATIE MAATREGELEN**

Doel van deze evaluatie is het verband aan te duiden tussen de a priori geformuleerde doelstellingen, het actieprogramma en de effecten van de acties uit het beleidsplan. Bij de realisatie van het beleidsscenario dient nagegaan te worden of de geformuleerde maatregelen inderdaad het beoogde effect dragen.

## 6 ADDENDUM

### 6.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Structuurplanning is een voor het Vlaamse Gewest nieuwe wijze van ruimtelijke planning. Het is het uitstippelen van een beleidsvisie en niet het vastleggen van bodembestemmende uitvoeringsplannen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is de uitwerking van deze methodiek op het niveau van Vlaanderen. Hierin wordt de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen aangegeven als een kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Het RSV werd goedgekeurd op 23 september 1997.

Voor de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) dient gekeken te worden naar de krachtlijnen van de bovengemeentelijke ruimtelijke structuurplannen (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan).

Een van de doelstellingen in het RSV met betrekking tot mobiliteit en lijninfrastructuur is de optimalisering van het wegennet door categorisering. In het RSV worden de hoofdwegen, de primaire wegen categorie I en de primaire wegen categorie II geselecteerd. De selectie van de secundaire wegen gebeurt door de provincie,

Op het grondgebied van Pittem is een primaire weg van categorie II gesitueerd nl. de N 37 (en N 35).

### 6.2 PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen werd goedgekeurd op 6 maart 2002.

De visie en de doelstellingen geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden overgenomen en uitgewerkt in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS), rekening houdend met de gebiedsspecifieke eigenheid van de provincie. De ruimtelijke visie voor de provincie gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid van de provincie, en wil deze behouden of zelfs versterken.

Pittem is gesitueerd in de “middenruimte” van West-Vlaanderen. Deze deelruimte rond de steden Roeselare, Tielt en Torhout wordt gekenmerkt door een sterk geïndustrialiseerde landbouw en een concentratie van intensieve veeteelt. Deze sterke economische dynamiek zorgde voor een groot aandeel verspreide (zonevreemde) bedrijvigheid en een vrij ongestructureerd landschap.

Het sterk verspreide, bovenlokale verkeer dat een gevolg is van de uitwaaiende activiteiten in deze deelruimte, wordt gebundeld via aangepaste ontsluitingen naar het hogere wegennet. Dit gebeurt onder meer door de aanhaking van de R32 (Roeselare) en de R34 (Torhout) op de E403, door een uitgewerkte ontsluiting van de regio ten zuiden van Tielt via de N399, de N382 en de aan te leggen zuidwestelijke omleiding rond Tielt, en door een geleiding van de bovenlokale verkeersstromen via de N36 en N50.

Op grondgebied Pittem werden volgende wegen geselecteerd als secundaire weg :

*Secundair categorie I :*

- N35 : van de N37 (Tielt) tot de N409 (Deinze)
- N399 : van de Holdestraat (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster)
- ZW omleiding Tielt, gedeeltelijk aan te leggen van de N399 (Tielt) tot de N37 (Pittem)

*Secundair categorie II :*

- N50 (Brugsesteenweg) : van de N50f Siemenslaan (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster)

Op grondgebied van Pittem zijn geen knooppunten voor het regionaal openbaar vervoer geselecteerd, in de omgeving van Pittem is enkel het NMBS-station van Tielt geselecteerd. De lijn 73 Gent-De Panne (met halte te Tielt) maakt deel uit van het spoorwegnet op regionaal niveau.

### **6.3 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN**

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) bepaalt de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente.

Volgende ruimtelijke beleidselementen worden vooropgesteld :

1) Verbeteren van leef- en omgevingskwaliteit voor bewoners van Pittem

a. Categorisering wegen

Bij de selectie van lokale wegen wordt een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën :

▪ Lokale verbindingswegen (lokaal I)

De lokale wegen I zijn wegen die een verbindingsfunctie hebben op lokaal niveau.

- Egemstraat (verbinding tussen Pittem en Egem)
- Wingensesteenweg (verbinding tussen Egem en Wingene)
- Turkeijensteinweg (verbinding tussen Egem en Tielt)
- Tielstraat (verbinding van Pittem met de N37)
- Lichterveldestraat (verbinding naar Koolskamp)
- Meulebekestraat (verbinding tussen Pittem en Meulebeke)

▪ Lokale ontsluitingswegen (lokaal II)

Lokale wegen II hebben een ontsluitende functie op lokaal niveau en geven toegang tot het hoger wegennet.

- As Kasteeldreef – Kolonel Naessensstraat (ontsluit Egem op de N50)
- Posterijlaan (N35C) ontsluit Pittem en het industrieterrein op de N50

▪ Andere lokale wegen : lokale wegen III

Alle andere wegen worden aangeduid als lokale wegen III. Het kan gaan om erftoegangswegen in een verblijfsgebied op in het buitengebied (landelijke wegen)

b. Opstellen van duidelijke vrachtroutes

Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk uit de kern van Pittem geweerd worden. Het goederenverkeer moet via geschikte wegen naar zijn bestemming worden geleid. Dit gebeurt bij voorkeur via het bovenlokaal wegennet of via trajecten die hier zo snel mogelijk op aansluiten. In de centra geldt een vrachtverbod met uitzondering van vrachtwagens die zorgen voor de plaatselijke bediening van bedrijfjes of handelszaken. Voor de bereikbaarheid van de

Pittemse bedrijven vanaf de E403 werd een aanbevolen vrachtroute opgemaakt – zie kaart 4 A

c. Maatregelen ter verbetering van de verkeersleefbaarheid

Via een aantal recent gerealiseerde of op korte termijn geplande projecten wil men de verkeersveiligheid en – leefbaarheid verhogen. Het betreft onder meer volgende acties :

- Een gedifferentieerd snelheidsbeleid met onder meer zone 30 op een aantal plaatsen. Zowel in Pittem als Egem werd zone 30 reeds ingevoerd in het centrumgebied en in de schoolomgevingen
- Herinrichting schoolomgeving. De schoolomgevingen van zowel Pittem als Egem werden reeds aangepakt : de snelheid werd naar beneden gehaald door snelheidsremmers, de voetpaden werden verbreed, de oversteekplaatsen werden veilig ingericht, ...
- Parkeerbeleid. Momenteel voldoet de parkeercapaciteit in de kernen globaal gezien ruimschoots om in de parkeerbehoeften te voorzien. Vandaar dat in de kern het standstill-principe wordt gehanteerd. Bij het herinrichten van wegen of de openbare ruimte dient dus meer aandacht te gaan naar een aangenaam openbaar domein en niet naar nog meer ruimte voor parkeerstroken.
- In de gemeente is een probleem met vrachtwagens die voor langere tijd in de dorpscentra parkeren. Om het parkeren van vrachtwagens in de woonstraten te verbieden dienen alternatieven beschikbaar te zijn. In functie daarvan werden een drietal zoeklocaties geselecteerd :

- Ter hoogte van “De Kromte” (kruispunt N37/N35)
- Ter hoogte van “De Kruskalsijde” (kruispunt N35/N50)
- Een parking te integreren binnen het nieuw te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein

- Herinrichting doortochten. Dit kan door snelheidsremmende maatregelen, beschermende maatregelen voor de zwakke weggebruiker, voorzieningen van het openbaar vervoer benadrukken en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit. De doortocht van Pittem en Egem werden reeds aangepakt. Op Egemkapelle werden poorteffecten gerealiseerd voor het verhogen van de veiligheid.



## 2) Stimuleren voetgangers- en fietsverkeer

De conflicten die in en door ontstaan tussen voetganger en fietser en rijdend verkeer moeten worden opgelost door op verschillende wijzen voorrang te bieden aan de voetgangers. Het centrum en de omliggende woongebieden zijn in eerste instantie voetgangersdomeinen. Het gebruik van de fiets dient bevorderd te worden door aan fietsers veilige, comfortabele en de kortste routes door Pittem aan te bieden. Daarbij moet bijzondere aandacht aan schoolroutes worden gegeven.

### a. Uitwerken van voetgangersverbindingen (volgens logische looplijnen)

De voetganger moet meer plaats krijgen binnen het openbaar domein. De doelstelling is om van de woonkernen een aangenaam en aaneengesloten verblijfsgebied te maken. Het invoeren van de zone 30 en de gerealiseerde herinrichting van het dorpsplein van Egem passen hierin.

In Pittem vormt het plein rond de kerk prioriteit. Momenteel zijn de werken in voorbereiding. Een herwaardering van dit plein maakt de centrumfunctie opnieuw duidelijk en pakt de onduidelijke wegenstructuur aan.

Daarnaast moet aandacht gaan naar de uitbouw van een aaneengesloten netwerk van voetwegen. In het BPA Oostbuurt en het nieuwe verkavelingsproject van de WVI werd uitdrukkelijk aandacht besteed aan voetgangersdoosteken. Zeker te behouden en uit te bouwen zijn de voetgangersdoorsteken en -verbindingen binnen Pittem en Egem. Daarnaast moeten de bestaande voetwegen behouden en zelfs uitgebouwd worden.

### b. Uitwerken van een gewenst fietsroutenetwerk

Volgende fietsroutes worden in het Provinciaal Fietsroutenetwerk geselecteerd als bovenlokale fietsroute :

- Brugsesteenweg N50 (Brugge – Kortrijk)
- Egemsdorpsplein/Paardestraat
- Wingensesteenweg (Egem – Wingene)
- Drogenbroodstraat-Grootveldstraat (Egem – Zwevezele)
- Egemstraat (Egem – Pittem)
- Meulebekestraat (Pittem – Meulebeke)
- Tielstraat-Puttensdreef (Pittem – Tielt)
- Stationsstraat-Posterijlaan-Waterstraat (Pittem – Ardoie)
- Joos de ter Beerstlaan-Lichterveldestraat (Pittem – Koolskamp)

- Turkeijensteinweg (Egem – Tielt)

Het lokale netwerk vult het bovenlokale netwerk aan en maakt het netwerk fijnmaziger. Volgende routes worden voorgesteld :

- Kolonel Naessensstraat-Kasteeldereef
- Koolskampstraat
- Vercouterestraat-Egemsebinnenweg
- Burchtstraat-Kokerstraat-Heidenskerkhofstraat-Tieltstraat
- Wielewaalstraat
- Vijfstraat

De gemeente blijft ook vragende partij voor het nieuw aan te leggen fietspad ter compensatie van de aanleg van de Ringlaan. Het fietspad is zeker interessant als alternatieve route en kan ingeschakeld worden in het fiets-routenetwerk.

De gemeente werkt verder aan de inrichting of heraanleg van een aantal belangrijke fietsroutes. Zo werd onder meer een nieuw dubbel fietspad aangelegd langs de Wingensesteenweg in samenwerking met de gemeente Wingene en de Provincie. Op middellange termijn zal ook de fietsinfrastructuur langsheen een aantal andere wegen verbeterd worden (Posterijlaan, Meulebekerstraat, Brugsesteenweg, Egemstraat en Turkeijensteinweg).

Bij het ontwerp van nieuwe verkavelingen die aansluiten bij de dorpskernen wordt erover gewaakt dat er een zo kort mogelijk fietsverbinding voorzien wordt naar de dorpskern zodat de fietser in tijd bevoordeeld wordt t.o.v. de auto.

### 3) Het openbaar vervoer optimaliseren

Pittem beschikt niet over een eigen treinstation, waardoor de openbaar vervoer-gebruiker is aangewezen op de bus. De busvoorzieningen moeten verder worden geoptimaliseerd : de belbus werd reeds ingevoerd, de busverbinding met Tielt en Roeselare moet beter afgesteld worden op het treinverkeer. Er is ondertussen reeds een rechtstreekse busverbinding met Roeselare.

## **7 BIJLAGEN**

- Verslag GBC dd. 19/01/2005
- Advies auditor dd. 14/03/2005
- Verslag GBC + sneltoets dd. 16/09/2009
- Advies auditor dd. 10/11/2009
- Verslag GBC dd. 21/11/2012

**- GEMEENTELIJKE  
BEGELEIDINGSCOMMISSIE  
- VERSLAG VERGADERING 19 januari 2005**

Aanwezig :

Burgemeester	Delaere Ivan
Gemeentesecretaris	Mahieu Geert
Afdeling Wegen en Verkeer Brugge	Ghyoot Leo
Afdeling Wegen en Verkeer Pittem	Parmentier Arnold
Afdeling Wegen en Verkeer Pittem	Pissens Marc
Vervoersmaatschappij De Lijn	Craeye Erwin
Studiebureau Grontmij	Vandenberghe Koen
CD&V-fractie	Vanmaele Linda
IPZ-zone	Deklerck Rik
Basisschool Pittem	Demeyer Eveline
Secretaris verkeerscommissie	Truyaert Eddy

Verontschuldigd :

Studiebureau Grontmij	Coorevits Leen
-----------------------	----------------

Afwezig :

VLD-fractie	Popelier Marc
Basisschool Egem	Vandycke Rosa
Afdeling ROHM West-Vlaanderen	Vancoolen Rik
Provinciebestuur West-Vlaanderen	Igodt Christian

---

Op de dagorde van de agenda staat slechts één punt namelijk de bespreking van het beleidsplan van het mobiliteitsplan.

De heer Koen Vandenberghe van het studiebureau Grontmij NV geeft toelichting bij het te bespreken document.

Een duurzaam scenario dient in ieder geval te voldoen aan de initiële doelstelling van het mobiliteitsconvenant nl.

- verhogen verkeersveiligheid;
- verbeteren verkeersleefbaarheid;
- beheersen vervoersvraag door :
  - ruimtelijke herstructurering;
  - selectieve bereikbaarheid met de auto;
  - verhoogde bereikbaarheid met alternatieve vervoersmiddelen;

Daarenboven moet een scenario ook gericht zijn op de doelstellingen die de gemeente wil verwezenlijken nl.

- a) doorgaand verkeer en vrachtverkeer uit het centrum van Pittem weren;
- b) het uitbouwen van de dorpskernen Pittem en Egem tot aantrekkelijke, veilige en kwalitatieve verblijfsgebieden;
- c) het garanderen van een selectieve bereikbaarheid
- d) verhogen verkeersveiligheid op gevaarlijke punten
- e) stimuleren van fiets- en voetgangersverkeer
- f) optimaliseren openbaar vervoer
- g) een sturend ruimtelijk beleid

Na de oriëntatienota en de opbouw van het plan is men uiteindelijk tot een consensus gekomen omtrent een beleidsscenario, dat nu verder wordt uitgewerkt. Dit scenario wordt belicht vanuit :

- mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen (en hun mobiliteitseffecten);
- mogelijke ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per vervoerswijze :
  - a) categorisering van het wegennet
    - a. primaire wegen (volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) : N37 (vanaf Ringlaan Tielt via Pittem tot aansluiting 8 van de E403)
    - b. secundaire wegen (selectie door het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan) :
      - de N50 (Brugsesteenweg)
      - de zuidwestelijke omleiding Tielt, gedeelte aan te leggen van de N399 (Tielt) tot de N37 (Pittem)
    - c. lokale wegen (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)
      - lokale wegen I : verbindingswegen (verbinden op lokaal niveau)
      - lokale wegen II : ontsluitingswegen (verzamelen/ontsluiten op lokaal niveau)
      - lokale wegen III : erftoegangswegen (verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen)
  - b) vrachtverkeer
  - c) bewegwijzering
  - d) parkeren
  - e) snelheidsregimes
  - f) openbaar vervoer
  - g) fietsnetwerk
  - h) verblijfsgebieden/voetgangersnetwerk

Hierbij kunnen nog volgende ondersteunende maatregelen genomen worden :

- vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen nl. bedrijfsvervoersplannen en fietspool met scholen
- financiële maatregelen nl. tarieftussenkomst openbaar vervoer en fietsvergoedingen;
- algemene sensibilisering dmv campagnes nl schoolcampagnes en invoeren verkeersweek;
- specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroep :
  - convenant vrachtverkeer met bedrijven
  - informatie en promotie van het openbaar vervoer
  - promoten van alternatieve vervoersmogelijkheden
  - ondersteuning van het gebruik van de fiets en het fietsnetwerk
  - internetsite
- controle en handhaving van nieuwe snelheidsregimes en parkeerregimes :
  - fietscontrole
  - controlebeleid op parkeren
  - controle snelheidsbeleid
  - evaluatie handhavingsbeleid
- beleidsondersteuning :
  - voortgangsrapportering (jaarlijks)
  - vijfjaarlijkse bijsturing
  - verkeerscommissie

Tenslotte worden prioriteiten bepaald (op korte termijn tot 2008, middellange termijn (2009-2012) en lange termijn), mét financiële raming en aanduiding van de diverse actoren (gemeente, Provincie, AWW).

## Opmerkingen/aanpassingen

In de tekst dienen de volgende punten te worden aangepast:

p. 7

Bediening openbaar vervoer: belbushalte aan de sporthal is reeds aanwezig ('daarnaast lijkt een belbushalte aan de sporthal aangewezen')

p. 9

Pragmatische beschrijving van de scenario's is goed, maar toch dienen de belangrijkste zaken te worden opgenomen. Minimum beschrijven en vernoemen van alle lokale wegen I en II.

p. 11

Parkeren: De doelstelling is het verminderen van het aantal parkeerplaatsen ('niet naar nog meer ruimte voor parkings')

p. 13

Besluit zal moeten worden aangepast aan de hand van de verdere opmerkingen in het beleidsplan, met een korte beschrijving van het beleidsscenario dat zal worden uitgewerkt.

p. 17

De gemeente vraagt een aangepaste weginrichting ter hoogte van Egemkapelle. In het actieplan moet naast de herinrichting van het kruispunt van de N50 met de Kasteeldreef ook het gehele wegvak worden opgenomen ter hoogte van Egemkapelle (middellange termijn). Het betreffende traject is wel geen doortocht (niet opgenomen in de afbakening van de bebouwde kommen).

p.19

Herdenskerkhofstraat tot N37 selecteren als lokale weg II voor de ontsluiting van het centrum van Pittem naar de richting Tielt. Het kruispunt met de N37 blijft open.

p. 20

Selecteren van wegen voor vrachtverkeer: zinsconstructie 'Naast het hogere wegennet...' moet worden aangepast. De N35C is niet geselecteerd als route voor doorgaand vrachtverkeer (enkel lokaal vrachtverkeer).

p. 21

Parkeren: verminderen van het aantal parkeerplaatsen.

p.22

Bijkomende halte aan de sporthal in inmiddels gerealiseerd.

Verbinding met tewerkstellingsplaatsen: Eventueel kan de verbinding met Roeselare in het kader van netmanagement worden onderzocht. De timing hiervoor is op dit moment 2007.

Vaste verbindingen met Meulebeke en Wingene zijn onbestaande. De bediening wordt wel verzorgd door de belbus.

p. 23

Provinciaal fietsroutenetwerk: Brugsesteenweg (Pittem en Wingene >...), Puttensdreef/...: dient te worden vervolledigd.

Fietsroutes op lokaal niveau: Op deze assen dienen de nodige maatregelen te worden genomen om gemotoriseerd verkeer en fietsers op elkaar af te stemmen.

De gemeente blijft vragende partij voor het nieuw aan te leggen fietspad parallel aan de Ringlaan.

p. 24

Op middellange termijn: Het beloofde alternatieve fietspad parallel aan de Ringlaan wordt aangelegd en ingeschakeld als functionele route.

p. 25

Fietsvriendelijke centra: Het doen naleven van het snelheidsregime...: zinsconstructie aanpassen.

p. 28

Bedrijfsvervoersplannen: De gemeente zal bedrijven aanmoedigen...

p. 32

Algemeen: indien het over een convenantgebonden project gaat, dienen de modules te worden vermeld bij de opmerkingen.

Punt 6: bedrag verminderen want het kruispunt blijft open

punt 9: de actor is de provincie  
punt 10: Herinrichting kruispunt met Kasteeldreef + wegvak N50, budget ongeveer 1000000 euro.  
punt 12: J. de ter Beerstlaan ontmoedigen voor doorgaand verkeer, budget 50000 euro.  
punt 13: van elkaar loskoppelen invoeren 70/uur op kruispunt met Posterijlaan op korte termijn, herinrichting kruispunt op middellange termijn.  
Punt 37: aanleg parallel functioneel fietspad aan N37 (geen toeristisch fietspad)  
Punt 44: aanleg fietsinfrastructuur op de Posterijlaan  
Punt 48 : het gaat om een aanliggend fietspad  
Punt 49 en 52 en 53 vermelden bij opmerkingen: wordt jaarlijks bijgestuurd  
punt 50 weglaten, is reeds uitgevoerd  
punt 54: op korte termijn, actoren gemeente en AWW  
p. 39  
Organisatie en methode van evaluatie: layout, titel opsplitsen

Bijkomende opmerking.

Omtrent de inrichting van de N50 en de N37 zijn nog een aantal vragen onbeantwoord. Er wordt afgesproken in het mobiliteitsplan enkele suggesties voor de inrichting van deze wegen naar de toekomstige uitwerking van streefbeelden te doen

Voor de N50 dient het snelheidsverloop langs de weg te worden bestudeerd: overal 70 km/uur, of afwisseling 70 ter hoogte van de kruispunten en 90 op de wegvakken, herinrichting Egemkapelle, welkekruispunten dienen te worden behouden...

Kruispunt N50-N37: herinrichting

Voor de N37: snelheidsverloop 120 terugbrengen naar 90, snelheidsverloop ter hoogte van de kruispunten, welke kruispunten dienen te worden behouden, oversteek zwakke weggebruikers ter hoogte van ziekenhuis,...

Bij de kaartjes dient het volgende te worden aangepast:

Kaart 2

Herdenskerkhofstraat tot N37 intekenen als lokale weg II.

Kaart 3

‘Verboden voor vrachtverkeer’ in legende vervangen door ‘enkel toegelaten voor lokaal vrachtverkeer’

Lichterveldestraat is geen route voor doorgaand vrachtverkeer. Op kaart is dit wel zo aangeduid.

Verbodsborden zijn verkeerd aangeduid. In J. de ter Beerstlaan en Tieltstraat staat bordje aan verkeerde kant van de weg, bordje te veel in de Meulebekestraat, en bordje ontbreekt in de Stationsstraat.

Kaart 4

bewegwijzering dient op kaart te worden aangepast. Pittem is bereikbaar via de Posterijlaan en via de Vijfstraat. E40 vervangen door Tielt.

Kaart 5

E40 weglaten van kaart. J. de ter Beerstlaan selecteren als 70km/uur buiten de bebouwde kom. Op de N37 begint het 90 km/uurgebied 300 meter voor het kruispunt met de Vijfstraat.

Kaart 7

Op de Kasteeldreef moet het fietspad buiten de bebouwde kom aanliggend verhoogd worden voorzien wegens ruimtegebrek.

In de zone 30 in Pittem en Egem is er gemengd verkeer voorzien.

Ter hoogte van de Vijfstraat mag de fietsroute niet worden onderbroken.

De Posterijlaan behoort tot het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

De functionele route parallel aan de Ringlaan moet op het plan worden ingetekend.

In de J. de ter Beerstlaan moeten aanliggende verhoogde fietspaden worden overwogen.

Deze kaart moet worden herbekeken. Buiten de hiervoor vermelde punten mag op lokale wegen I en II buiten bebouwde kom overal vrijliggende fietspaden worden voorzien (dit dient verder te worden bekeken op projectniveau). Binnen de bebouwde kom worden aanliggende fietspaden voorzien.

Kaart 8

Het is aangewezen ook een oversteek voor zwakke weggebruikers van het Ziekenhuis naar het centrum te voorzien over de Ringlaan.(Eventueel ter hoogte van de Steenovenstraat).

Kaart 9 en 10

Enkel zone 30 en schoolomgeving zijn reeds gerealiseerd.

Binnen 30 km/uurgebied dienen de fietsoversteken niet te worden beveiligd.

Zone 30 biedt voldoende veiligheid voor het oversteken van de fietser.

Rekening houdende met de hiervoor besproken opmerkingen wordt het beleidsplan goed bevonden. Het beleidsplan zal worden voorgelegd op de auditcommissie van 14 maart.



---

provincie	West-Vlaanderen
gemeente	Pittem
audit betreffende	Beleidsplan
datum audit	14/03/2005

---

aanwezig:	H. Decramer	AWV West-Vlaanderen, voorzitter
	L. Hemeryck	AWV West-Vlaanderen
	K. Surtiacourt	AWV West-Vlaanderen, dienstkringingenieur
	M. Pissens	AWV West-Vlaanderen, district D318
	L. Ghyoot	AWV West-Vlaanderen, befeleider
	K. Dumez	AWV Verkeerskunde
	K. Verduyn	De Lijn West-Vlaanderen
	N. Seys	De Lijn West-Vlaanderen
	C. Igodt	Provincie West-Vlaanderen DRUM
	I. Delaere	Burgemeester Pittem
E. Truyaert	Gemeente Pittem, S.A.	
L. Coorevits	Grontmij	
F. Leys	Auditor	

Verontschuldigd:	E. De Pauw	Provincie West-Vlaanderen DRUM
	R. Van Colen	ROHM West-Vlaanderen

---

procedure

moederconvenant	werd door de Minister ondertekend op 24/7/2002.
bijakte 1	werd door de Minister ondertekend op ?
Oriëntatienota	werd conform verklaard in de auditvergadering van 18/11/2002.
Synthesenota	werd behandeld in de auditvergadering van 14/9/2004.

Het beleidsplan wordt vandaag voor de eerste maal voorgelegd.

## 1. Situering bespreking

Voor ligt "Mobiliteitsplan Pittem, Beleidsplan: ter goedkeuring op de auditcommissie", telt 41 pagina's exclusief bijlagen en figuren en is gedateerd 15 februari 2005.

De nota werd opgesteld door Grontmij uit Brugge.

Relevant uit het auditadvies van de synthesenota is de conclusie:

"De nota voldoet aan de richtlijnen. De nota leest vlot en is voldoende geïllustreerd. De nota vormt een voldoende basis voor het verder uitwerken van het beleidsplan."



## 2 Bespreking

### 2.1 Toelichting door de begeleider en studie bureau

De gemeente Pittem ligt wat buiten de grote infrastructuur, behalve dan de N37. De voornaamste problemen in de gemeente is de hoge snelheden die gereden worden. Het studie bureau voegt hieraan toe dat het mobiliteitsplan een oplossing wil bieden voor het doorgaand (zwaar) verkeer doorheen het centrum; het parkeren voor vrachtverkeer, de gevaarlijke punten op N50 en N37 en het aanpassen van de fietsinfrastructuur (is er wel, maar de maatvoering dient aangepast te worden). De ontwikkelde scenario's verschillen van elkaar voornamelijk inzake de categorisering van de wegen. In het beleidsplan werd niet voor één scenario gekozen, maar een combinatie (zowel voor een goede bereikbaarheid naar Tielt als een vlotte ontsluiting van het centrum van Pittem op de N37). Een goede bewegwijzering moet dit ondersteunen; het vrachtverkeer wordt rond de kern geleid; ook het bestemmingsvrachtverkeer wordt via bepaalde routes gestuurd. Voor het openbaar vervoer wijzigt er niet zoveel; er is al een belbus. Voor het fietsroutenetwerk is het zoals hoger geschreven, vooral een zaak van optimaliseren van de infrastructuur.

### 2.2 Algemene opmerkingen

- De doelstellingen vanaf pagina 7 vormen in feite al concrete maatregelen. Op deze manier gaat de relatie met de hogere doelstellingen (RSV, Provinciaal plan, mobiliteitsplan Vlaanderen, Mobiliteitsconvenant) deels verloren.
- Het is onduidelijk of het gekozen scenario de steun heeft van alle actoren. Op pagina 13 wordt vermeld dat het de keuze van de gemeente betreft; wat vinden de overige actoren? (consensus, afwijkingen)  
*De partners kunnen zich vinden in het gekozen scenario.*
- Wat is de stand van zaken van de streefbeelden voor N50 en N37?  
*De provincie zal het streefbeeld voor de N50 trekken, voorzien op MLT (AWV wil dit sneller laten opstarten).  
Het streefbeeld voor de N37 zou op KT kunnen opstarten (AWV).*
- Bij de tabel achteraan met de financiële raming zijn een aantal posten niet geraamd, andere zijn posten die jaarlijks terugkomen (bij de flankerende maatregelen). Is de raming haalbaar voor de verschillende partners, wetende dat er bij volledige uitvoering nog geld bij moet komen? Haalbaarheid middellange termijn?  
*De gemeente geeft aan dat het voor hen haalbaar is. Er moeten inderdaad harde keuzes gemaakt worden en acht de genomen opties haalbaar. Voor de engagementen van AWV is het geen uitgemaakte zaak dat deze haalbaar zijn. De engagementen van de provincie zijn haalbaar (zitten bij realisatie van fietsinfrastructuur en opstellen van het streefbeeld N50. Dit laatste zien zij wel op een MLT).*

### 2.3 Specifieke opmerkingen

- Pag. 6: onderaan: bij de schoolomgevingen die reeds verkeersveilig ingericht werden wordt vermeld dat: "de voetpaden nog onvoldoende beschermd zijn". Wat wordt hiermee bedoeld?  
*Auto's parkeren zich op het voetpad.*
- Er wordt op en na pagina 19 een voorstel van snelheidsregimes gedaan. Staat dit in relatie met de ongevallen? Gaat het hier over de bestaande of de gewenste snelheidsregimes (op N37 en N50)? (zie ook kaart 3: de bestaande kruisingen met de N50 en N37: zijn deze ongelijkvloers of moet ook hier de snelheid aangepast

worden?)

Kaart 9 en kaart 3 geven een tegenstrijdige aanduiding van de snelheidszone op de N37 (90 vs. 120 km/u). Welke is juist?

Op kaart 9 wordt langsheen de noordelijke invalsweg van Pittem een poorteffect voorzien op een plek waar de snelheid voor en achter 70 km/u blijft en net voor een fietsoversteek zit. Kan dit niet samengebracht worden? (zal bij uitvoering samen bekeken worden)

In het beleidsplan wordt de keuze van snelheidsregimes voor N50 en N37 doorgeschoven naar het op te stellen streefbeeld voor de respectievelijke wegen. Op de eerste kaart zijn dan ook de bestaande regimes opgenomen; op de tweede kaart is eigenlijk al een snelheidsreductie van 120 naar 90 km/u voorgesteld voor de N37.

- Pagina 23: bij de titel "verhogen van de bedieningsfrequentie" staat dat deze in de gemeente bijzonder laag ligt. Voldoet het wel of niet aan basismobiliteit (wel want dat staat elders in de nota)? En is dit dan zó onvoldoende?

### 3 Advies van de auditor

De nota leest vlot en is mooi geïllustreerd. De nota is volledig, zij behandelt alle voorgeschreven items. Het beleidsplan is op maat van de gemeente.

Bij de uitvoering van projecten dient er wel over gewaakt te worden om dat de samenhang bewaard blijft; zo mogen bepaalde flankerende maatregelen naast infrastructuurprojecten niet vergeten worden.

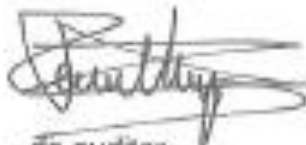
Voorliggende nota wordt conform verklaard.

### 4 Verdere procedure

p.m.

Antwerpen, 17 maart 2005

Voor advies,



de auditor,  
Frank Leys

# Gemeentelijke begeleidingscommissie

## Verslag vergadering van 16 september 2009

---

### Aanwezig :

Burgemeester	Ivan Delaere
Schepen mobiliteit	Christine De Ceuninck
CD&V-fractie	Linda Van Maele
Open VLD Pittem	Kaat De Waele
VVM De Lijn	Noël Seys
Departement MOW	Frederik Potvliege
Deskundige	Arnold Parmentier
Prov.West-Vlaanderen	Koen Vanneste
Adm.medewerker Techn.Dienst	Marleen Sierens

### Verontschuldigd :

Gemeentesecretaris	Geert Mahieu
RO-Vlaanderen	Leen Vandevelde
Agentschap Wegen en Verkeer	Rik Loyson
GVB Pittem	Eveline Demeyer
Milieuambtenaar gemeente Pittem	Carl Couckuyt

### Afwezig :

GVB Egem	Rosa Vandycke
PZ Regio Tielt	Rik Declercq
Agentschap Wegen en Verkeer	Koen Surdiacourt
VVM De Lijn	Johan Bullynck
VVM De Lijn	Micheline Steen

---

### 1. sneltoets gemeentelijk mobiliteitsplan

De heer Frederik Potvliege licht de sneltoets betreffende het gemeentelijk mobiliteitsplan toe.

Om de 5 jaar dient een mobiliteitsplan herzien te worden. Om deze herziening uit te voeren wordt de sneltoets aangereikt. De uitkomst van de sneltoets kan resulteren in :

- spoor 1 : "vernieuwing" van het mobiliteitsplan
- spoor 2 : "verbreding of verdieping" van het mobiliteitsplan
- spoor 3 : "bevestiging" van het mobiliteitsplan

Frederik bespreekt kort de inhoud van het mobiliteitsplan (knelpunten – doelstellingen – duurzame scenario's,...)

Er werd indertijd als besluit gekozen voor het duurzaam scenario dat de nadruk legt op een optimale bereikbaarheid van de kernen en de verschillende functies.

De sneltoets wordt overlopen en ingevuld. De 1<sup>ste</sup> vraag in de sneltoets nl. of de GBC nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario staat wordt unaniem met JA beantwoord. Dit antwoord impliceert dat de uitkomst van de sneltoets zal leiden tot een "spoor 2" of een "spoor 3".

Daarna worden de verschillende werkdomeinen overlopen, besproken en ingevuld.

Uiteindelijk komen de leden van de GBC tot een "spoor 3 – bevestiging van het huidig mobiliteitsplan" als uitkomst van de sneltoets.

De sneltoets dient nu voor advies voorgelegd te worden aan de Provinciale Auditcommissie. Vanaf de datum van het advies van de Provinciale Auditcommissie beschikt de gemeente over 12 maand om een nieuw mobiliteitsplan op te maken.

## 2. vraag tot plaatsen bord "spelende kinderen" in de Muizebeekstraat

Inwoners uit de Muizebeekstraat vragen aan het gemeentebestuur of het mogelijk is om een bord "spelende kinderen" te plaatsen aan het begin van de straat.

Deskundige Arnold Parmentier zal nazien of dergelijke borden wel mogen geplaatst worden. In onze gemeente staan er evenwel reeds op verschillende plaatsen dergelijke borden.

Advies GBC : overgaan tot het plaatsen van een bord "spelende kinderen" aan het begin van de Muizebeekstraat

## 3. vraag tot plaatsen paaltjes thv verkeersgeleider aan De Kromte (Tieltstraat/Puttensdreef)

een inwoner had gevraagd om de reflectoren ter hoogte van de verkeersgeleider aan de Kromte (thv transportbedrijf D'Halluin) te vervangen door paaltjes.

Advies GBC : geen paaltjes plaatsen gezien de transporteur hierdoor onvoldoende ruimte zou hebben om aan zijn bedrijf te geraken

## 4. vrachtwagenverkeer in Sint-Amandsstraat naar het bedrijf "Latexco"

De heer Patrick Debaets, Bergstraat 8 te Pittem, meldt dat er veel vrachtwagens langs de Sint-Amandsstraat rijden die naar de firma Latexco moeten.

Hij vraagt om een bord te plaatsen met tonnagebeperking (max. 3,5 T) of eventueel aan de Vijfstraat een bord met richtingaanwijzer naar Latexco te plaatsen zodat het zwaar vervoer niet meer langs de Sint-Amandsstraat moet passeren.

Advies GBC : - het probleem signaleren aan Latexco en vragen of zij hiervoor een oplossing zien  
- het verkeersanalysetoestel plaatsen in de Sint-Amandsstraat om er enig zicht op te hebben  
hoeveel vrachtwagens er dagelijks passeren

## 5. Kolonel Naessensstraat : heraanleg voetpad en eventuele aanleg parkeerstrook en fietspad

Mevr. Ilse Cloet, hoofd technische dienst, heeft een plan voorgelegd waarbij in het begin van de Kolonel Naessenstraat, een fietspad en een voetpad wordt voorzien, eventueel met aanleg van een parkeerstrook.

Gezien er reeds een aantal opritten aanwezig zijn is de aanleg van een parkeerstrook niet functioneel.

De GBC vindt het eveneens niet aangewezen om daar een fietspad aan te leggen.

Advies GBC : enkel een voldoende breed voetpad heraanleggen.  
Aanleg van een fietspad en parkeerstrook  
wordt negatief geadviseerd

#### 6. herinrichting kruispunt Tiengebodenstraat/Heidenskerkhofstraat : proefopstelling

Studiebureau Demey heeft een plan opgemaakt voor een herinrichting van het kruispunt Tiengebodenstraat met de Heidenskerkhofstraat.

Momenteel bevindt zich een verkeersspiegel in de Heidenskerkhofstraat zodat het verkeer komende uit de Tiengebodenstraat een goed zicht heeft op het afkomende verkeer.

Het studiebureau stelt voor om in de Heidenskerkhofstraat te werken met een versmalling van de rijweg ter hoogte van de Tiengebodenstraat, zodat het verkeer komende uit de Tiengebodenstraat iets verder in de Heidenskerkhofstraat kan komen en zo beter zicht heeft op het afkomende verkeer.

De leden van de GBC vinden dit geen goede oplossing, te meer daar het zwaar vervoer langs de Heidenskerkhofstraat wordt geleid om niet in het centrum te moeten passeren.

De voorgestelde proefopstelling strookt trouwens niet met de visie van het mobiliteitsplan.

Advies GBC : De huidige verkeerssituatie behouden. Wel wordt voorgesteld om een nieuwe vlakke verkeersspiegel aan te brengen (hierbij zijn er geen vervormingen van het beeld)

#### 7. varia

- reeds meerdere malen werd in de GBC het parkeerprobleem in de Nieuwstraat ter sprake gebracht.  
Momenteel is er weer een inwoner die vraagt om een volledig parkeerverbod in te voeren in de Nieuwstraat.  
Het gaat hier evenwel over een burenruzie. Dit dient niet opgelost te worden door de gemeente.

Advies GBC : een volledig parkeerverbod in de Nieuwstraat wordt negatief geadviseerd

- een bewoner uit de Torremolenstraat vindt de huidige situatie in de Heidenskerkhofstraat ter hoogte van het kruispunt met de Torremolenstraat te gevaarlijk. Als men uit de Torremolenstraat komt en er staan voertuigen geparkeerd aan de overkant in de Heidenskerkhofstraat wordt men vaak geconfronteerd met voertuigen die - vanuit de Tieltstraat komende en zich ter hoogte van de Torremolenstraat bevinden - op het linkerrijvak in de Heidenskerkhofstraat rijden (gezien er voertuigen geparkeerd staan aan de rechterkant). De vraag is om daar eventueel parkeerverbod in te voeren.

Dit agendapunt wordt verdaagd en zal in een volgende vergadering van de GBC besproken worden, en er zal een plaatsbezoek gebracht worden.

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

---

**Naam van de Gemeente : Pittem**

**Datum van de GBC : 16 september 2009**

**Aanwezigheidslijst :**

Naam	Dienst
Ivan Delaere	Burgemeester
Christine De Ceuninck	Schepen mobiliteit
CD&V-fractie	Linda Van Maele
Open VLD Pittem	Kaat De Waele
Frederik Potvliege	Departement MOW
VVM De Lijn	Noël Seys
Arnold Parmentier	Deskundige
Provincie West-Vlaanderen	Koen Vanneste
Marleen Sierens	Adm. medewerker technische dienst

---

**sneltoets 2009**

p. 1/16

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

---

**Verontschuldigd :**

Naam	Dienst
Geert Mahieu	Gemeentesecretaris
Carl Couckuyt	Milieuambtenaar gemeente Pittem
RO-Vlaanderen	Leen Vandevelde
Agentschap Wegen en Verkeer	Rik Loyson
GVB Pittem	Eveline Demeyer

**Afwezig :**

Naam	Dienst
GVB Egem	Rosa Vandycke
PZ Regio Tielt	Rik Declercq
Agentschap Wegen en Verkeer	Koen Surdiacourt
VVM De Lijn	Johan Bullynck
VVM De Lijn	Micheline Steen

---

**sneltoets 2009**

p. 2/16



## Inleiding

De sneltoets heeft als **doel** het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn **actualiteitswaarde en richting te geven** aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Volgens het nieuwe gemeentedecreet zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dit verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatuurgebonden te benaderen. Het doorlopen van de **sneltoets** en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt zoals bij het opstellen van het mobiliteitsplan **in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)** gelegd. Het is bijgevolg van groot belang dat alle actoren aanwezig zijn op de sneltoetsvergadering.

Het is aan te bevelen dat de gemeente de sneltoets zo ver mogelijk voorbereidt. Deze voorbereiding betreft vooral de invulling van het informatief gedeelte (stap 1) en de kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2). Aan de partners van het mobiliteitsconvenant wordt gevraagd een **inhoudelijk standpunt** in te nemen **over het gemeentelijk mobiliteitsplan** zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van het instrument is niet de bijsturing op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een plan van aanpak die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen van elkeen zijn.

De herziening geeft de kans om het bestaande mobiliteitsplan bij te sturen (we spreken van 'verbreden' = aandacht voor nieuwe thema's of 'verdiepen' = verfijnen van behandelde elementen). Eventueel kan het plan worden bevestigd zodat een actualisering van het actieprogramma volstaat, in een ander geval is een totale vernieuwing van het mobiliteitsplan aan de orde. Nieuwe thema's kunnen zijn: autoluwe kernen, sluisverkeer, bovengemeentelijke vrachtroutes, gemeentelijk parkeerbeleid, gemeentegrens-overschrijdende problematiek, verkeersveiligheid, ...

Een duurzaam mobiliteitsbeleid blijft de kerngedachte. Een geïntegreerde aanpak is dan ook noodzakelijk. De linken met andere beleidsdomeinen zoals o.a. Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn niet ver te zoeken. Er wordt dan ook **aangedrongen** om de **GBC uit te breiden** met de gemeentelijke ruimtelijke planner en met de milieuambtenaar en/of duurzaamheidsambtenaar.

---

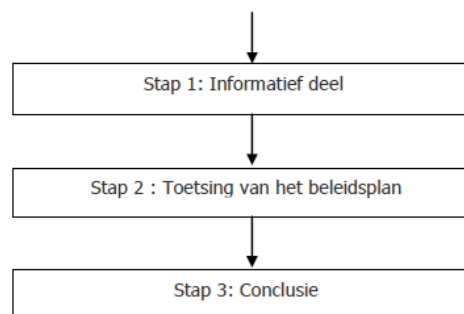
## sneltoets 2009

p. 3/16

# GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

---

De sneltoets gebeurt in drie stappen



### **STAP 1 : Informatief gedeelte / Inventaris planningscontext**

In het informatief deel wordt de actuele situatie van de **planningscontext geëvalueerd**. Hieruit kunnen al een aantal conclusies worden getrokken wat de verdere aanpak betreft.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van uw gemeente is geen autonoom document. Het werd op een bepaald moment conform verklaard, rekening houdend met een gekende of bestaande ruimtelijke, planologische en juridische toestand. Hierna wordt een overzicht van de informatie met betrekking tot de actualiteit van deze planningscontext ingevuld.

Conform verklaring mobiliteitsplan: datum : 14/03/2005

---

## sneltoets 2009

p. 4/16

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

Tabel1: Planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning	Datum	Voor mobiliteitsplan *	Na mobiliteitsplan *
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	23/09/1997	X	
Provinciaal ruimtelijk structuurplan	06/03/2002	X	
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	04/11/2008		X
Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	10/2001	X	
Invoering basismobiliteit	1/12/2001	X	
Afbakening stedelijk gebied	in opmaak (Tielt)		
Milieuovereenkomst met thema mobiliteit			
- ondertekening samenwerkingsovereenkomst milieu	31/03/2008		X
- opname milieuambtenaar in GBC	28/04/2008		X

Ook de datum van conformverklaring van de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten is een interessant gegeven.

Naam van de buurgemeente	Datum	Voor mobiliteitsplan	Na mobiliteitsplan
Wingene	14/09/1998	X	
Tielt	19/05/2003	X	
Ardoie	18/02/2002	X	
Meulebeke	13/06/2005		X

\* Aankruisen indien voor het mobiliteitsplan.

\* Aankruisen indien na het mobiliteitsplan.

## sneltoets 2009

p. 5/16

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

Het kader van de **milieuovereenkomst**.

Is er in het kader van de **milieuovereenkomst thema mobiliteit** reeds een milieutoetsing gebeurd van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid? Op welke datum werd deze toetsing uitgevoerd en welke milieuthema's (fiches) kwamen hierbij aan bod?

- Aankoop van een vrachtwagen in 2007 - vrachtwagen voldoet aan euronorm 5
- Aankoop dienstfietsen in 2005
- Ieder jaar wordt op initiatief van de milieuambtenaar meegedaan aan acties : "Met belgerinkel naar de Winkel" en "Afvalarm Winkelen"

Het **conform verklaard mobiliteitsplan**:

Overloop de kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2).

Indien er essentiële problemen zijn met de actualiteitswaarde en de inhoudelijke samenhang van het conform verklaard mobiliteitsplan, bespreek ze kort in de Gemeentelijke Begeleidingcommissie en formuleer ze kort in de onderstaande invulzone. Indien beschikbaar gelieve hier ook relevante informatie uit eerdere jaarlijkse voortgangsrapportages<sup>1</sup> op te nemen.

-

### Stap 2 : Toetsing van het beleidsplan

Naast het informatieve luik (stap 1) is het nodig om **het beleidsscenario uit het mobiliteitsplan** terug onder de aandacht te brengen. De gemeentelijke ambtenaar die de sneltoets voorbereidt, kan dit **kort toelichten** tijdens de gemeentelijke begeleidingcommissie (GBC). Best wordt een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de

<sup>1</sup> Meer bepaald uit deel C tabel 4 en deel D tabel 6.

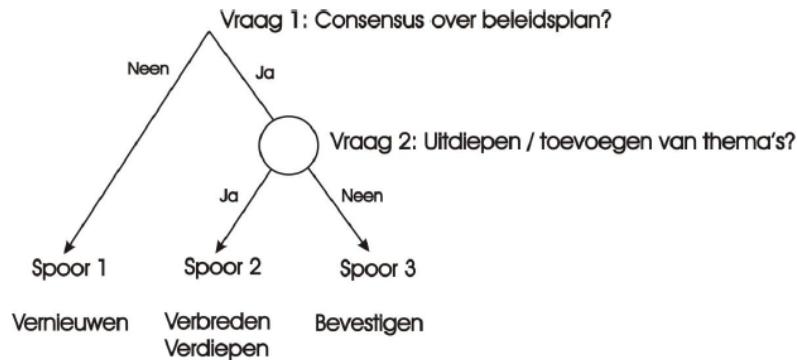


## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN PITTEM

---

strategische projecten aan de sneltoets toegevoegd. Het is louter een presentatie van het huidige beleidsscenario, het is niet de bedoeling nu al een inhoudelijke discussie te starten. Pas na de bespreking van het beleidsscenario zullen alle werkdomeinen in het mobiliteitsplan worden behandeld.

De bespreking van het beleidsplan heeft tot doel te determineren welke van de mogelijke **conclusies, sporen** die richting geven aan de planning van het toekomstige lokale mobiliteitsbeleid, in aanmerking komen:



De toetsing van het huidige mobiliteitsplan gebeurt in 2 stappen: de bespreking van het beleidsscenario en de evaluatie van de werkdomeinen en geeft drie sporen aan.

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN PITTEM

---

- Spoor 1:** één of meerdere van de partners staat niet meer achter het beleidsscenario of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld en het hele beleidsplan is aan **vernieuwing** toe,
- Spoor 2:** er wordt gekozen om één of meerdere thema's uit te werken en **toe te voegen aan het mobiliteitsplan** (verbreding) of **verder te detailleren** (verdiepen),
- Spoor 3:** het beleidsplan is nog voldoende actueel en gedragen waardoor een uitvoering kan verder gezet worden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Het actieprogramma wordt geactualiseerd.

In een 1ste vraag wordt gepolst of de gemeentelijke begeleidingscommissie nog achter de geest van het beleidsscenario en het conform verklaard mobiliteitsplan staat. Belangrijk hierbij is na te gaan of er in de gemeentelijke begeleidingscommissie nog voldoende draagvlak is om verder te werken op basis van het conform verklaard mobiliteitsplan. Indien "ja", betekent het dat volgens de globale inhoudelijke samenhang kan worden verder gegaan, indien "neen" werden in het voorgaande mobiliteitsplan "niet meer gedragen" keuzes gemaakt.

Het is dus in het bijzonder een ideologische vraag die toetst of de gemeentelijke begeleidingscommissie verder wil werken of duidelijk een andere richting wil uitgaan, weliswaar binnen het toetsingskader van duurzame mobiliteit. Bij deze bespreking wordt gebruikgemaakt van de elementen van het bestaande beleidsscenario en de informatie die in stap 1 is verzameld.

### Vraag 1:

Staan de actoren van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleids-scenario?

JA ~~NEEN~~<sup>2,3</sup>

Is het antwoord op deze vraag “neen”, dan wordt de basis van uw mobiliteitsbeleid in vraag gesteld en wordt **spoor 1, de vernieuwing** gevolgd voor de verdere planning van het lokaal mobiliteitsbeleid. Uw mobiliteitsplan is aan een grondige herziening toe. U hoeft stap 2 niet verder te overlopen. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over de aanpak en noteer deze eventueel samen met de conclusie in stap 3 'Conclusie'.

Indien het antwoord op vraag 1 “ja” is, wordt van de GBC een inhoudelijke overlegronde gevraagd omtrent de opsomming van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan gebaseerd op de evaluatie van de werkdomeinen.

---

<sup>2</sup> Schrappen wat niet past.

<sup>3</sup> Indien de bespreking zeer moeilijk verloopt en een te hoog abstractiegehalte heeft, kan het helpen om eerst kolommen van tabel 2 (werkdomeinen-aanwezig-actueel) gezamenlijk aan te vullen en te overlopen.

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

---

Het beleidsscenario werd uitgewerkt in 3 werkdomeinen: de ruimtelijke ordening, de verkeersnetwerken en de flankerende maatregelen. Tabel 2 op de volgende pagina vermeldt een aantal thema's die in deze werkdomeinen aan bod komen<sup>4</sup>. Van de leden van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wordt verwacht dat zij voor elk van deze thema's de volgende informatieve vragen beantwoorden:

1. Komt dit thema voor in ons mobiliteitsplan?
2. Is het mobiliteitsplan voor dit thema nog voldoende actueel. Onder voldoende actueel wordt verstaan dat op basis van de beleidsvisie die voor dat thema is vastgelegd in het bestaande mobiliteitsplan, het mogelijk is de uitvoering de komende 6 jaren verder te operationaliseren.

Vervolgens<sup>5</sup> is het belangrijk ook aan te geven welke ontbrekende thema's mogelijk zouden kunnen worden opgenomen. In deze fase van de sneltoets is het belangrijk om tot een opsomming te komen van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan, ook al zullen zij later wellicht niet allemaal geselecteerd worden.

Maak hiervoor in tabel 2 gebruik van de kolom “mogelijk aan te passen / op te nemen”. Er werden een aantal nieuwe thema's toegevoegd (*cursief gedrukt*) die als inspiratiebron kunnen dienen.

Bij de evaluatie en het invullen van tabel 2 is het van belang de onderlinge samenhang ervan in het oog te houden. Een beslissing om één werkdomein of aspect verder uit te werken kan gevolgen hebben op andere domeinen.

---

<sup>4</sup> Bron: Het mobiliteitshandboek – afl. 5, maart '98 / 91. (De categorisering van de wegen werd in de netwerken opgenomen)

<sup>5</sup> Indien eerder tijdens de vergadering Vraag 1 m.b.t. het beleidsscenario onbeantwoord bleef, gelieve dan nu het gepaste antwoord in te vullen.

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

Tabel 2: Actualiteitswaarde van het gemeentelijk mobiliteitsplan: de werkdomeinen.

	Aanwezig <sup>6</sup>	Actueel <sup>7</sup>	Mogelijk aan te passen of op te nemen <sup>8</sup>
<b>Werkdomein A: ruimtelijk beleid</b>			
A1. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	X		Opnemen
A2. ruimtelijke uitvoeringsplannen			
A2.1 sectoraal BPA Zonevremde bedrijven			X
A2.2 BPA Kliniek Sint Jozef			X
A2.3 BPA Oostbuurt (26/07/2006 - ± 60 bijkomende woningen)			X
A2.4 RUP Centrum Noord West (Pittem) – in opmaak			
A2.5 Centrum Noord Egem – in opmaak			
A2.6 Binnengebied Meulebekestraat/Stationsstraat – in opmaak			
A3. strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit			
A4. deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzone, wijken ....)			
A4.1 Ambachtspark III (lokaal bedrijventerrein)	X		aanpassen
A5. specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit (SBZ-gebieden (GEN, VEN), ...) (VEN-gebied : Egemse Veldekens)	X	X	
<b>Werkdomein B: verkeersnetwerken</b>			
B1. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	X		aanpassen
B2. bovenlokaal fietsnetwerk	X		aanpassen
B3. lokaal fietsnetwerk	X	X	
B4. openbaar vervoer	X		aanpassen
B5. categorisering bovenlokale wegen	X	X	
B6. categorisering lokale wegen	X	X	
B7. routes zwaar vervoer (vrachtproblematiek N 35 en N 370)	X		aanpassen
B8. snelheidsplan	X		aanpassen

<sup>6</sup> Aankruisen indien aanwezig.

<sup>7</sup> Invullen indien actueel.

<sup>8</sup> Aankruisen indien mogelijk aan te passen of op te nemen thema.

## snelloets 2009

p. 11/16

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

B9. parkeerbeleid en parkeerplan	X		aanpassen
B10. overstapvoorzieningen (o.a. schuilhuisjes)			op te nemen
B11. personen- en goederenvervoer over het water			
B12. <i>sluikverkeer</i>			
B13. <i>autoluwe kernen</i>			
B 14. Trage wegen			op te nemen
B 15. Streefbeeld N 37			op te nemen
<b>Werkdomein C: flankerende maatregelen</b>			
C1. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	X	X	
C2. tarifiering openbaar vervoer	X		aanpassen
C3. campagnes (bv. Met Belgerinkel naar de winkel)	X		aanpassen
C4. marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	X	X	
C5. handhaving	X	X	
C6. beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	X	X	
C7. <i>gemeentegrensoverschrijdende aspecten (bv school Meulebeke – duurzaam naar school)</i>			
C8. <i>monitoring en evaluatie</i>			
C9. <i>verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer</i>			
C10. bewegwijzeringsplan			opnemen
C11. ...			



Besteed in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie voldoende tijd om tabel 2 te bespreken. Tabel 2 leert u welke aspecten van uw gemeentelijk mobiliteitsplan aan een bijsturing toe zijn. Op basis daarvan komt u immers tot duidelijke afspraken in verband met de thema's die verder uitgediept moeten worden, de reden hiervoor en de draagwijdte van het bijkomend studiewerk en op welke andere aspecten het mobiliteitsplan nog bruikbaar blijft.

De bespreking van de ingevulde tabel 2 heeft tot doel een selectie te maken uit de "mogelijk aan te passen of op te nemen inhoud" die werden naar voor geschoven en moet resulteren in een antwoord op vraag 2. Specifiek de samenhang tussen de weerhouden thema's en het conform verklaard beleidsplan moet bij beantwoording van deze vraag worden in het oog gehouden.

### Vraag 2:

**Beschrijf de thema's (zie tabel 2) die de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst toe te voegen aan het beleidsplan (verbreding) dan wel verder uit te werken (verdieping)? Bespreek ook specifiek de samenhang tussen de verschillende thema's. Vul de thema's en de samenhang aan in onderstaande invulzone.?**

- .....

Op basis van het voorgaande antwoord kan nu beslist worden over het te volgen spoor:

### Spoor 2:

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te **verbreden of te verdiepen**. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over het verdere procesverloop. Zie stap 3: Conclusie.

### Spoor 3:

Indien de Gemeentelijke Begeleidingscommissie bij vraag 2 weinig thema's kan bespreken, het huidige mobiliteitsplan en de werkdomeinen nog actueel en goed bevonden worden en de GBC geen nieuwe thema's wenst op te nemen of uit te werken gaat de GBC over naar spoor 3.

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie vindt het huidige mobiliteitsplan nog actueel en goed en ook de werkdomeinen zijn nog actueel en goed bevonden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Enkel het actieprogramma dient dan te worden geactualiseerd.

Het actieprogramma is het sluitstuk van het mobiliteitsplan. Deze bevat een lijst van concrete maatregelen, met aanduiding van timing, betrokken actor(en), raming van de kostprijs, ...

Is het mobiliteitsplan van uw gemeente intussen al wat ouder, dan zijn wellicht al een aantal kortetermijnmaatregelen uitgevoerd. Tijd dus om met de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nieuwe strategische afspraken te maken en het actieprogramma te verfijnen, aan te vullen, te verbeteren, ... Het is belangrijk om het geactualiseerde actieprogramma op te maken volgens de vernieuwde methodologische richtlijnen.<sup>9</sup>

Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over het verdere procesverloop. Zie stap 3: Conclusie.

---

<sup>9</sup> Zie [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants)

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

---

### Stap 3 : Conclusie

Kruis het spoor aan dat de GBC beslist te volgen. Noteer in het onderste vak eventuele belangrijke aandachtspunten, krachtlijnen, afspraken,...

	<b>Spoor 1:</b> De GBC beslist het mobiliteitsplan te 'vernieuwen'
	<b>Spoor 2:</b> De GBC beslist het mobiliteitsplan te 'verbreden of te verdiepen'
<b>X</b>	<b>Spoor 3:</b> De GBC beslist het mobiliteitsplan te 'bevestigen',

-
---

verder procesverloop

De sneltoets met het plan van aanpak wordt ter kennisgeving aan de provinciale auditcommissie overgemaakt. Bijlagen die samen met de sneltoets aan de PAC moeten worden overgemaakt:

- verslag(en) van de gehouden GBC('s) m.b.t. de sneltoets
- een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten

Indien één van de auditleden verzoekt het ter-kennisgeving-voorgelegd punt ten gronde te behandelen, dient dat te gebeuren.

De auditor kijkt na of de sneltoets volledig is ingevuld en maakt een advies op. Hierbij formuleert hij/zij in de eindbeoordeling één van de volgende aanbevelingen: gunstig advies, ongunstig advies (gemotiveerd) of gunstig mits... (gemotiveerd).

Bij spoor 1 'vernieuwen': na gunstig advies kan de procedure van vernieuwen worden opgestart. Hiervoor kan een nieuwe module 1 worden afgesloten. De opmaak van het 'vernieuwd' mobiliteitsplan verloopt in drie fasen zoals bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan.

---

### sneltoets 2009

p. 15/16

## GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN PITTEM

---

Bij spoor 2 'verbreden/verdiepen': na gunstig advies kan de procedure 'verbreden en verdiepen' worden opgestart. Ook hier worden drie fasen onderscheiden. In de verkenningsfase wordt het onderzoeksopzet in detail gedefinieerd. De verkenningsnota wordt samen met de sneltoets en GBC-verslagen op PAC besproken en geadviseerd. Daarop volgt de uitvoering van het onderzoek, de uitvoeringsfase) en uiteindelijk de opmaak van een bijgestuurd beleidsplan. Hiervoor kan een nieuwe module 1 worden afgesloten.

Bij spoor 3 'bevestigen': na gunstig advies dient het actieprogramma te worden geactualiseerd. Het geactualiseerde actieprogramma wordt samen met het conformverklaard beleidsplan en een motivatienota overgemaakt aan de vaste leden van de PAC. De motivatienota geeft kort de motivatie voor nieuwe acties en geeft aan hoe deze nieuwe acties worden ingepast in het beleidsplan, geeft de motivatie waarom acties naar voor of naar achter worden geschoven ten opzichte van elkaar en waarom (in voorkomend geval) acties verder gedetailleerd worden. Na gunstig advies van de auditor wordt de conformiteit van het mobiliteitsplan opnieuw voor 5 jaar bevestigd.

Alle details m.b.t. procedures en methodieken zijn beschikbaar in de omzendbrief MOW/2007/3 betreffende "Evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan" en op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants).





## PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE WEST – VLAANDEREN

### ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente	PITTEM
Onderwerp	Varia: sneltoets
Datum	9 november 2009

#### Procedure Mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Spoor	Verkenningnota	Uitwerkingsnota	Nieuw Beleidsplan
14/03/2005	9/11/2009	3	nvt	nvt	

## 1 Situering van de bespreking

Voor ligt: "Gemeentelijk Mobiliteitsplan Pittem. Sneltoets 2009", 16 pagina's van 16 september 2009. Verslag en een copie van het vorige beleidsplan werden in bijlage opgenomen.

Het mobiliteitsplan van Pittem werd conform verklaard op 14 maart 2005, is nog net niet ouder dan vijf jaar (geldigheidsduur), maar mag te allen tijde onderworpen aan de procedure van de sneltoets.

In het auditadvies van het beleidsplan<sup>1</sup> werden geen relevante opmerkingen gemaakt naar volgende herzieningen. Uit het advies blijkt een goed en sterk mobiliteitsplan:

"De nota leest vlot en is mooi geïllustreerd. De nota is volledig, zij behandelt alle voorgeschreven items. Het beleidsplan is op maat van de gemeente.

Bij de uitvoering van projecten dient er wel over gewaakt te worden om dat de samenhang bewaard blijft; zo mogen bepaalde flankerende maatregelen naast infrastructuurprojecten niet vergeten worden.

Voorliggende nota wordt conform verklaard."

## 2 Bespreking

### *Algemeen*

Het dossier heeft een juiste samenstelling en is volledig.

Een brede vertegenwoordiging van de convenantpartners is toch wenselijk bij de opmaak van de sneltoets. Het is immers een erg belangrijke stap! Jammer dat een aantal partners afwezig waren!

### *Stap 1: Actualiteitswaarde planningscontext*

Uit tabel 1a en b en 2 (planningscontext en actualiteitswaarde) blijken dat de planningscontext bij het vorige mobiliteitsplan grotendeels de actuele planningscontext

<sup>1</sup> Zie auditadvies beleidsplan 14 maart 2005.



meegenomen heeft, op een aantal uitzonderingen na. Een aantal elementen dient wel geactualiseerd te worden, zo blijkt uit de tabel 2.

**Stap 2:**

In het formulier staat dat de actoren nog achter het beleidsscenario staan. Er worden geen onderwerpen aangegeven die ten opzichte van het vorige beleidsplan verder uitgewerkt of toegevoegd moeten worden, wel een aantal die aangepast moeten worden.

**Stap 3:**

De GBC kiest voor spoor 3.

### 3 Advies

De keuze voor spoor 3 ligt voor de hand, vermits alle partners nog achter het beleidsscenario staan en slechts beperkte actualisatie nodig is. Het advies is dan ook **gunstig**.

### 4 Verdere procedure

Er kan gestart worden met het opmaken van een nieuw beleidsplan, waarin de kleine wijzigingen mee opgenomen kunnen worden. Het nieuwe beleidsplan wordt voorgelegd aan de PAC als volwaardig agendapunt.

Pittem heeft een termijn van maximaal **12 maanden**<sup>2</sup> om het nieuwe geactualiseerd beleidsplan conform te laten verklaren. Er wordt ook aangedrongen om het beleidsplan op te bouwen volgens het nieuwe decreet (informatief en richtinggevende gedeelte) én de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden<sup>3</sup> (wat al gebeurd is, maar in het beleidsplan ook opgenomen dient te worden). Uiterlijk in **december 2010** moet het nieuwe beleidsplan aan de PAC voorgelegd worden.

Antwerpen, 10 november 2009

Voor advies,



de auditor,  
Frank Leys

---

<sup>2</sup> Omzendbrief MOW/2009/03

<sup>3</sup> Zie Decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)



# Gemeentelijke begeleidingscommissie

## Verslag vergadering van 21 november 2012

---

### Aanwezig :

Burgemeester  
Schepen mobiliteit  
CD&V-fractie  
Open VLD Pittem  
PZ Regio Tielt  
PZ Regio Tielt  
Deskundige  
VVM De Lijn  
VVM De Lijn  
GVB Pittem  
Departement MOW  
Adm.medewerker techn.dienst  
Studiebureau Grontmij  
Studiebureau Grontmij  
Vanhollemeersch

Ivan Delaere  
Greet Dewitte  
Linda Van Maele  
Kaat De Waele  
Rik Declercq  
Dieter Desmet  
Arnold Parmentier  
Micheline Steen  
Van Loocke Nathalie  
Eveline Demeyer  
Frederik Potvliege  
Marleen Sierens  
Davy Baes  
Peter

### Verontschuldigd :

Gemeentesecretaris  
Milieuambtenaar gemeente Pittem  
Provinciebestuur, dienst mobiliteit  
Agentschap Wegen en Verkeer  
PZ Regio Tielt  
Dep. RWO-Vlaanderen

Geert Mahieu  
Carl Couckuyt  
Koen Vanneste  
Daniel Lauwers  
Lauris Blanchaert  
Leen Vandevelde

### Afwezig :

GVB Egem  
Agentschap Wegen en Verkeer  
Provinciebestuur, sectiehoofd mobiliteit

Rosa Vanduycke  
Rik Loyson  
Evert De Pauw

---

De burgemeester verwelkomt iedereen en stelt tevens de heer Dieter Desmet voor, die als verkeersdeskundige van de PZ Regio Tielt, voortaan de vergaderingen van de GBC verkeer, zal bijwonen. Verontschuldiging worden voorgelezen.

De volgorde van de agendapunten wordt gewijzigd gezien het agendapunt omtrent de wegenis- en rioleringswerken in de Paardestraat worden toegelicht door Studiebureau Grontmij en zij na de behandeling van dit punt de vergadering kunnen verlaten.

#### 1. Paardestraat

##### a) voorontwerp wegenis- en rioleringswerken - toelichting door studiebureau Grontmij

De heer Davy Baes van het studiebureau geeft toelichting bij het voorontwerp. Gezien het voorontwerp van het rioleringsdossier werd

goedgekeurd, kan het dossier verder behandeld worden en uitgewerkt worden.

Timing :

2013 : uitwerken ontwerp

2014 : uitvoering

Wat de veiligheid voor de fietser op het kruispunt Paardestraat/Wingensesteenweg/ Turkeijensteinweg betreft, werden 2 voorstellen uitgewerkt.

1<sup>ste</sup> voorstel :

Wingensesteenweg-Turkeijensteinweg blijft de hoofdweg. Het fietspad zou langs beide kanten van de Turkeijensteinweg doorgetrokken worden tot langs de Wingensesteenweg, waar dan een oversteek zou voorzien worden om zich naar het fietspad langs de Wingensesteenweg te begeven. De fietser komende van Wingene en die naar Tielt wil, blijft het fietspad langs de hoofdweg volgen.

2<sup>de</sup> voorstel :

Paardestraat-Turkeijensteinweg wordt de hoofdweg. Het verkeer komende van Wingene moet voorrang verlenen aan het verkeer komende uit de Paardestraat. Verkeer dat van Tielt komt en naar Wingene moet, dient voorrang te verlenen aan de fietser die zich op het fietspad langs de hoofdweg (Turkeijensteinweg-Paardestraat) bevindt.

Het zal een moeilijke zoektocht blijven en een ideale oplossing is er niet gezien er 2 woningen zijn die het zicht voor een stuk belemmeren.

Vanuit de GBC kwam een 3<sup>de</sup> voorstel :

Een dubbelrichtingsfietspad aanbrengen langs de Turkeijensteinweg, ongeveer vanaf woning Turkeijensteinweg nr. 1 en zo verder naar de Paardestraat om dan de Paardestraat te dwarsen en zo naar het fietspad langs de Wingensesteenweg.

Naast deze 3 voorstellen wordt ook nog gevraagd om eventueel :

- het poorteffect te vermeerderen
- het eiland dichter laten aansluiten bij het dubbelrichtingsfietspad Wingensesteenweg zodat auto's en vrachtwagens duidelijker zien dat er een fietspad is en de fietsers voorrang hebben

Besluit : de verschillende voorstellen zullen opnieuw uitgetekend worden, rekening houdende met de gemaakte opmerkingen. De nieuwe ontwerpen zullen in een volgende GBC voorgesteld worden.

## 2. Mobiliteitsplan

Frederik Potvliege licht het nieuwe mobiliteitsplan toe. Het nieuwe mobiliteitsplan is een actualisatie van het bestaande plan. Alle wijzigingen die werden aangebracht in dit nieuwe plan werden omkaderd.

Er is tevens een nieuwe structuur aangebracht in het plan. Zo is er een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte.

Bijkomende opmerkingen :

- vanuit de provincie werden een paar aanvullingen overgemaakt ivm de ZW-tangent (ZW-tangent blijft in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan een belangrijke bovenlokale schakel tussen de kleinstedelijke gebieden Waregem en Tielt) en ivm het vrachtverkeer (voor het vrachtvervoer kan de circulatie opgenomen worden voor de bereikbaarheid van de Pittemse bedrijven vanaf de E403 – plan circulatie werd overgemaakt door de Provincie)
- vanuit Agentschap Wegen en Verkeer werden aanvullingen overgemaakt ivm prioriteitenbepaling en budgetten
- vanuit RWO Vlaanderen (Ruimtelijke Ordening) kwam een opmerking ivm de wegencategorisering die niet aangepast werd conform de wegencategorisering in het GRS (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)
- 2 belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen mogen opgenomen worden in het nieuwe plan nl. het nieuwe bedrijventerrein in de Posterijlaan en het verkavelingsproject Oostbuurt
- het snelheidsregime langs de Ringlaan R. Depaepe vermeldt 120 km/u. Tot nog toe is dit de toegelaten snelheid – tevens is de rijweg 2 x 2 rijstroken met een middenberm dus mag daar 120 km/u gereden worden. Momenteel zijn onderhandelingen bezig met AWV om de Steenovenstraat (kant Waterstraat) af te sluiten. Bij deze onderhandelingen kan de max. toegelaten snelheid ook ter sprake gebracht worden. De geluidshinder zou ook sterk afnemen mocht de max. snelheid verlaagd worden tot 90 km/u. Evenwel het soort wegdek geeft ook verschil in geluidshinder (asfalt versus beton).
- in het mobiliteitsplan kan als suggestie opgenomen worden dat de gemeente voorstelt om de snelheid te verlagen naar 90 km/u
- vanuit De Lijn wordt gevraagd om volgende te schrappen :
  - o pg 15 : en een wijziging van de route via de Joos de ter Beerstlaan
  - o pg 15 : onderzoek mogelijke relatie met belbusgebied Wingene

Deze opmerkingen/wijzigingen zullen aangebracht worden in het mobiliteitsplan.

1) Paardestraat  
b) verkeersveiligheid

Een bewoner van de Paardestraat stuurde een schrijven ivm de verkeersveiligheid in de Paardestraat.

De politie heeft tellingen uitgevoerd en uit de analyse blijkt dat de snelheidsbeperking van 50 km/u goed wordt opgevolgd. De V85 (dwz 85% van de voertuigen overschrijdt de snelheid niet) toont tevens aan dat het straatbeeld in overeenstemming is met de toegelaten snelheid.

Gezien het voorontwerp van het wegenis- en rioleringsdossier in de Paardestraat goedgekeurd werd door de hogere overheid, zal de verkeersveiligheid beter worden nadat de Paardestraat werd heraangelegd (zie ook punt 1-a).

3. Pattynstraat – vraag tot invoeren verbod voor zwaar vervoer

De heer Claerhout meldt dat er veel zwaar vervoer langs de Pattynstraat passeert en daarbij beschadigingen aanbrengt aan het

openbaar domein. Hij vraagt of de gemeente verbodsborden voor zwaar vervoer kan plaatsen.

Gezien het vervoer langs de Pattynstraat hoofdzakelijk bestaat uit plaatselijk verkeer (voornamelijk landbouwvoertuigen) is het niet aangewezen om verbodsborden te plaatsen gezien plaatselijk verkeer de toegang niet kan verboden worden.

Er kan overwogen worden om de elektriciteitspaal te verplaatsen (zal wel geen verschil maken want de paal staat reeds aan de overkant van de gracht).

Er wordt nog opgemerkt dat er eventueel nog iets verder vóór de bocht een paaltje zou kunnen bijgeplaatst worden.

Besluit : gezien de Pattynstraat een veel gebruikte weg door landbouwers is, heeft het geen zin om een verbodsbord voor zwaar vervoer te plaatsen gezien het plaatselijk landbouwverkeer toegang moet blijven hebben

#### 4. Muizebeekstraat – vraag tot plaatsen verkeersspiegel – Residentie Den Toren

De syndicus van Residentie Den Toren heeft in een schrijven gevraagd om de situatie van de uitrit van de garages in de Muizebeekstraat te bekijken gezien de gevaarlijke situatie bij het uitrijden van de garages door onvoldoende zicht op het verkeer komend van links. Zij vragen om aan de overkant van de weg een spiegel te plaatsen.

Gezien dit een gevolg is van het bouwen van dit appartementencomplex en dit bijgevolg een privé-aangelegenheid is, kan de vraag gesteld worden of de gemeente moet opdraaien voor deze kosten.

Besluit : aan de syndicus zal meegedeeld worden om zelf het probleem te bekijken en op te lossen gezien de gemeente enkel verkeersspiegels plaatst voor openbare doeleinden en niet voor privé-aangelegenheden. Mogelijke oplossingen voor het verbeteren van het zicht bij het uitrijden van de garages zijn :

- de haag verlagen tot 0,75 m (bij nazicht blijkt de maximum hoogte 1,00 m te zijn cf. de stedenbouwkundige wetgeving)
- een spiegel plaatsen aan de muur (er zijn bestaan spiegels die een 360° zicht bieden)

#### 5. Voldersstraat – vraag tot verwijderen gele belijning

De heer Van den Berghe, zoon van mevr. Denise De Brabandere, Voldersstraat 11, vraagt om de gele belijning ter hoogte van de garage en woning van zijn moeder te verwijderen zodat hij zijn wagen voor de garage of woning kan parkeren.

Evenwel indien deze belijning wordt verwijderd kan dit problemen opleveren voor de gebruikers van de garages aan de andere kant van de Voldersstraat. Gezien de belijning destijds werd aangebracht wil dit ook zeggen dat dit een reden had en de belijning er niet zomaar zonder enige reden werd aangebracht.

Besluit : een schrijven richten aan de heer Van den Berghe en hem meedelen dat de invoering van het parkeerverbod aan de woning en garage Voldersstraat 11 een reden had. Bij het wegnemen van

deze belijning zouden er opnieuw problemen gecreëerd worden voor de gebruikers van de garages aan de overkant. Indien de situatie daar in de toekomst zou wijzigen kan de toestand opnieuw bekeken worden en eventueel de belijning dan wegnemen.

6. Parkeerproblematiek - nota van de lokale politie betreffende

a) Nieuwstraat : uitvoering bestaand aanvullend verkeersreglement

Op 3 december 1971 werd door de gemeenteraad een aanvullend verkeersreglement vastgesteld voor o.a. de Nieuwstraat. Hierbij werd bepaald dat in de Nieuwstraat het stationeren van voertuigen verboden is langs de kant van de onpare nummers. Deze maatregel zou aangeduid worden door het aanbrengen van een doorlopende gele streep.

De gele belijning aan de kant van de woningen met onpare nummers is niet (meer) aanwezig. Gezien er momenteel nog regelmatig problemen zijn met verkeerd geparkeerde voertuigen, vraagt de politie om uitvoering van de in 1971 goedgekeurde maatregel.

Besluit : er wordt voorgesteld om de gele belijning aan te brengen aan de kant van de woningen met onpare nummers in de Nieuwstraat

b) Tiengebodenstraat : wijziging bestaand aanvullend verkeersreglement

Op 29 maart 1974 werd door de gemeenteraad een aanvullend verkeersreglement vastgesteld voor o.a. de Tiengebodenstraat. Hierbij werd bepaald dat in de Tiengebodenstraat het stationeren van voertuigen verboden is langs de kant van de woningen 1 tot 12 (huidige nrs. 10 tot 34). De heer Patrick Bovijn, Tiengebodenstraat 32 ondervindt evenwel problemen om toegang naar zijn oprit en garage te verkrijgen als er een voertuig geparkeerd staat aan de woning nr. 27. Dit voertuig staat dan wel reglementair geparkeerd maar hij heeft een aanhangwagen en hierdoor kan hij onvoldoende draaien om toegang te krijgen tot zijn garage.

De politie is ter plaatse geweest en heeft gesproken met de bewoners van de woning nr. 27. Zij hebben er geen bezwaar tegen mocht er over een afstand van ongeveer 4 m een onderbroken gele lijn aangebracht worden.

Besluit : de politie zal een wijziging van het bestaand aanvullend verkeersreglement van 29 maart 1974 opmaken waarin bepaald wordt dat er ter hoogte van de woning nr. 27 in de Tiengebodenstraat een onderbroken gele lijn zal aangebracht worden over een afstand van 4 m.

7. Tiengebodenstraat – schrijven bewoners ivm verkeersveiligheid

Ons bestuur ontving een schrijven van de bewoners van de nieuwe verkaveling in de Tiengebodenstraat om de onveilige situatie aan te klagen. Zij vermelden in hun schrijven o.m. het aantal geparkeerde voertuigen en de te hoge snelheid van de voertuigen bij het slalommen tussen de geparkeerde voertuigen.

Er wordt opgemerkt dat in verkavelingen beter een zone 30 wordt ingevoerd. Dit geldt voor alle verkavelingen.

Het parkeren in deze verkaveling is niet door een reglement bepaald dus mag er overal geparkeerd worden als dit parkeren reglementair uitgevoerd wordt. De snelheid van de voertuigen wordt automatisch afgeremd als zij tussen geparkeerde voertuigen moeten slalommen en er gebeuren minder ongevallen.

Besluit : aan de bewoners kan een schrijven gericht worden waarbij er verwezen wordt naar het verantwoordelijkheidsgevoel van de ouders zelf en hen vragen "gezond verstand" te gebruiken bij het parkeren van hun voertuigen. In deze verkaveling betreft het verkeer voornamelijk bewoners zelf en/of bezoekers van de bewoners, ander doorgaand verkeer is er niet aanwezig.

De heer Dieter Desmet, verkeersdeskundige, zal een artikel voor het gemeentelijk infoblad opmaken hieromtrent.

#### 8. Kerkstraat – parkeerproblematiek

In de Kerkstraat ondervinden de bewoners vaak problemen om hun garage te kunnen inrijden door geparkeerde voertuigen. Ondanks het feit dat deze wagens volkomen reglementair geparkeerd staan, kunnen bewoners niet in hun garage omdat de zowel links als rechts van de rijweg staande geparkeerde voertuigen vaak te dicht bij de garagepoorten of opritten staan waardoor er onvoldoende ruimte is om de nodige draaibeweging uit te voeren.

De bewoners van de Kerkstraat zijn samengekomen en hebben op plan uitgetekend hoe de situatie zou kunnen verbeterd worden.

Besluit : recent werd een nieuwe asfaltlaag aangebracht in de Kerkstraat. De aannemer die de werken uitvoerde heeft in de Kerkstraat links en rechts een witte lijn aangebracht waarin geparkeerd kan worden. Binnen deze lijn kunnen door het gemeentepersoneel arceringen worden aangebracht zodat de problemen van het te dicht bij garages parkeren zou opgelost zijn.

#### 9. Varia

- De heer Arnold Parmentier informeert naar de stand van zaken ivm de enquête die zou gehouden worden in de Tielstraat en waarbij gepeild zou worden naar bv. invoering blauwe zone gezien de weinige parkeermogelijkheden in deze straat. De geparkeerde voertuigen zijn vaak eigendom van bewoners en/of uitbaters van winkels. De burgemeester deelt mee dat deze enquête nog werd ingehouden omwille van het feit dat de bowling nu verdwenen is en hij eerst wil afwachten of dit een invloed heeft op het aantal geparkeerde voertuigen.



Evenwel zijn er geruchten dat op de plaats waar de bowling was, er een appartementencomplex zou gebouwd worden, weliswaar met een ondergrondse parking maar dus evengoed kunnen er dan ook problemen blijven met het aantal geparkeerde voertuigen in de Tieltstraat.

- Het probleem van de geparkeerde vrachtwagens in de industriezone komt opnieuw ter sprake. Vorige week dinsdag (dinsdag 13 november) was er een vergadering omtrent veiligheid in de bedrijvenzone en dit probleem werd ook aangekaart. Bepaalde bedrijven zouden er evenwel geen bezwaar tegen hebben mocht de politie de verkeerd geparkeerde vrachtwagens verbaliseren.

De politie heeft brieven bezorgd aan firma's waarin zij hen verzoeken hun vrachtwagen(s) niet meer te parkeren in het centrum van de gemeente. Er wordt vastgesteld dat de situatie behoorlijk verbeterd is. In dit schrijven dat door de politie werd bezorgd werd ook gewezen op de "zachte" aanpak. Mocht de situatie niet verbeterd zijn, dan zou overgegaan worden tot de "harde" aanpak.

Het perceel grond aan de hoek Vijfstraat/Tieltstraat is eigendom van AWV. Dit perceel zal verkocht worden. Indien de gemeente dit zou aankopen zou dit mogelijks kunnen ingericht worden als parking voor vrachtwagens. Dit is evenwel slechts een mogelijkheid, er werden nog geen besprekingen gevoerd.

Vrachtwagens die mee naar huis worden genomen en niet bij het bedrijf zelf worden geplaatst kunnen aanzien worden als "voordeel in natura", zo deelt de dienst Belastingen mee.

De politie deelt mee dat ze op vrijdagmiddag nogmaals naar het bedrijventerrein zullen gaan want de vrijdagmiddag komen alle vrachtwagens toe om daar achter te blijven gedurende het weekend.