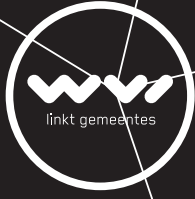




PITTEM MOBILITEITSPLAN

JUNI 2023

Fase 3 | beleidsplan



INHOUD

Informatief deel	7
INLEIDING	8
INHOUD BELEIDSPLAN	8
PARTICIPATIETRAJECT	9
PLAN-MER Plicht	9
KNELPUNTEN EN KANSEN	10
1 Knelpunten	10
2 Kansen	12
DOELSTELLINGEN	14
3 Strategische doelstellingen	14
4 Operationele doelstellingen	14
RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN	15
5 Plannen andere overheden	15
6 Gemeentelijke plannen	16
Richtinggevend deel	17
DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	18
7 Beleidsscenario 2013	18
8 Beleidsscenario 2023	18
WERKDOMEIN A RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	19
9 Ruimtelijk beleid	19
9.1 Gewenste structuur van de gemeente	19
9.2 Programma wonen	19
9.2.1 RUP ruimtelijke kwaliteit centrum Pittem	19
9.2.2 RUP Binnengebied Meulebekerstraat - Stationsstraat	20
9.2.3 Verkaveling Plaatsmolen	20
9.3 Programma bedrijvigheid	20
9.3.1 RUP De Posterij	20
9.3.2 Provinciaal RUP Kleiputten Egem	21
9.3.3 RUP Spoorweglaan	21
9.3.4 Ontwikkeling site Clarysse	21
10 Strategische projecten	24
10.1 Basisbereikbaarheid en vervoerregioraad	24
10.2 Kilometerheffing	24
WERKDOMEIN B VERKEERSNETWERKEN	25
11 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	25
11.1 Algemene visie	25
11.2 Maatregelen	25
11.2.1 Bebouwde kommen	25

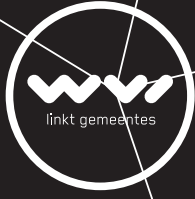
11.2.2	Zone 30-gebieden of kerngebieden	25
11.3	Schoolomgevingen en -routes	25
11.3.1	VBS De Akker Egem	25
11.3.2	VBS Pit Pittem	26
11.4	Hoppinpunten en bushaltes	26
11.5	Voetgangersnetwerk	27
11.6	Beleid rond zebrapaden	27
12	Fietsbeleid	28
12.1	Fietsroutenetwerken	28
12.1.1	Fietsnelweg F37 Ieper - Deinze	28
12.1.2	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.....	28
12.1.3	Lokale fietsroutes	29
12.2	Fietszone	29
12.3	Verbeteren oversteekbaarheid	30
12.4	Fietsparkeervoorzieningen en extra diensten voor fietsers	33
12.4.1	Kwaliteitseisen	33
12.4.2	Visie	33
13	Openbaar vervoer	37
13.1	Algemene principes	37
13.2	Kernnet, aanvullend net en vervoer op maat in Pittem	38
13.3	Wijzigingen busroutes	38
13.4	Aanpassingen bushaltes	40
13.5	Hoppinpunten	40
13.5.1	BVR Mobipunten.....	40
13.5.2	Visie gemeente	41
13.6	Aandachtspunten.....	44
14	Gemotoriseerd verkeer.....	44
14.1	Nieuwe wegcategorisering	44
14.1.1	Europese en Vlaamse hoofdwegen	45
14.1.2	Dragend net van regionale wegen en interlokale wegen	45
14.1.3	Lokale wegen.....	45
14.2	Inrichtingsprincipes.....	48
14.2.1	Algemene visie	48
14.2.2	Interlokale wegen	48
14.2.3	Lokale wegennet.....	48
14.3	Circulatiemaatregelen	49
14.4	Snelheidsbeleid	51
14.4.1	Visie	51
14.5	Elektrificatie gemotoriseerd verkeer.....	55
14.5.1	Omgevingsvergunningen (Energiebesluit)	55
14.5.2	BVR laadinfrastructuur, conceptnota "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021- 2025" en leidraad lokaal laden....	55
14.5.3	Maatregelen.....	56
14.6	Parkeerbeleid	59
14.7	Deelmobiliteit	59
15	Zwaar vervoer.....	60
15.1	Visie	60
15.1.1	Vrachtroutenetwerken	60
15.1.2	Inrichting	63
15.1.3	Maatregelen.....	63

WERKDOMEIN C | FLANKEREND BELEID

66

16	Vervoersmanagement.....	66
16.1	Scholen.....	66
16.2	Handelaars en bewoners	66
16.3	Bedrijven en vrachtverkeer.....	66

17	Financiële maatregelen	66
17.1	Tarief tussenkomst openbaar vervoer.....	66
17.2	Fietsvergoeding	66
18	Algemene sensibilisatie	66
19	Handhaving	66
20	Beleidsondersteuning	67
21	Monitoring en evaluatie	67



INFORMATIEF DEEL

INLEIDING

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van de gemeente Pittem werd door de gemeenteraad goedgekeurd in april 2005. In februari 2013 werd het oorspronkelijke beleidsplan geactualiseerd (volgens spoor 3).

Voorliggend beleidsplan betreft een verbrede en verdiepte versie van het geactualiseerde beleidsplan uit 2013.

Een aantal delen van het bestaande beleidsplan werden integraal overgenomen. Maatregelen die al uitgevoerd zijn of delen die niet meer van toepassing zijn, werden weggelaten of aangevuld.

■ Procedure herziening mobiliteitsplan

De GBC heeft op 27 februari 2019 de procedure van de sneltoets een tweede maal doorlopen. Er werd gekozen voor spoor 2, dit betekent dat een aantal thema's zullen verbreed en/of verdiept worden. De sneltoets werd in de RMC van 1 april 2019 goedgekeurd.

De GBC heeft geopteerd om volgende thema's verder te bestuderen:

- Sluipverkeer t.g.v. trajectcontrole en te nemen maatregelen op lokale wegen
- Sluipverkeer t.g.v. kilometerheffing en te nemen maatregelen op lokale wegen
- Verkeersveilige schoolroutes
- Lokale initiatieven op vlak van vervoer op maat

De eerste twee thema's werden samen behandeld gezien er verondersteld werd dat de maatregelen van dezelfde aard zouden zijn.

Spoor 2 van een herziening van een mobiliteitsplan houdt drie grote fasen in:

- Verkenningsfase, resulterend in een verkenningsnota
- Uitwerkingsfase, resulterend in een uitwerkingsnota
- Beleidsfase, resulterend in voorliggende beleidsnota

De verkenningsnota werd besproken en goedgekeurd op de PSG van 22 juni 2020.

De uitwerkingsnota werd besproken en goedgekeurd op de PSG van 13 december 2022.

Het beleidsplan werd besproken en goedgekeurd op de PSG van 26 april 2023.

INHOUD BELEIDSPLAN

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het geactualiseerde beleidsplan uit 2013.

Het nieuwe beleidsplan bestaat uit twee grote delen, namelijk een informatief en richtinggevend deel.

Het **informatief deel** omvat de lokale toestand, doelstellingen, het duurzame scenario en het bewandelde participatietraject.

Het **richtinggevend deel** omvat de toelichting omtrent de verschillende werkdomeinen.

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

Werkdomein A geeft de band met het ruimtelijk beleid weer. Werkdomein B geeft het gewenste beleid voor de netwerken van de verschillende vervoerswijzen weer.

Onder werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

PARTICIPATIETRAJECT

Bij de herziening van een mobiliteitsplan vraagt de Vlaamse Overheid het plan te onderwerpen aan participatie. De gemeente heeft de keuze om een openbaar onderzoek te houden ofwel een participatietraject te bewandelen. Als de gemeente opteert voor dit laatste moet dit traject worden goedgekeurd in de gemeenteraad.

Het gemeentebestuur van Pittem opteert ervoor om het participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan als volgt uit te werken, dit gewijzigd participatietraject werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 5 december 2022:

- De gemeente Pittem wenst een grotere focus op het laten participeren van betrokken op enkele deelthema's en het informeren van alle inwoners over het geheel van het mobiliteitsplan.
- De informatie- en participatie-initiatieven zullen op twee momenten plaatsvinden, tijdens de uitwerkingsfase en tijdens de beleidsfase
- Tijdens de uitwerkingsfase (het onderzoeksge-deelte) werd op 25 januari 2023 een inspraakmoment voorzien voor alle inwoners. Dit bestond uit gesprekstafels rond de circulatie in Pittem, de inrichting van de Markt, het snelheidsbeleid en fietsbeleid in de gemeente, vrachtwagenparkeren en autodelen. Vooraf werd de verloop van het proces en een aantal algemene zaken omtrent het mobiliteitsplan toegelicht. Vooraf inschrijven was noodzakelijk. Er werd een evaluatie gemaakt van het participatiemoment en als gevolg daarvan werd de uitwerkingsnota nog op verschillende punten bijgestuurd. De evaluatie van het participatiemoment werd gecommuniceerd met de projectstuurgroep op 21/02/2023. De zaken die gewijzigd zijn ten opzichte van de uitwerkingsnota werden nog eens expliciet vermeld in deze beleidsnota.
- Tijdens de beleidsfase zal op 22 juni 2023 een infomarkt doorgaan voor alle inwoners om het beslist beleid toe te lichten. Dit d.m.v. infopanelen en een filmpje.

Het ontwerpbeleidsplan werd besproken op de PSG van 26 april 2023.

Het ontwerp-beleidsplan werd voorlopig vastgesteld in de gemeenteraad van 8 mei 2023.

Alle bemerkingen uit de hogervermelde procedurestappen werden verwerkt in onderhavige nota. Op de zitting van 3 juli 2023 zal de gemeenteraad zich kunnen uitspreken over de definitieve versie van het beleidsplan.

PLAN-MER PLICHT

Het mobiliteitsplan dient niet onderworpen te worden aan een milieu-effectenbeoordeling. De specifieke inhoud van het lokale mobiliteitsplan zal immers geen toetssteen vormen voor de eigen vergunningsaanvragen voor wegenis of projecten en de uitspraken in het mobiliteitsplan raken niet aan speciale beschermingszones.

Om deze hogervermelde redenen moet het lokale mobiliteitsplan niet onderworpen worden aan een milieu-effectenbeoordeling.

Voor deze informatie werd advies ingewonnen bij de dienst MER van het Vlaamse departement Omgeving.

KNELPUNTEN EN KANSEN

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

1 Knelpunten

■ Overdreven snelheid en sluipverkeer

De gereden snelheden stemmen vaak niet overeen met de ingestelde snelheidsregimes. De gemeente krijgt dan ook veel klachten rond overdreven snelheden. Dit werd bevestigd op basis van de data uit de radarmetingen die de gemeente heeft uitgevoerd, alsook uit de data die door de politiezone werd overgemaakt. Zo werd een groot percentage snelheidsovertredingen vastgesteld in de Stationsstraat, Tieltstraat, Joos de ter Beerstlaan, Meulebekestraat, Turkeijensteinweg, Brugsesteeweg, Paardestraat en Kasteeldreef.

Een strengere handhaving moet tevens bijdragen aan het afdwingen van het gewenste snelheidsregime.

Uit de data van de onbemande camera aan het kruispunt Vijfstraat x N37 kunnen we afleiden dat er dagelijks ongeveer een 700-tal voertuigen minder in de richting van Roeselare rijden t.o.v. richting Tielt. Dit is vermoedelijk voor een deel te verklaren door de 'short-cut' die genomen kan worden via de N35e richting Pittem-centrum (en eventueel Koolskamp - E403 - Lichtervelde). De afslag aan de N35e heeft dus mogelijk een impact op de routekeuze van het verkeer op de N37 dat bv. richting Koolskamp rijdt.

■ Parkeren

In Pittem en Egem parkeren vrachtwagens voor langere tijd in het centrum (bv. Koffiestraat, parking sporthal) of langs invalswegen (bv. Joos de ter Beerstlaan, Egemsdorpsplein).

■ Schoolomgevingen en -routes

Er zijn klachten over de onveilige routes van en naar school, over niet respecteren van snelheden en over het parkeren ter hoogte van de schooltoegangen.

Op basis van de afgenomen enquêtes stellen we vast dat van de leerlingen die op max. 1 km van de school in Egem wonen, verplaatsen zich 20% te voet, 20% met de fiets, 47% deels met de auto, deels met de fiets/te voet en 13% met de auto. Van de leerlingen die tussen 1 km en 5 km van de school in Egem wonen,

verplaatsen zich 5% te voet, 50% deels met de auto, deels met de fiets/te voet en 45% met de auto.

Van de leerlingen die op meer dan 5 km van de school in Egem wonen, verplaatsen zich 13% deels met de auto, deels met de fiets/te voet en 87% met de auto.

We kunnen hieruit besluiten dat er nog veel groeimarge is voor het aantal verplaatsingen te voet/met de fiets van en naar de school in Egem.

Op basis van het terreinbezoek in Egem werden volgende problemen vastgesteld:

- vermoedelijk parkeren van leerkrachten op de parkeerstrook net voor de school in de Molenakker
- parkeren door ouders op de parkeerstrook in de Paardestraat t.h.v. de garages
- moeilijk kruisen verkeer in de Molenakker door beperkte rijwegaanbreedte

Uit de enquêtes kwamen nog twee andere problemen aan het licht in de directe schoolomgeving:

- kruispunt Molenakker - Paardestraat
- geparkeerde wagens aan de oversteek t.h.v. de schooltoegang

Op basis van de afgenomen enquêtes stellen we vast dat van de leerlingen die op max. 1 km van de school in Pittem wonen, verplaatsen zich 35% te voet, 14% met de fiets, 32% deels met de auto, deels met de fiets/te voet en 24% met de auto. Van de leerlingen die tussen 1 km en 5 km van de school in Pittem wonen, verplaatsen zich 4% te voet, 10% met de fiets, 41% deels met de auto, deels met de fiets/te voet en 45% met de auto. Alle leerlingen die op meer dan 5 km van de school in Pittem wonen, verplaatsen zich met de auto. Ook hier is het duidelijk dat er nog veel groeimarge is voor het aantal verplaatsingen te voet/met de fiets van en naar de school.

Op basis van het terreinbezoek in Pittem werden volgende problemen vastgesteld:

- K&R-stroken worden zowel 's morgens als 's avonds gebruikt als zone voor kortparkeren. De ouders blijven quasi nooit achter het stuur van hun voertuig zitten, gezien ze de kinderen naar de klas willen begeleiden
- parkeren van personeel op de dwarsparkeerplaatsen in de Joris Wybostraat
- grote parkeerdruk bij eindigen school: oneigenlijk parkeren t.h.v. grasveld ten zuiden van de begraafplaats
- voetpadbreedte in de Koolskampstraat waar deels mag geparkeerd worden op het voetpad is vrij beperkt
- het voetpad t.h.v. de fietsenberging heeft een beperkte breedte

Uit de enquête kwamen nog verschillende andere problemen aan het licht in de directe schoolomgeving:

- niet respecteren van de zone 30 en de voorrang van rechts
- 's morgens geen toezicht aan de fietsenstalling
- gebruik van de K&R-zone en het parkeren deels op de rijweg/voetpad
- kruispunt Kauwstraat - Koolskampstraat
- kruispunt Tieltstraat - Meulebekerstraat - Koolskampstraat

■ Onveilige wegen | kruispunten

Uit de analyse van de ongevallenstatistieken blijkt dat de meeste ongevallen gebeuren op de Brugsesteenweg (N50), Tieltstraat (N35) en Ringlaan R. Depaepe (N37). De grootste knelpunten vormen waarschijnlijk de Rijselende (N50 – N37), alsook het kruispunt van de N50 met de Posterijlaan. Langs de Brugsesteenweg (N50) zijn verder heel wat (zonevremde) bedrijven en handelszaken (o.a. de Multibazar) gevestigd. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties met potentiële ongevallen tot gevolg.

Langs de N37 vormt verder het kruispunt met de Vijfstraat een knelpunt.

Uit de recente ongevalstatistieken van de politiezone kunnen we afleiden dat er vooral veel ongelukken met lichamelijk letsel gebeuren op de Brugsesteenweg / N50 en Tieltstraat, respectievelijk 9 en 6 in 2019. Bij de meeste ongevallen vallen gelukkig alleen lichtgewonden.

De politiezone heeft nog meegedeeld dat vooral op het gedeelte van de zone 30 in de Tieltstraat het meeste ongevallen (4) gebeurden.

Aantal ongevallen met lichamelijk letsel in 2018 en 2019	
Brugsesteenweg (N50)	17
Tieltstraat (N35)	9
Ringlaan R. Depaepe (N37)	5
Turkeijensteinweg	2
Egemveldweg	2
Meulebekerstraat	2
Puttensdreef	1
Stationsstraat	1

Aantal ongevallen met lichamelijk letsel in 2018 en 2019

Vijfstraat	1
Kauwstraat	1
Egemsebinnenweg	1
Hoogstraat	1

Overzicht ongevallen 2018 en 2019

■ Sterke auto-afhankelijkheid

In kleine dorpen zijn de bewoners sterk aangewezen op hun wagen voor hun mobiliteitsbehoeften. Functies en arbeidsplaatsen liggen niet om de hoek. Alternatieven voor de auto zijn eerder schaars. Dit maakt de bewoners sterk afhankelijk van een wagen.

De mobiscore van kern Pittem is minder goed: 5,7 op 10.

Het aanbod aan openbaar vervoer is er redelijk.

De kern scoort ook matig op bereikbaarheid van:

- onderwijs
- ontspanning, cultuur en sport
- gezondheid en zorg

De kern scoort goed tot zeer goed op aanbod aan winkels en diensten.

De mobiscore van kern Egem is ook eerder beperkt, namelijk 5 op 10.

Het aanbod aan openbaar vervoer is er beperkt. Op alle andere punten scoort deze kern matig.

De inwoners doen op vandaag de meeste verplaatsingen met de auto (70%). Het openbaar vervoer volgt met 13% van de verplaatsingen, slechts 7% neemt de fiets voor zijn verplaatsingen. De gemiddelden voor Vlaanderen (excl. centrumsteden) betreffen 59% met de auto, 16% met de fiets en 16% met het openbaar vervoer.¹

■ Fietsvoorzieningen

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 nieuwe Vademecum Fietsvoorzieningen: bv. in de Joos de ter

¹ verplaatsingen woon-werk, woon-school of woon-opleiding, statistiek Vlaanderen, 2017

Beerstlaan, N50 t.h.v. snelheidsregime van 70 km/u, Turkeijensteenweg, Tieltstraat buiten de zone 30...

Het ontbreekt ook aan fietscomfort in de dorpen, zoals voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen en andere maatregelen om het fietsen te promoten.

2 Kansen

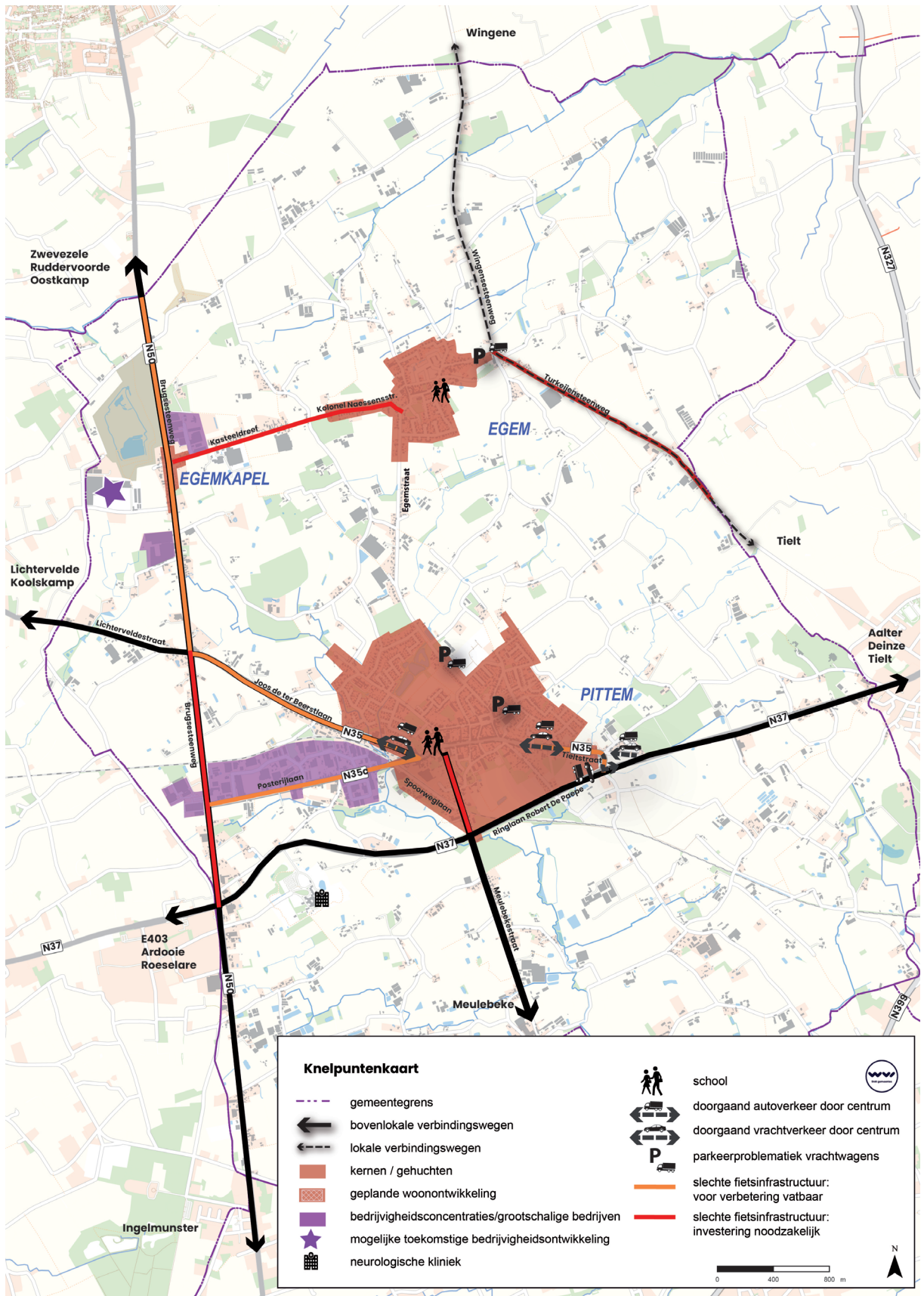
Nieuwe projecten / ruimtelijke ontwikkelingen bieden mogelijkheden om ook de mobiliteitstoestand te analyseren en aanpassingen naar duurzame mobiliteit uit te voeren.

Het uitbouwen van een visie m.b.t. de ruimtelijke kwaliteit van het centrum en meer specifiek de Markt, biedt opportuniteiten om het parkeergebeuren in het centrum te herbekijken en de kern autoluwer te maken.

Het aansnijden van nieuwe bedrijvigheid biedt de mogelijkheden om bedrijven te clusteren en een goede ontsluiting te realiseren.

Verschillende subsidiemogelijkheden, zoals het Fietsfonds en de subsidies voor projecten die de verkeersveiligheid van schoolroutes en schoolomgevingen verbeteren, bieden opportuniteiten om de fietsinfrastructuur zowel op bovenlokaal als lokaal niveau te verbeteren.

De gemeenten werken samen met dep. MOW en provincie West-Vlaanderen aan een regionaal mobiliteitsplan. Dit plan biedt de mogelijkheden intergemeentelijke problematieken te benoemen en aan te pakken. Het lokale mobiliteitsplan zal zich moeten richten naar de visie uit dit plan.



DOELSTELLINGEN

1 Strategische doelstellingen

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

Duurzame mobiliteitsontwikkeling probeert de mobiliteit te beheren voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen.

Door de opmaak (en herwerking) van dit mobiliteitsplan verklaart de gemeente zich akkoord met de vijf basisdoelstellingen van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Overheid:

- de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze vrijwaren;
- iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- verkeersleefbaarheid verhogen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met (1) het STOP-beginsel, waarbij eerst de voetgangers, dan de fietsers en vervolgens het collectieve vervoer en het individueel gemotoriseerde vervoer aandacht krijgen qua wenselijke mobiliteitsvorm en (2) het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen stimuleert het gebruik van zachte en duurzame vervoersmodi. De uitbouw van het bovenlokale fietsrouten netwerk en de recreatieve netwerken zijn belangrijke provinciale taakstellingen. Ook onderneemt de provincie verschillende sensibiliserende acties naar scholen, bedrijven en andere doelgroepen.

Sinds enkele jaren worden de gemeenten gegroepeerd in vervoerregio's. De gemeente Pittem bevindt zich in de vervoerregio Midwest. Samen met de ande-

re 17 gemeenten van deze regio en dep. MOW wordt een regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt.

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

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

2 Operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen geven aan wat de gemeente precies wenst te bereiken met het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er wordt aandacht besteed aan WAT en niet aan HOE deze acties kunnen uitgewerkt worden.

In volgend overzicht worden in functie van de gekozen thema's de doelstellingen geformuleerd die de gemeente wenst te bereiken met de herziening van haar mobiliteitsplan. Er wordt aangegeven wat de gemeente specifiek wenst te bereiken en niet hoe de gemeente dit wenst te bereiken.

■ Sluipverkeer

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 (cf. hoofd- en regionaal vrachtgeleidingsnetwerk). Zwaar doorgaand verkeer wordt in ieder geval uit het centrum geweerd. Een optimalisatie van de tonnagebepalingen in de kernen dient hiertoe bij te dragen, alsook een aantal strategische knips en de opvolging en handhaving van dit aangepaste beleid.

■ Schoolroutes en schoolomgevingen

De schoolomgevingen en de routes naar de scholen moeten verkeersveiliger gemaakt worden, zodat meer scholieren op een duurzame wijze naar school (durfen) gaan. Het huidig aandeel van de fiets is eerder beperkt in de verplaatsingscijfers. De gemeente wenst meer scholieren op de fiets te krijgen door gepaste maatregelen te nemen.

Verder wenst de gemeente ook maximaal zwaar verkeer te weren aan de schoolomgevingen bij het begin en einde van de schooluren.

■ Vervoer op Maat

Door in te zetten op de uitbouw van Hoppinpunten in Pittem en Egem, een opwaardering van de voetgangersvoorzieningen en comfortabele stalplaatsen voor fietsers dient combimobiliteit gefaciliteerd te worden.

■ Fietsverkeer

Het aandeel van de fietsers heeft nog een duidelijke groeimarge binnen de gemeente en vooral binnen het woon-werk- en woon-schoolverkeer.

De gemeente wenst de volgende jaren sterk in te zetten op de fiets en het gebruik van de fiets te verhogen. Er zullen maatregelen genomen worden ten voordele van de fiets, in het bijzonder in de kernen.

Bij de aanleg van fietsinfrastructuur wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de voorwaarden uit het vernieuwde Vademecum Fietsvoorzieningen.

De gemeente wenst ook meer in te zetten op parkeervoorzieningen voor fietsers en andere diensten die het fietsen kunnen bevorderen.

■ Parkeerbeleid

Geparkeerde vrachtwagens worden geweerd uit de kernen.

In functie van de bereikbaarheid van de handelszaken worden waar nodig een aantal kortparkeerplaatsen voorzien, dit betreft telkens maatwerk.

■ Snelheidsbeleid

De gemeten snelheden zijn hoog. De gemeente wenst sterk in te zetten op het snelheidsbeleid om veiligere kernen en wegen te creëren.

Door de invoering van ruime zone 30's, wenst de gemeente de kernen veiliger, verkeersluwer en leefbaarder te maken. Dit zal bewoners tevens stimuleren om meer met de fiets en te voet te gaan.

Op een aantal wegen is er nood aan bijkomende snelheidsremmende maatregelen om de gewenste snelheid af te dwingen.

RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

1 Plannen andere overheden

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de doelstellingen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en haar doelstellingen en de provinciale beleidsnota. Het lokale mobiliteitsplan zal zich ook moeten richten naar de globale visie vanuit het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio Midwest.

Het aangepast beleidsplan houdt eveneens rekening met de beleidsplannen van de omliggende gemeenten, op vlak van wegcategorisering, fietsroutenetwerk en tonnagebeperkingen.

Alle buurgemeenten hebben in de afgelopen jaren hun mobiliteitsplan in herziening gesteld:

buurgemeente	datum en statuut
Ardoorie	09/2017 - herziening
Wingene	herziening lopende
Meulebeke	12/2014 - herziening
Tielt	herziening lopende

■ De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 vertrekt vanuit de maatschappelijke betekenis van mobiliteit: via mobiliteit en de ruimtelijke organisatie maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Daarom investeren we met z'n allen in een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem dat de economie en de maatschappij ondersteunt. We bouwen het mobiliteitssysteem uit en exploiteren dit met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid. We houden hierbij vier perspectieven voor ogen:

- geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050;
- geen vervoeremissies meer in 2050;
- een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050;
- de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit verminderen met 60% tegen 2050.

Voor de reizigers houdt dit het engagement in om werk te maken van duurzame vraag-gestuurde mobiliteitsoplossingen die voor iedereen binnen handbereik liggen. Iedereen kan op maat van de eigen situatie op een toegankelijke manier gebruik maken van een veilig, milieu- en klimaatvriendelijk en gedifferentieerd

aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Dit diverse aanbod van 'mobiliteit-als-een-dienstverlening' (MaaS) zet aan tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag. Het aanbod wordt laagdrempelig digitaal ontsloten zodat iedereen alle mobiliteitsopties binnen Vlaanderen binnen handbereik heeft.

Voor bedrijven betekent dit investeren in duurzame logistieke oplossingen waardoor Vlaanderen inzake transport en logistiek competitief kan zijn. Bedrijven zijn via logistieke oplossingen veilig, vlot, duurzaam en kostenefficiënt geconnecteerd binnen Vlaanderen en met de economische polen in de rest van de wereld. Data-gedreven samenwerking en aansturing zorgen voor naadloze organisatie van goederenvervoer en laten bedrijven toe om competitieve oplossingen die efficiënt én duurzaam zijn toe te passen vanuit een integraal ketenmanagement.

Voor de realisatie van de Mobiliteitsvisie werden vier prioritaire beleidsthema's voor 2040 naar voor geschoven: geïntegreerde gekoppelde netwerken, datastrategie en digitalisering, het gezond functioneren van de aanbodsijde en een duurzaam, veilig, en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem. Deze werden verder uitgewerkt in 12 onderliggende beleidsprioriteiten.

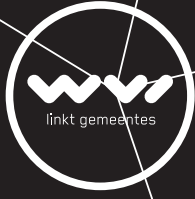
Om de noodzakelijke maatschappelijke dynamiek te creëren bij de realisatie van de visie werden vijf hefboomen gedefinieerd: participatie en samenwerking, een goede afstemming tussen mobiliteit en bebouwde omgeving, een wendbaar en data-gedreven mobiliteitsbeleid, Vlaanderen als proeftuin voor innovaties en mobiliteitsinvesteringen met een brede maatschappelijke impact.

2 Gemeentelijke plannen

Het structuurplan van de gemeente is goedgekeurd door de bestendige deputatie op 4 november 2008. Beide beleidsplannen zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

Volgende aandachtspunten moeten meegenomen worden bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan of het nieuw beleidsplan:

- nieuwe wegencategorisering
- beleid zwaar verkeer
- fietsroutenetwerken



RICHTINGGEVEND DEEL

1 Beleidsscenario 2013

Er werd in het vorige mobiliteitsplan gekozen voor de eerste variant van het duurzaam scenario, dat de nadruk legt op een optimale bereikbaarheid van de kernen en de verschillende functies, gezien een optimale bereikbaarheid van Tielt, als werk-school-pool en winkelcentrum belangrijk is. Dit beleidsscenario gaat uit van volgende krachtlijnen, die nog steeds relevant zijn:

- Ruimtelijke ontwikkelingen: groeperen van toegangen van zonevreemde bedrijven langs de N50
- Vrachtverkeer wordt via het hoger wegennet gestuurd, bediening van de ambachtelijke zone via de Posterijlaan. De Spoorweglaan blijft open voor vrachtverkeer (verbinding Meulebekerstraat - N50)
- Verblijfsgebieden / voetgangersnetwerken: zone 30 in alle verblijfsgebieden, accenturen van de dorpskernen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en verkeersleefbaarheid
- Fietsroutenetwerken:
 - Uitbouwen van een samenhangend fietsroutenetwerk, de prioriteit gaat uit naar het verbinden van de kernen
 - Systematisch voorzien van fietsenstallingen aan alle bushaltes en openbare gebouwen
 - Eenduidige en duidelijke bewegwijzering van autoluwe verbindingen
- Openbaar vervoer:
 - Een frequentieverhoging van de huidige busverbinding met Tielt en Ardoie
 - Uitbouw van de verbinding met Roeselare
 - Systematische investering en aandacht voor halteaccomodatie
 - Stimuleren van alternatieve vervoersmogelijkheden
- Parkeren:
 - 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
 - De bereikbaarheid van de voorzieningen in de centra optimaliseren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer

Door het garanderen van een optimale bereikbaarheid, is de **verkeersleefbaarheid minder optimaal**. Om de verkeersleefbaarheid echter zo optimaal mogelijk te maken, wordt de verbinding via de Joos de ter Beerstlaan afgebouwd (niet afgesloten), dit moet het doorgaande verkeer ontmoedigen.

2 Beleidsscenario 2023

Ondertussen zijn we 10 jaar verder en worden de doelstellingen uit 2013 aangescherpt.

De verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de kernen is uitermate belangrijk. We willen werk maken van aangename, verkeersveilige én leefbare kernen, wat een verschuiving betekent van het accent t.o.v. het beleidsscenario van 2013.

Er zal ingezet worden op een reductie van de snelheidsregimes in de kernen. Ruime zone 30 - gebieden en snelheidsremmende maatregelen zullen de leefbaarheid van de kernen sterk verhogen en zullen meer aanzetten tot stappen en trappen.

De actieve weggebruiker wint meer en meer terrein.

Verder wenst de gemeente het doorgaand (zwaar) verkeer op termijn zo veel als mogelijk te bannen uit de kernen om deze kwalitatiever en leefbaarder te maken.

Daarnaast willen we de kernen bereikbaar houden voor de wagen. Niet elke inwoner kan zich immers met de fiets of te voet verplaatsen. Er wordt bijvoorbeeld werk gemaakt van kortparkeerplaatsen in functie van de handelszaken.

Samen met de gemeenten uit de vervoerregio Midwest en dep. MOW wordt tevens gewerkt aan een regionaal mobiliteitsplan. In dit plan wordt doorgaand vrachtverkeer gestuurd naar het hogere wegennet. Dit beperkt zich niet alleen tot een routeplan, maar er worden voorstellen gedaan om de kernen te vrijwaren van doorgaand zwaar verkeer. Begin 2023 zal de opmaak van deze regionale visie vermoedelijk worden afgerond.

Eenmaal de regionale plannen definitief zijn goedgekeurd, kunnen gemeenten lokale maatregelen nemen om de regionale doelstellingen op terrein te realiseren. Samen met de vervoerregio bouwen we aan een sterk openbaar vervoernet. Het OV-plan wordt momenteel gefaseerd uitgerold en zal vanaf 1 januari 2024 volledig in voege zijn.

■ Aanpassingen t.o.v. vorig mobiliteitsplan

De visie bouwt verder op deze uit het oorspronkelijke beleidsplan. De focus op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de kernen werd aangescherpt.

WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In werkdomein A wordt een overzicht gegeven van de toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk vlak.

Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen, maar brengt advies uit over de mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (door de Bestendige Deputatie goedgekeurd op 04/11/2008) en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

1 Ruimtelijk beleid

1.1 Gewenste structuur van de gemeente

In het richtinggevend deel van het GRS worden onderstaande basisdoelstellingen geformuleerd die relevant zijn in het kader van voorliggend beleidsplan:

- streven naar een aangenaam woon- en leefmilieu in de woonkernen
- behouden en ondersteunen van de economische dynamiek
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid van Pittem

1.2 Programma wonen

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

1.2.1 RUP ruimtelijke kwaliteit centrum Pittem

Er is een gemeentelijk overdrukRUP 'ruimtelijke kwaliteit centrum Pittem' in opmaak (momenteel fase voorontwerp). Dit RUP schept voor de kern van Pittem een kader voor erfgoed, meergezinswoningen en bouwvoorschriften ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit.

Er werden een 6-tal projectzones geselecteerd waarin de gemeente door het formuleren van randvoorwaarden wil sturen in de ruimtelijke kwaliteit van eventuele inbreidingsprojecten. Er wordt uitgegaan van een maximale woondichtheid van 50 wooneenheden / ha. Parkeren wordt maximaal gemeenschappelijk georganiseerd:

- Stationsstraat - Koolskampstraat (kloostersite)
 - 70 wooneenheden

- realisatie van 105 parkeerplaatsen
- ontsluiting gemotoriseerd verkeer via de Stationsstraat
- er wordt een trage verbinding voorzien tussen de Stationsstraat - Joris Wybostraat - Koolskampstraat
- Kauwstraat - Eikeldreef (site De Witte - Lauwers)
 - 74 wooneenheden
 - realisatie van 111 parkeerplaatsen
 - ontsluiting gemotoriseerd verkeer via de Eikeldreef en gebundeld parkeren in de nabijheid van de Eikeldreef
 - er wordt een trage verbinding voorzien tussen Kawustraat - Eikeldreef - Kadastraal perceel 1137/00C000
- Egemstraat - Schuiferskapellestr. (slachthuissite)
 - 14 rijwoningen en 16 appartementen
 - realisatie van 45 parkeerplaatsen
 - geen bijkomende wegenis, ontsluiting zowel op Egemstraat als Schuiferskapellestraat
- Koevoet - Koffiestraat (site plantencentrum)
 - 50 wooneenheden
 - realisatie van 121 parkeerplaatsen
 - deze projectzone zal deels ontsloten worden via Koevoet, deels via de Koffiestraat. Tussen de Koevoet en Koffiestraat wordt louter een trage verbinding voorzien
- Tielstraat - Koolskampstraat (site Cloet - Dewolf)
 - 46 wooneenheden
 - realisatie van 69 parkeerplaatsen
 - ontsluiting gemotoriseerd verkeer via de Tielstraat
- Broeders Maristenstraat (bibliotheek - parksite)
 - 102 wooneenheden
 - realisatie van 159 parkeerplaatsen

Dit zou resulteren in 297 bijkomende woningen t.o.v. vandaag, waarvan max. 210 bijkomende appartementen.

Door de verspreide ligging van de projectzones zal het gegenereerde verkeer verspreid afwikkelen op het omliggende wegennet van Pittem.

In het milieu-effectenonderzoek werden de geraamde verkeerstoenames tijdens de spits eerder aan de lage kant beschouwd ten aanzien van de bestaande verkeersstromen en niet als een aanzienlijk effect beschouwd.

Bestaande meergezinswoningen in Pittem blijven behouden. Bijkomende meergezinswoningen buiten de projectzones zullen volgens dit RUP enkel mogelijk zijn indien voldaan wordt aan een aantal principes.

Verder worden in het RUP bepalingen opgenomen m.b.t. het splitsen van percelen buiten de projectzones.

1.2.2 RUP Binnengebied Meulebekerstraat - Stationsstraat

In 2019 is het verpakkingsbedrijf Feraxo grotendeels vernield door brand. De site zal gesloopt worden, het gaat om bijna het gehele binnengebied van het RUP Meulebekerstraat-Stationsstraat. De gronden zijn (na) bestemd voor het oprichten van woningen.

Verkeersgeneratie

Er wordt gestreefd naar een minimale dichtheid van 15 woningen per hectare wat zou resulteren in een minimale realisatie van 62 woningen en +/- 34 autobewegingen / u tijdens de avondpiek.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen dat per woning wordt gerealiseerd bedraagt minimaal 1,5. Hierbij dient minstens 1 parkeerplaats op het perceel zelf te worden gerealiseerd: dit kan ofwel inpandig, ofwel mits een carport. Overige parkeerplaatsen kunnen volgens het RUP op het openbare domein worden gerealiseerd.

Het voorzien van gegroepeerde parkeerplaatsen aan de inkomzijde van het binnengebied, zou mogelijks leiden tot overlast (visueel, geluid) naar de aangrenzende achtertuinen van de om het binnengebied liggende woningen. De optie om groepsparkings langs de spoorlijn te leggen zou dan weer leiden tot een grotere verkeersgeneratie dan nodig binnen het plangebied zelf (alle wagens moeten dan het ganse binnengebied doorrijden).

Ontsluiting

De site dient volgens het RUP verplicht te ontsluiten via de Stationstraat, en op twee plaatsen via de Meulebekerstraat.

De trage wegen zorgen voor de realisatie van een padenstructuur als verbinding tussen de verschillende projectgebieden, of de verschillende ontwikkelingsfasen.

Maatregelen

- De wegenis heeft enkel een erfontsluitingsfunctie en zal geen doorgaand verkeer dragen – deze kan dus opgevat worden als woonerf en dusdanig uitgerust worden dat geparkeerde wagens op een

kwalitatieve manier in het straatbeeld geïntegreerd kunnen worden.

- Er wordt gesuggereerd om de nieuwe ontsluitingswegen langs de Meulebekerstraat niet te verbinden met de ontsluitingsweg via de Stationstraat, om in de geest van de nieuwe wegencategorisering maximaal boomstructuren aan te houden

1.2.3 Verkaveling Plaatsmolen

De 31 loten van deze sociale verkaveling komen binnenkort in aanmerking om te verkopen.

Verkeersgeneratie

Er wordt gesteld dat de verkaveling goed gelegen is ten opzichte van de voorzieningen in de gemeente Pittem, zodat de bewoners gestimuleerd worden om niet voor alle verplaatsingen voor de wagen te kiezen. In de onmiddellijke omgeving van het project zijn er geen gekende verkeersproblemen, zodat het beperkte aantal bijkomende vervoerbewegingen geen aanzienlijke negatieve impact zal hebben op de verkeerssituatie in de omgeving.

Parkeren

Op elk bouwperceel dienen er minstens 2 auto's op eigen terrein gestald te kunnen worden.

Er dient een fietsenstalling op ieder perceel voorzien te worden. Deze fietsenstalling dient minstens 2 plaatsen te omvatten en per slaapkamer bovenop de eerste dient er 1 bijkomende plaats hierbij voorzien te worden.

Ontsluiting

De ontsluiting van de nieuwe interne wegenis is voorzien op de Egemstraat. Er wordt een doorsteek voor fietsers en voetgangers voorzien richting Koolskampstraat.

1.3 Programma bedrijvigheid

1.3.1 RUP De Posterij

De gemeente Pittem wenst een ruimtelijk uitvoering plan op te maken in functie van de reconversie van de BPA's Ambachtspark I en Ambachtspark II, gelegen ter hoogte van de N35c Posterijlaan. De bedoeling van het plan is de BPA's te herzien, de voorwaarden af te stemmen tussen de verschillende zones en meer kwaliteit te voorzien in de bedrijvzone.

Ontsluiting

De ontsluiting van de bedrijvenzone is volledig gericht op de Posterijlaan.

Ter hoogte van de bedrijventerreinen Ambachtspark en Moortelmeers, is er 1 bushalte aanwezig op de N35c; halte Waterstraat. Deze halte wordt bediend door de lijn 80 Roeselare - Ardoioe - Pittem - Tielt.

Verkeersgeneratie

geen extra verkeer

1.3.2 Provinciaal RUP Kleiputten Egem

Het PRUP behelst de reconversie van de site betreffende de oude kleiputten in Egem, ten westen van de N50. Deze site wordt deels omgevormd tot lokale bedrijvenzone (ca. 5 ha netto bedrijvigheid, type KMO) en deels naar een gemengd open ruimte gebied (33 ha publiek toegankelijke groenzone).

Verkeersgeneratie

In het plan-MER dat werd opgemaakt in kader van het PRUP werd een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersgeneratie.

De verwachtingen zijn dat deze nieuwe zone 68 personenautoequivalenten (pae) per piek uur in de ochtend en 85 pae per piek uur in de avond zal genereren (bepaald o.b.v. tellingen in 7 WVI-bedrijfszones, rekening houdend met 20% lichte vrachtwagens en 4% zware vrachtwagens). Het recreatief verkeer zal buiten de woon-werk piekuren plaatsvinden.

Ontsluiting

Er is maximaal 1 ontsluiting van het bedrijventerrein op de aanpalende gemeenteweg (Egemstraat), er zijn geen individuele bedrijfstoegangen toegelaten op deze as.

Binnen de zone voor lokaal bedrijventerrein dient voldoende ruimte voorzien te worden voor het opvangen van wachtrijen van vrachtvoertuigen, bestelwagens en parkeerplaatsen voor mindervaliden.

Parkeren

Er wordt een gezamenlijke parking voorzien ten behoeve van de bedrijven- en recreatiezone ten zuiden van de Egemstraat ter hoogte van een bestaand verhard terrein. De noodzakelijke parkeerplaatsen om in

de behoefte van de lokale bedrijven te voorzien, moet gebundeld worden binnen deze zone.

In het plan-MER dat werd opgemaakt in kader van het PRUP werd een inschatting gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte.

De recreatieve groenpool behelst een parkeerbehoefte van ca. 60 parkeerplaatsen op 'mooie dagen'.

De parkeerbehoefte van het bedrijventerrein wordt ingeschat op 290 parkeerplaatsen. De cumulatieve parkeerbehoefte bedraagt dus ca. 350 parkeerplaatsen.

1.3.3 RUP Spoorweglaan

Het plangebied bevindt zich aan de zuidelijke grens van kern Pittem en grenst in het noordwesten aan de ambachtelijke zone van Pittem. Het plangebied bevindt zich tussen de Posterijlaan, de spoorweg en De veerbeek/ Breemeersbeek.

Het RUP beoogt het bestaande woongebied en de bedrijvigheid duidelijk af te bakenen en voorwaarden op te leggen. Ook de ontsluiting van achterliggende woningen/bedrijven wordt aangepakt.

Daarnaast wordt het valleigebied geconsolideerd en ingevuld als overstromingsgebied met specifieke voorwaarden naar gebruik.

Ontsluiting

De Spoorweglaan - Meulebekestraat ontsluiten de verschillende functies.

De bestaande voetweg zal ingeschakeld worden als ontsluiting voor enkele aanpalende woningen en als drager voor langzaam verkeer. De voetweg maakt een verbinding met Spoorweglaan en loopt in zuidelijke richting parallel aan de Ringlaan.

Verkeersgeneratie

Geen bijkomende verkeersgeneratie

1.3.4 Ontwikkeling site Clarysse

Op een onbenut gedeelte van de site van het bedrijf Clarysse op de hoek van de Brugsesteenweg en Hurselhoek zal een KMO-park gebouwd worden met in totaal een 60-tal units in 8 bedrijfsverzamelgebouwen. De aanvraag voor een omgevingsvergunning is bij de Provincie ingediend.

Verkeersgeneratie

In de project-mer-screening bij de vergunningsaanvraag werd bepaald dat er in het gehele project een tewerkstelling van ongeveer 84 personen zal zijn. Er kan aangenomen worden dat ruim 90% zich verplaatst met de wagen, ongeveer 8% verplaatst zich met de fiets en de overige verplaatsingen zijn gespreid over carpool, openbaar vervoer en motorverkeer. Dit betekent dus dat er dagelijks ongeveer 75 personen met de wagen naar het project komen. Er kan vanuit gegaan worden dat ongeveer 40% van de verplaatsingen zal gebeuren in de ochtenspits (inkomend) en 40% in de avondspits (uitgaand). Dit betekent dus dat er gedurende de ochtenspits 30 verkeersbewegingen zijn in een tijdsblok van 2 uur en in de avondspits ook. De rest van de verkeersbewegingen zijn gespreid over de dag. Qua vrachtverkeer kan ervan uit gegaan worden dat het aantal verkeersbewegingen beperkt zal blijven tot gemiddeld 3 verkeersbewegingen per unit per dag. Dit betekent dat er 183 verkeersbewegingen per dag verwacht worden. Deze bewegingen zullen gespreid zijn over de dag, dus betekent dit ongeveer 20 verkeersbewegingen per uur. Gezien de overlapping van het personenverkeer en het vrachtverkeer (gezien veel eigenaars/huurders zich zullen verplaatsen met hun bedrijfsvoertuig), kan aangenomen worden dat voormelde cijfers een overschatting zijn van wat de werkelijke situatie zal zijn en dus als worst case beschouwd kan worden.

Parkeren

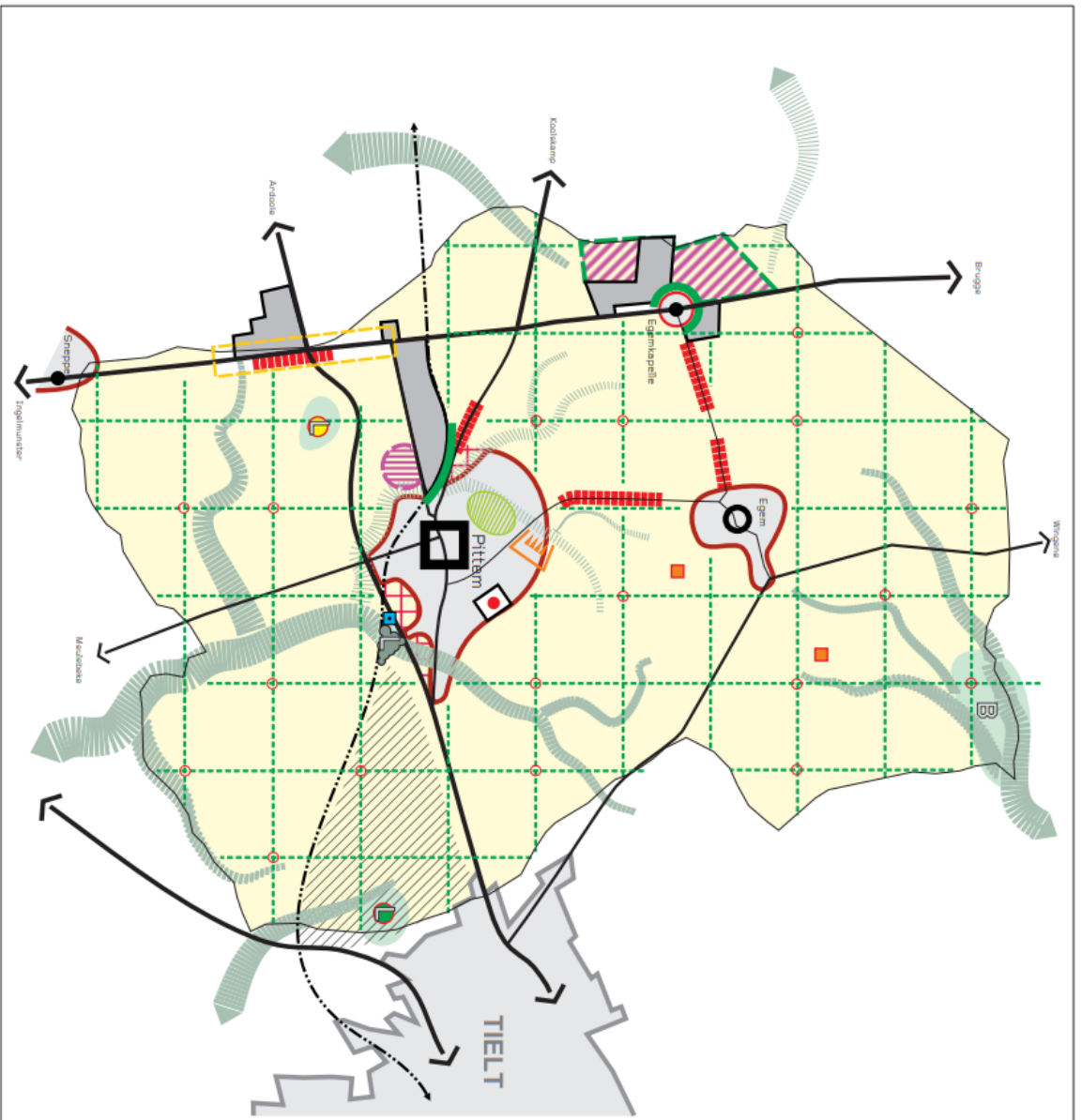
Om aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen, worden in het project in totaal 93 parkeerplaatsen aangelegd.

Ontsluiting





























Voor de ontsluiting van de verschillende bedrijfsverzamelgebouwen wordt een nieuwe interne wegenis aangelegd. Ter hoogte van de westelijke zone wordt de bestaande inrit ter hoogte van de Hurselhoek behouden. Voor de oostelijke zone worden de KMO-units via nieuwe ontsluitingen ter hoogte van de Hurselhoek bediend. Het voorgebouw is toegankelijk via de bestaande inrit langs de N50.

Volgens de project-mer-screening is het project voldoende bereikbaar voor zowel het personenverkeer als het vrachtverkeer. De Brugsesteenweg - N50 heeft een voldoende grote capaciteit om het bijkomende verkeer van en naar het project te verwerken. Het verkeer kan via het kruispunt met de Hurselhoek de Brugsesteenweg verlaten en zo op een veilige manier het

project bereiken zonder het doorgaande verkeer op de N50 onnodig te hinderen of te vertragen.



Kaart 06
Synthese gewenste ruimtelijke structuur

-  Gedifferentieerd woonbeleid
-  Structuurondersteunend hoordorp Pittem
-  Landelijke woonkern Egem
-  Landelijke woonconcentratie Egemkapelle en Sneeppe
-  Kleine lineaire woonconcentratie
-  Beleid voor (zonevreemde) verspreide bebouwing
-  Woonproject (BPA oostbuurt)
-  Woonreserve volgende planperiodes
-  Gevoelige zones van bovenlokaal belang
-  Gevoelige zones van lokaal belang: specifiek beleid
-  Ontwikkelingsgebied kliniek St. Jozef
-  Masterplan Kasteelpark Rornewal
-  Aanplanten van groeibos
-  Landbouwgebied in waardevol landschap
-  Beekvallei: natuurverbinding van bovenlokaal belang
-  Beekvallei: natuurverbinding van lokaal belang
-  Autonoom agrarisch gebied
-  Wegen volgens hiërarchie
-  Spoorlijn
-  Uitbreiding sportcentrum
-  Parkgebied met waterbergende functie
-  Zonevreemde recreatie
-  Inplanting RWZI
-  Optimalisatie en landschappelijke integratie van bestaande bedrijvencentra's
-  Ontginningsgebied met nabestemming natuur
-  Voorkeurnlocatie bijkomend lokaal bedrijventerrein
-  Herstructureren woon- en werkkint
-  Buffer tussen wonen en werken

Opdrachtgever: Gemeentebestuur van Pittem
1839/sv/november 2006

2 Strategische projecten

2.1 Basisbereikbaarheid en vervoerregioraad

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

Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen.

Om dit allemaal op het terrein mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol.

De gemeenten worden onderverdeeld in een vervoerregio. Pittem behoort tot de vervoerregio Midwest.

Elke vervoerregio heeft een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert in die vervoerregio. Een vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan.

In de loop van juni 2019 heeft dep. MOW de studie-bureaus geselecteerd die de regio's begeleiden in de opmaak van de regionale plannen.

In september 2019 werd gestart met de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. In eerste instantie werd werk gemaakt van het nieuwe OV-net (openbaar vervoer-netwerk). Eind mei 2020 werd een voorlopig OV-plan goedgekeurd. Dit plan zal voorgelegd worden aan stakeholders en gemeenteraadsleden.

Met het nieuwe decreet komt de overlegstructuur van GBC en RMC te vervallen.

Per project/dossier zal een 'projectstuurgroep' moeten samengesteld worden. Deze projectstuurgroep moet minimaal bestaan uit de initiatiefnemer, gemeente, wegbeheerder en MOW. De stuurgroep kan aangevuld worden met co-financierders, zoals De Lijn en provincie.

De gemeente opteert ervoor de huidige samenstelling van de GBC te behouden als samenstelling voor de projectstuurgroep voor het thema mobiliteitsplan.

Deze projectstuurgroep zal samengesteld zijn uit de gemeentelijke vertegenwoordiging, MOW, De Lijn, provinciebestuur en een vertegenwoordiging van de verschillende politieke fracties uit de gemeente.

2.2 Kilometerheffing

Sinds 1 april 2016 werd op het Belgische hogere wegennet een tolverplichting ingevoerd voor vrachtwagens van meer dan 3.5 ton MTM.

Deze tolheffing wordt geregistreerd via een on board unit die verplicht moet voorzien zijn in alle vrachtwagens die op ons grondgebied rijden.

De tolheffing is op alle Vlaamse wegen even hoog.

De tolheffing is ingesteld op de autosnelwegen, de primaire wegen en de meeste secundaire wegen type I.

In de omgeving van Pittem werden de E403 en de N50 opgenomen in de tolheffing. Begin 2019 werden ook enkele delen van de N35 opgenomen in de tolheffing, met name wegsegment vanaf Veurne tot aansluiting met N50 en vanaf Tielt / N37 tot N43.

De N37 werd niet opgenomen binnen dit netwerk.

Vervoerregio Midwest is voorstander van een sturende in plaats van een volgende kilometerheffing voor vrachtwagens. In die zin zien wordt de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet als een belasting van het type 'de gebruiker betaalt', maar als een instrument om het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebeperkingen.

In de praktijk wenst vervoerregio Midwest op de hoogste categorieën van het vrachtroutenetwerk geen of weinig tol voor vrachtwagens te heffen, om het gebruik van deze wegen door vrachtwagens maximaal te stimuleren. Hoe lager de categorie van het vrachtroutenetwerk, hoe hoger de tarieven: de laagste categorieën van het vrachtroutenetwerk moeten immers slechts voor korte afstanden gebruikt worden door vrachtwagens, aan het begin of op het einde van hun traject. Doorgaand vrachtverkeer op lange afstanden moet immers van de hogere categorieën gebruik maken. Op de wegen die geen deel uitmaken van het vrachtroutenetwerk kunnen ten slotte de hoogste tarieven gelden om vrachtverkeer maximaal te ontmoedigen, of kunnen regionaal afgestemde tonnagebeperkingen ingevoerd worden.

1 Verblifgebieden en voetgangersvoorzieningen

1.1 Algemene visie

Het te voet gaan is één van de meest elementaire verplaatsingswijzen. Iedere gebruiker van eender welk vervoersmiddel begint en eindigt zijn verplaatsing als voetganger. Te voet gaan moet dus overal kunnen op een veilige en comfortabele wijze. Het spreekt voor zich dat de voetgangersinfrastructuur afhankelijk is van het soort gebied en de specifieke noden en behoeften van de verkeersomgeving.

Het toepassen van het STOP-principe vindt niet alleen weerslag in de vernieuwde mobiliteitsplanningsprocessen, maar dient een reflex te worden in alle toekomstige projecten.

De opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting op maat van de voetganger moeten het uitgangspunt vormen bij de inrichting van de openbare ruimte. Een kwalitatieve inrichting nodigt immers uit om de openbare ruimte te gebruiken als verblijfsruimte. Verblijven betekent in deze het gebruik van de ruimte voor andere activiteiten dan verkeer: om te winkelen, voor een terrasje, als speelruimte, om rond te kuieren, als ontmoetingsplaats,...

In de lijn van het Vlaamse beleid dient bij de aanleg van voetgangersvoorzieningen steeds gestreefd te worden naar de realisatie van integraal toegankelijke infrastructuur.

1.2 Maatregelen

1.2.1 Bebouwde kommen

Er is een bebouwde kom in Pittem en Egem. Er wordt voorgesteld de bebouwde kom in Egem in de Kolonel Naessensstraat uit te breiden tot aan de rand van de bebouwing (huisnummer 43).

1.2.2 Zone 30-gebieden of kerngebieden

De hoofddoelstelling van zone 30 is het tot stand brengen van veilige verblijfsgebieden. In een zone 30 moet de oversteekbaarheid van een straat quasi overal kunnen gegarandeerd worden.

Zowel te Pittem als te Egem was reeds een zone 30 ingevoerd voor het centrumgebied. Ook de schoolomgevingen waren reeds opgenomen in deze zone 30's. In beide deelgemeentes worden de zone 30 sterk verruimd. Onder snelheidsbeleid wordt een overzicht gegeven van de aangepaste snelheidsregimes.

1.3 Schoolomgevingen en -routes

Er dient continu aandacht uit te gaan naar een veilige inrichting van de schoolomgevingen. Voornamelijk het vele autoverkeer kan hier tot problemen leiden: het verkeerd parkeren en het belemmeren van het zicht voor overstekende leerlingen.

De schoolomgevingen van Egem en Pittem werden in het verleden reeds aangepakt. De snelheid werd naar beneden gehaald door snelheidsremmers, de voetpaden werden verbreed, de oversteekplaatsen werden veilig ingericht... Er werden op basis van het onderzoek (enquêtes, overleg met de scholen en terreinbezoek) toch nog een aantal problemen vastgesteld waaraan de gemeente tegemoet wil komen.

1.3.1 VBS De Akker Egem

De hoofdingang van de school is gelegen net ten noorden van het kruispunt Molenakker x Sint-Germanusstraat. Er bevindt zich een zebrapad net voor de schoolpoort. Door middel van omega-beugels worden de leerlingen vanaf het zebrapad tot aan de schoolpoort geleid. Aan het zebrapad staat 's morgens vrij frequent een politieagent die de oversteek beveiligd. Voor de uitgang aan de Paardestraat (net voorbij de verhoogde inrichting) is ook een zebrapad voorzien. Net voorbij de schoolpoort is een overdekte fietsstalling aanwezig.

In de Molenakker is langs de westzijde een langspaarkeerstrook aanwezig. In de Molenakker geldt enkelrichtingsverkeer richting de Paardestraat. Plaatselijk verkeer in de tegenovergestelde richting is ook toegelaten. Hier wordt dan ook gretig gebruik van gemaakt door de ouders die hun kinderen naar school brengen. Verder wordt er door ouders geparkeerd in de Sint-Germanusstraat (in de straat zelf en op de parking), in het verlengde van de Molenakker (ten zuiden van de Sint-Germanusstraat) en op de parkeerstrook in de Paardestraat (segment ten westen van Molenakker, waar in feite niet mag geparkeerd worden ter hoogte van de vele garagepoorten). Na de school wordt door de ouders ook geparkeerd in het segment van de Paardestraat tussen Molenakker en de Tieltsevoetweg (onpare zijde).

Op de kruispunten met de Sint-Germanusstraat en Paardestraat zijn verhoogde inrichtingen aanwezig in kleinschalige materialen. Op de verhoogde inrichting Paardestraat-Molenakker is tevens een zebraapad gesitueerd.

De schoolomgeving wordt in de verschillende omliggende straten aangeduid door 'Victor Veilig-manne-tjes'.

Volgende maatregelen worden opgenomen om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving in Egem en op de schoolroutes te bevorderen:

- Duidelijke en uniforme herkenning van de schoolomgeving zodat gemotoriseerd verkeer dadelijk herkent dat ze een school nadert, bv. kleurrijke bogen en palen of aanduiding 'SCHOOL'-markeringen
- Inperken parkeren op/nabij kruispunt Marelstraat x Drogenbroodstraat x Molenstraat (handhaving, duidelijke afbakening parkeerstroken, antiparkeermaatregelen...)
- Zichtbaarheid ter hoogte van trage weg tussen Tieltsevoetweg en Baertstraat verbeteren, bv. door middel van fluorescerende markeringen
- Volwaardige langspaarkeerstrook in de Sint-Germanusstraat inrichten, volledig gescheiden van het voetpad
- Langspaarkeerstrook in Molenakker omvormen tot een K&R-strook om parkeren van bv. leerkrachten gedurende de hele dag te verhinderen
- Inplanting omegabeugels voor de schoolpoort optimaliseren

1.3.2 VBS Pit Pittem

De hoofdingang van de school is gelegen ter hoogte van het zebraapad in de Koolskampstraat. Door middel van omega-beugels worden de leerlingen vanaf het zebraapad tot aan de schoolpoort geleid. 's Morgens staan er een gemachtigd opzichter ter hoogte van dit zebraapad, alsook aan het zebraapad in de Stationsstraat (KP met Koolskampstraat x Meulebekerstraat x Tieltstraat). In de Koolskampstraat langs de oostzijde is er 1 K&R-strook aanwezig en 2 parkeerstroken. Langs de westzijde is een busstrook voorzien die ook dienst doet als K&R, ten zuiden van het zebraapad kan tevens geparkeerd worden deels op de rijweg, deels op het voetpad. In het midden op het voetpad staan dan ook paaltjes die voor een duidelijke afscheiding zorgen tussen geparkeerde voertuigen en voetgangers. Op de kruispunten met de Kauwstraat en Stationsstraat zijn verhoogde inrichtingen aanwezig in kleinschalige materialen.

Net ten noorden van het kruispunt met de Kauwstraat is langs de westzijde van de Koolskampstraat de fietsenloods gesitueerd. Deze is in eigendom van het Klooster. Op termijn zal het fietsparkeren intern op het schooldomein georganiseerd worden (cf. opmaak RUP).

Na de school worden twee rijen gevormd en worden kinderen veilig geleid tot aan respectievelijk de Kauwstraat en de Tieltstraat. De ouders halen 's avonds in grote getale de kinderen op. De school wordt betreden via de schoolpoort en verlaten via de uitgang net ten zuiden van de fietsenloods (waarschijnlijk een Corona-maatregel). Daarbij treedt een vrij grote parkeerdruk op in de buurt: nl. in de Stationsstraat, Meulebekerstraat, Kauwstraat, Koolskampstraat, Joris Wybostraat...

In de Koolskampstraat, in de directe nabijheid van de schoolpoort zijn nog in-/uitritten gesitueerd naar 2 private parkings.

Volgende maatregelen worden opgenomen om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving in Pittem en op de schoolroutes te bevorderen:

- Duidelijke en uniforme herkenning van de schoolomgeving zodat gemotoriseerd verkeer dadelijk herkent dat ze een school nadert, bv. kleurrijke bogen en palen of aanduiding 'SCHOOL'
- Inperken bochtstralen Cassanderusstraat x Koolskampstraat, Kapelleweg x Koolskampstraat
- Inperken parkeren op/nabij kruispunten (handhaving, duidelijke afbakening parkeerstroken, antiparkeermaatregelen):
 - KP Vercouterestraat x Egemsebinnenweg
 - KP Eikeldreef x Kauwstraat x Muylestraat
 - Rondpunt Joos de ter Beerstlaan x Stationsstraat (bv. antiparkeerpaaltjes)
 - KP Koffiestraat x Heidenskerkhofstraat x Tiengebodenstraat
- Realisatie fiets- en voetgangersbrug Karel Vandeputtestraat - Jozef Cardijnstraat
- Herinrichting kruispunten:
 - Heidenskerkhofstraat x Tiengebodenstraat x Koffiestraat
 - Schuiferskapellestraat x Heidenskerkhofstraat
 - Kokerstraat x Schuiferskapellestraat

1.4 Hoppinpunten en bushaltes

Voor de mobipunten of Hoppinpunten (zie ook verder) wordt gestreefd naar het creëren van een pleingevoel en het aanbieden van voldoende verblijfskwaliteit (banken, groenvoorzieningen...). Daarenboven dient het voetgangers- en gemotoriseerd verkeer (parkeren)

maximaal gescheiden te worden en dient aandacht uit te gaan naar de logische looplijnen.

Verder wordt ernaar gestreefd om de voetgangersvoorzieningen op te waarden tussen bushalte Rijsseleinde en de Boterstraat in functie van een vlotte voetgangersverbinding naar de Sint-Jozef Kliniek.

1.5 Voetgangersnetwerk

De gemeente heeft een werkgroep / project trage wegen opgestart op 15 april 2015. Doelstelling is om trage wegen in de gemeente in ere te herstellen. Dit project gaat uit van volgende krachtlijnen:

- focus op openbare buurtwegen: het gebruik van private wegen wordt pas overwogen als dit een uitzonderlijke kans is om openbare trage wegen met elkaar te verbinden
- focus op nog bestaande buurtwegen: het heropenen van verdwenen buurtwegen zal slechts uitzonderlijk gebeuren
- focus op buurtwegen die aansluiten bij een fiets- of wandelroute, beide dorpskernen verbinden of van belang zijn voor schoolgaande jeugd
- focus op een selectie van buurtwegen, zonder gebiedsdekkende ambitie te hebben voor alle buurtwegen en inzetten op goed beheer van deze geselecteerde buurtwegen

1.6 Beleid rond zebrapaden

Het beleid rond zebrapaden hangt nauw samen met de wegencategorisering (zie verder).

Op interlokale wegen worden buiten de bebouwde kom bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving (bv. bij bushalte, Hoppinpunt, attractiepool...). Binnen de bebouwde kom kunnen op interlokale wegen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien worden, bij voorkeur op kruispunten.

Op ontsluitingswegen worden buiten de bebouwde kom bij voorkeur geen solitaire voetgangersoversteekplaatsen voorzien, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving (bv. bushalte, Hoppinpunt, attractiepool...) en dit bij voorkeur op kruispunten.

Binnen de bebouwde kom kunnen buiten de kruispunten wel solitaire voetgangersoversteken worden aangebracht. In kerngebieden (zone 30) moet de oversteekbaarheid gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter overal gegarandeerd worden. Zebrapaden zijn op wegvakken van een OW dus niet noodzakelijk maar wel mogelijk als dit wordt gemotiveerd vanuit de omgeving, de intensiteit of de gewenste sturing van voetgangers.

Op erftoegangswegen kunnen buiten de bebouwde kom, buiten de kruispunten solitaire voetgangersoversteken worden aangebracht. Binnen de bebouwde kom en in kerngebieden moet de oversteekbaarheid, gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter, overal gegarandeerd worden (zowel op wegvakken als op kruispunten). Zebrapaden zijn op wegvakken van een EW dus niet noodzakelijk maar wel mogelijk als dit wordt gemotiveerd vanuit de omgeving, de intensiteit of de gewenste sturing van voetgangers.

Op volgende plaatsen worden vanuit het gevoerde onderzoek extra zebrapaden / veilige oversteken voorgesteld:

- Tussen Drogenbroodstraat en Egemsdorpsplein
- As Koolskampstraat (thv Kapelleweg, Jozef Cardijnstraat, Cassanderusstraat, Burchtstraat en Joris Wybostraat)
- Rondpunt Stationsstraat x Joos de ter Beerstlaan
- Markt - Kauwstraat (tijdelijke oversteek in afwachting herinrichting Markt)
- Markt - Koffiestraat (tijdelijke oversteek in afwachting herinrichting Markt)
- Kokerstraat - Egemstraat
- Egemstraat - Eikeldreef
- Heidenskerkhofstraat x Koffiestraat
- Dwars over Sint-Germanusstraat (parallel met Molenakker)
- Tussen ingang fietsenstalling en nieuwe uitgang school (kloosterpoort Koolskampstraat)

In schoolomgevingen zijn veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers wenselijk; om educatieve redenen en het gebundeld en beveiligd oversteken van kinderen. De zebrapaden aan de school zullen voorzien worden van gekleurde slemlagen, actieve markering of bijkomende verlichting.

Aan recreatiegebieden zijn veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers wenselijk.

■ Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

De algemene visie werd bijgewerkt, de bebouwde kom werd beperkt uitgebreid in Egem, de zone 30 wordt uitgebreid in beide kernen, er werden een aantal bijkomende maatregelen ten aanzien van de voetgangers in de schoolomgevingen en op de schoolroutes voorgesteld, het voetgangersbeleid aan de Hoppinpunten werd uitgewerkt en het beleid rond zebrapaden werd uitgeschreven op basis van de principes van de nieuwe wegencategorisering.

2 Fietsbeleid

Er wordt gestreefd naar meer fietsverplaatsingen, wetende dat ruim de helft van de autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijven tot 5 km. Het succes van de E-bikes leidt tevens tot een groter fietspotentieel.

Om het fietsgebruik bij de schoolgaande jeugd en de werkende bevolking te stimuleren, dient door de gemeente een goed fietsklimaat tot stand gebracht te worden, met onder meer de uitbouw van een lokaal fietsroutenetwerk, dat het bovenlokale fietsnet aanvult.

2.1 Fietsroutenetwerken

De verbetering, vervollediging en realisatie van (gemeentegrensoverschrijdende) fietsnetwerken is daarbij prioritair.

Door de provincie West-Vlaanderen werd een netwerk van fietssnelwegen en een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) opgesteld.

Fietssnelwegen zijn fietsroutes tussen steden die tot 15 à 20 km van elkaar liggen. Ze bieden de mogelijkheid om snel naar het werk te fietsen. Uiteraard kunnen ook scholieren en recreatieve fietsers de routes gebruiken.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van fietsroutes dat de provincie in opdracht van de Vlaamse overheid heeft uitgetekend. Het gaat om de belangrijkste fietsverbindingen tussen woonkernen, scholen, belangrijke tewerkstellingspolen en andere attractiepolen op bovenlokaal niveau. Het is gericht op fietsverplaatsingen naar een duidelijk doel: school, werk, station, winkel... en onderscheidt zich door zijn doelstelling van het recreatieve netwerk. De fietsroutes op het BFF zijn opgedeeld in bovenlokale fietsroutes (verbinden de kernen en bieden een logische, snelle fietsverbinding naar attractiepolen) en hoofdfietsroutes (non-stoproutes die geschikt zijn voor verplaatsingen over langere afstanden, bv. fietssnelwegen, fietsroutes langs jaagpaden en oude spoorlijnen).

Voor de realisatie van de fietsroutes is de aanleg van fietspaden op sommige plaatsen noodzakelijk, maar een fietsroute kan ook perfect in orde zijn zonder de aanleg van een fietspad (bijvoorbeeld in een zone 30).

Het BFF heeft ook een multimodale intentie. De fietspaden passeren aan stations en bushaltes, waardoor een combinatie met openbaar vervoer mogelijk gemaakt wordt.

Provincie West-Vlaanderen heeft een masterplan Fiets voor de regio Midwest opgestart. Dit plan zal in de loop van 2023 voorgesteld en ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Vervoerregio Midwest. Dit plan bevat o.a. een update van het BFF-netwerk.

2.1.1 Fietssnelweg F37 Ieper - Deinze

Fietssnelweg F37 Ieper - Deinze (via Roeselare - Tielt) doorsnijdt momenteel het grondgebied van de gemeente via de Hellebosstraat, Puttensdreef, Tieltstraat, Stationsstraat, Posterijlaan, Waterstraat, N50. In het Masterplan Fiets wordt nagegaan om het tracé van deze fietssnelweg te verleggen waarbij op grondgebied Pittem uitgekeken wordt naar een oplossing om deze niet doorheen het centrum te laten lopen.

2.1.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Op het grondgebied van de gemeente zijn verder onderstaande straten opgenomen als (onderdeel van) bovenlokale functionele fietsroutes, volgens het nieuwe masterplan fiets¹. Het vademecum fietsvoorzieningen is de leidraad voor de realisatie van de fietsinfrastructuur op dit netwerk. Er wordt telkens tussen haakjes vermeld wat de bestaande toestand van de fietsroute betreft op basis van de FietsScan uitgevoerd door de provincie (2018), aangevuld met eigen waarnemingen:

- N50 Brugsesteenweg, Pittem en Egem ↔ Wingene, Meulebeke en Ingelmunster (fietspaden voor verbetering vatbaar)
- N35 - Joos de ter Beerstlaan, Pittem ↔ Koolskamp (fietspaden voor verbetering vatbaar)
- Egemstraat, Pittem ↔ Egem (recent nieuwe conforme fietspaden aangelegd)
- Paardestraat (geen fietspaden aanwezig, wel op aantal segmenten fietssuggestiestroken)
- Wingensesteenweg Egem ↔ Wingene (conforme fietspaden aanwezig)
- Turkeijensteinweg, Egem ↔ Tielt (fietspaden voor verbetering vatbaar, wordt op lange termijn aangepakt, hiervoor is een Fietsfonds-traject opgestart op initiatief van Tielt)
- Meulebekestraat, Pittem ↔ Meulebeke (geen fietspaden aanwezig tussen Stationsstraat en brug N37, segment ten zuiden van brug N37 wel conform)
- Kolonel Naessensstraat - Kasteeldreef, Egem ↔ N50 (geen fietsinfrastructuur aanwezig); tracé nog onder voorbehoud van goedkeuring Masterplan Fiets Midwest

¹ Onder het nodige voorbehoud; het masterplan fiets is nog niet goedgekeurd door vervoerregio Midwest.

- Egemstraat - Egemsestraat, Egem Kapel ↔ Koolskamp, Ardoorie (geen fietsinfrastructuur aanwezig); tracé nog onder voorbehoud van goedkeuring Masterplan Fiets Midwest
- Opmerking: Schoolstraat, Grootveldstraat, Drogenbroodstraat, Puttensdreef, Tieltstraat, Stationsstraat en Posterijlaan zijn momenteel nog geselecteerd op het BFF (al dan niet als onderdeel van fietssnelweg F37), maar het voorstel is om deze niet meer op te nemen (mits goedkeuring Masterplan Fiets Midwest door de VVR Midwest)

2.1.3 Lokale fietsroutes

Deze routes vormen een verfijning van het netwerk op lokaal niveau. Doel is zo direct mogelijke verbindingen voor de fietser te vormen naar verschillende woonwijken en attractiepolen in de gemeente. Op deze assen dienen de nodige maatregelen genomen te worden om gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op elkaar af te stemmen. Volgende wegen worden geselecteerd:

- Puttensdreef - Tieltstraat - Stationsstraat
- Posterijlaan
- Grootveldstraat - Drogenbroodstraat
- Koolskampstraat
- Hoogrokerstraat - Kapelleweg
- Vercouterestraat - Egemsebinnenweg
- Plaatsmolenweg
- Kokerstraat - Heidenskerkhofstraat
- Wielewaalstraat
- Vijfstraat
- Fonteinestraat
- Kauwstraat - Markt - Koffiestraat
- Waterstraat - Steenovenstraat - Meulebekerstraat

De fietsinfrastructuur in de Tieltstraat is voor de gemeente een blijvend aandachtspunt, onder meer het voorzien van rugdekking om de overgang van fietspaden naar gemengd verkeer vorm te geven, kan op korte termijn bijdragen aan de veiligheid voor de fietser, net als de geplande uitbreiding van de zone 30 in de Tieltstraat, tot net voorbij Kapellebijk, alsook de andere voorziene maatregelen die een invloed kunnen hebben op de voertuigfrequenties (bv. knip Kromte, zonale tonnagebeperking...)

Voor de realisatie van fietsinfrastructuur op deze assen wordt verwezen naar de ontwerprichtlijnen en afwegingskaders uit het vademecum fietsvoorzieningen. Binnen de zone 30's wordt ingezet op het mengen van verkeer, al dan niet in de vorm van fietsstraten, aangepaste rijwegbreedtes en een gesloten wegbeeld dienen bij te dragen aan de veiligheid voor de fietser.

2.2 Fietszone

Om de plaats van de fietser in het centrum van Pittem nog verder in de verf te zetten, wordt ervoor geopteerd om een fietszone in te voeren, namelijk in de enkelrichtingsstraten (zie verder) die de Tieltstraat ontsluiten: in de Koolskampstraat (tot aan de Joris Wybostraat, cf. fietsenstalling school), Muylestraat, Kerkstraat en Verbieststraat. Verder wordt ook de Markt (onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en zal volledige herinrichting krijgen, zie verder), Kauwstraat en Koffiestraat als fietsstraat ingericht, als alternatief voor de Tieltstraat en een gedeelte van de Egemstraat, tot aan het kruispunt met de Kokerstraat (onderdeel van het BFF).

De huidige wegbreedtes in de Verbieststraat (nl. 3.10 m, wanneer er een auto geparkeerd staat aan de pare zijde van de rijweg), Kerkstraat (nl. 3.25 m, wanneer er aan beide zijden van de rijweg auto's staan geparkeerd), Muylestraat (nl. 2.25 m op de smalste stukken wanneer er langs de onpare zijde van de rijweg een wagen staat geparkeerd) en bv. ook Doelstraat (nl. 3.40m) laten het volgens de wegcode vandaag bovendien al niet toe om een fietser in te halen. Binnen de bebouwde kom moet immers minstens 1 m zijdelingse afstand bewaard worden bij het inhalen.

In een fietsstraat mogen er auto's rijden, maar ze zijn er te gast en ze mogen de fietsers niet inhalen. Fietzers mogen een grotere ruimte van de straat innemen. De fietser mag de hele rijbaan gebruiken in geval van éénrichtingsverkeer.

Het instellen van een fietszone gaat samen met een maximaal snelheidsregime van 30 km/u. In de straten die als fietsstraat worden weerhouden, is reeds een snelheidsregime van 30 km/u geldig.

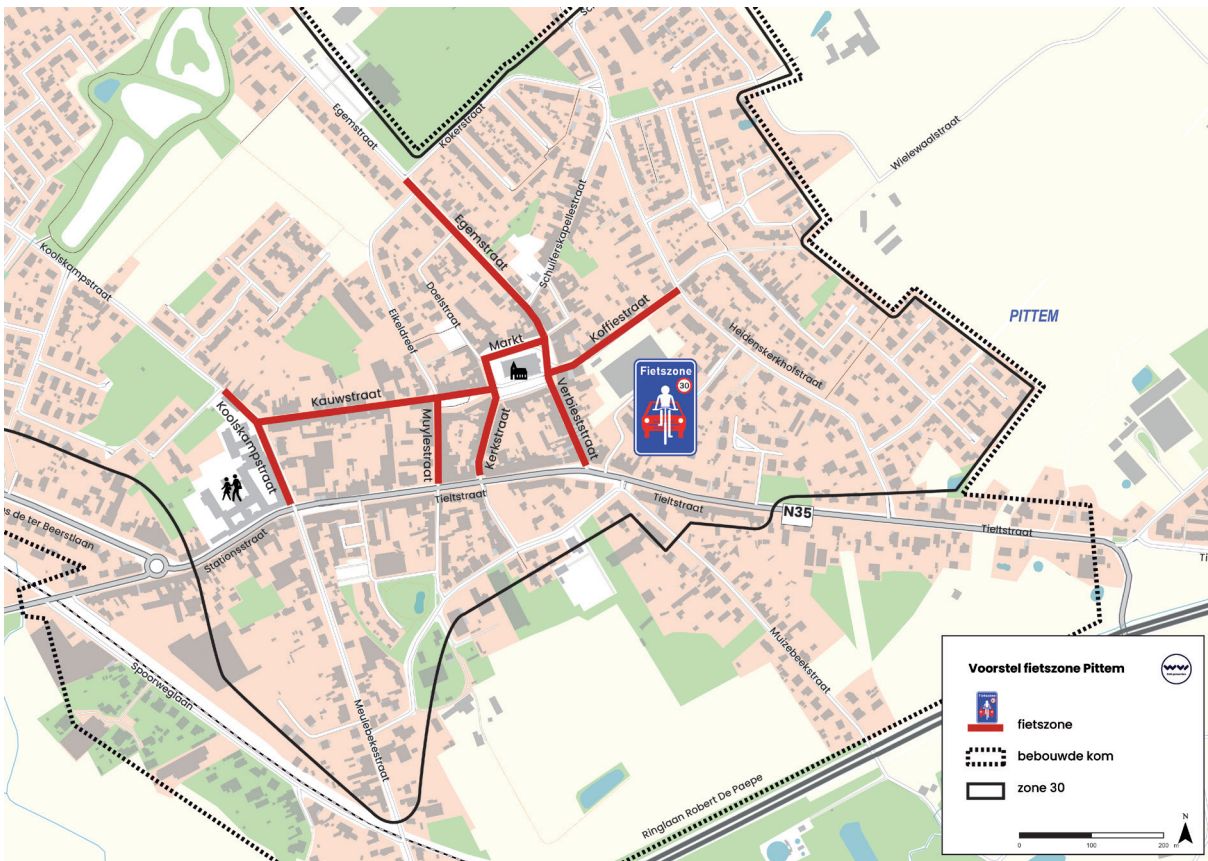
Bij het instellen van een fietsstraat dient ook het parkeergebeuren grondiger belicht te worden. Vandaag zijn er in de Kerkstraat en Muylestraat reeds duidelijke langspaarkeerstroken geschilderd. In de Koolskampstraat tussen de Tieltstraat en de Kauwstraat zijn tevens duidelijke K&R- en langspaarkeerstroken afgebakend, met uitzondering van de parkeerstrook ten zuiden van het zebrapad voor de schoolpoort langs de westzijde. In de Verbieststraat mag geparkeerd worden op de rijbaan, hier wordt voorgesteld ook duidelijke langspaarkeerstroken te markeren.

Er wordt voorgesteld dat de fietsstraat voorrang heeft ten opzichte van de andere straten (niet-fietsstraten). Bij kruising van twee fietsstraten geldt voorrang van rechts.

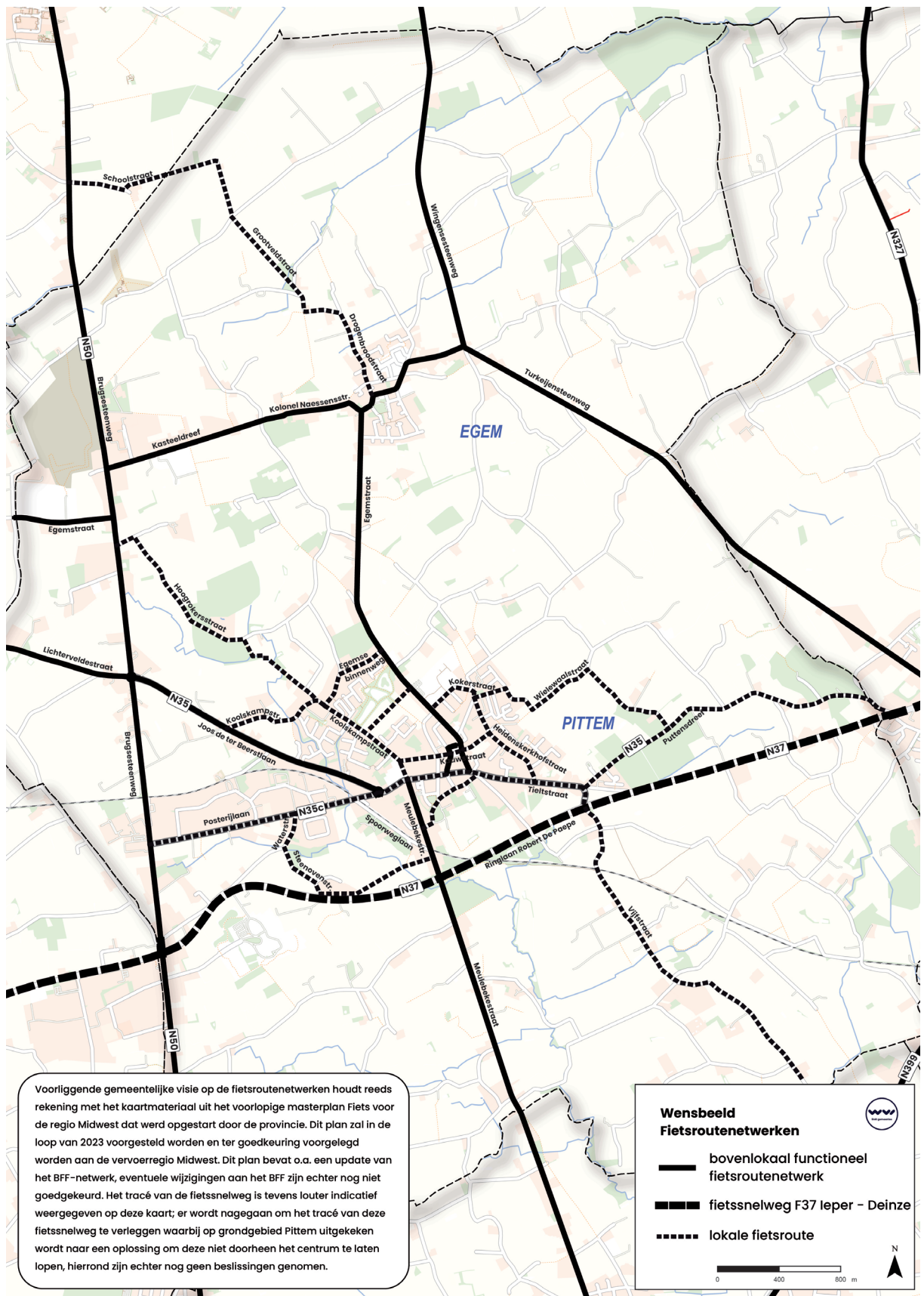
2.3 Verbeteren oversteekbaarheid

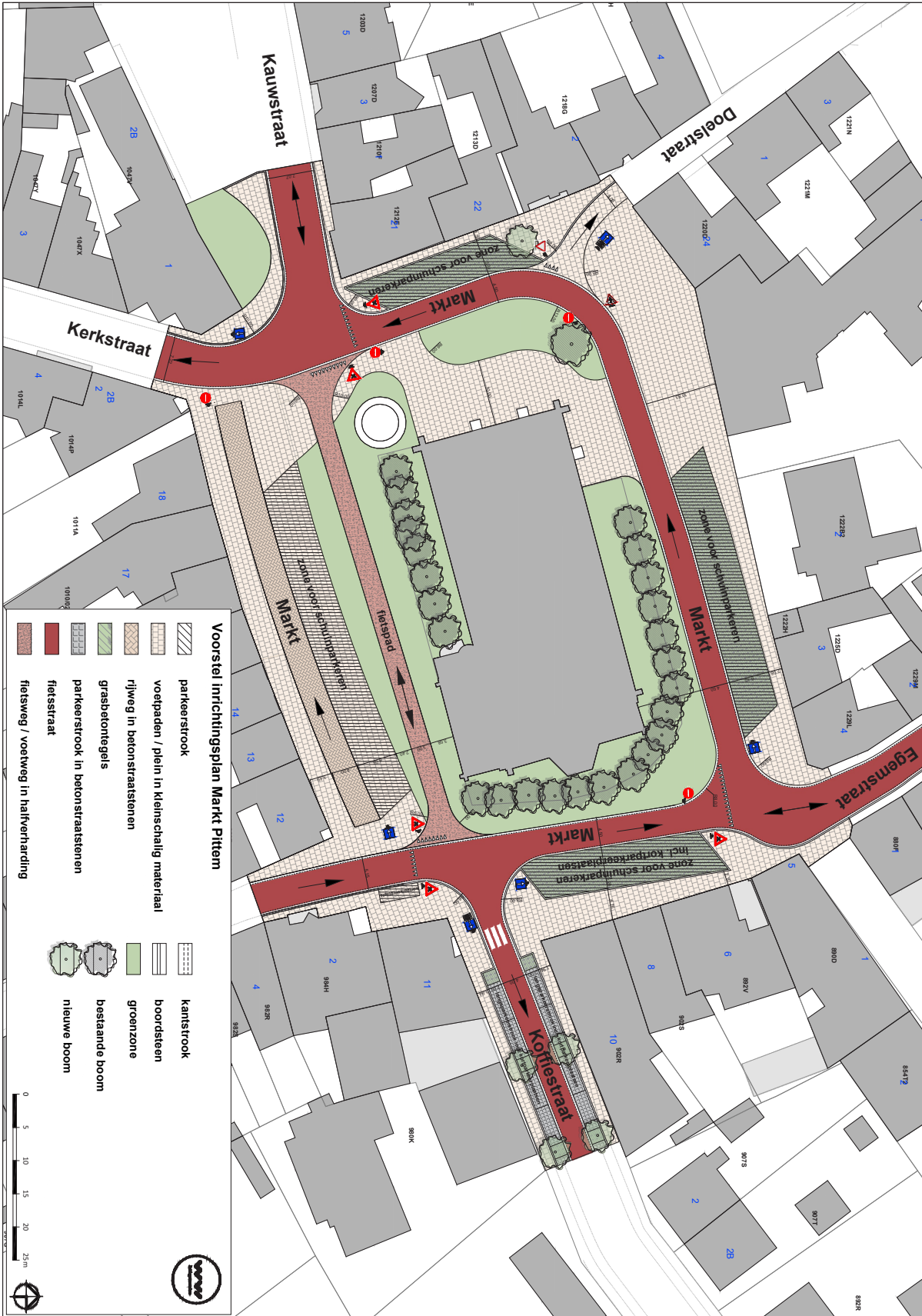
Vooral bij het oversteken van kruispunten is de fietser zeer kwetsbaar. Op alle kruisingen op de fietsnetwerken moet extra aandacht gaan naar de verkeersveiligheid in functie van de fietser. Mogelijke maatregelen zijn:

- verkorten van de oversteeklengte door middel van een middeneiland, bij voorkeur t.h.v. wegen met een snelheidsregime van 50 of 70 km/u;
- 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.
- parkeren nabij kruispunten inperken om de zichtbaarheid op het kruispunt te optimaliseren



Fietszone centrum Pittem





Inrichtingsplan Markt

2.4 Fietsparkeervoorzieningen en extra diensten voor fietsers

Fietsers willen hun fiets met een gerust hart kunnen achterlaten en onbeschadigd terug aantreffen. Door het frequenter voorkomen van buitenmaatse fietsen verandert ook de manier van stallen.

Er werd een visie opgebouwd omtrent fietsparkeren en extra diensten voor fietsers op verschillende strategische locaties in de gemeente die een rol kunnen spelen in het verhaal van de combimobiliteit en belangrijke triggers kunnen zijn voor het faciliteren van de modal shift. Het is hierbij de bedoeling voor de fietser zoveel mogelijk drempels weg te nemen om de overstap openbaar vervoer - fietsen te faciliteren.

2.4.1 Kwaliteitseisen

De fietser moet er op kunnen vertrouwen dat er zo weinig mogelijk beschadigingen kunnen aangebracht worden aan de gestalde fiets. Fietsklemmen en gewone fietsenrekken zonder aanbindsysteem betreffen wielsystemen waardoor het voorwiel zeer makkelijk kan gevandaliseerd worden, dergelijke systemen zijn dus beter te vermijden. Dergelijke beschadigingen treden veel minder op bij slotpalen, fietsenstallingen met aanbindsystemen (bv. hoog/laag - systemen) en fietsnietjes. Slotpalen worden echter ook beter vermeden gezien deze slechts 1 steunpunt hebben en bv. niet aangepast zijn aan elektrische fietsen (buis past niet altijd in de fietsklauw), in de praktijk zien we ook vaak dat er geen gebruik wordt gemaakt van de slotpaal, maar de fiets ernaast wordt geplaatst.

Bij voorkeur worden dus **fietsnietjes voorzien of hoog-laag rekken met een aanbindsysteem**². De fietsnietjes hebben bij voorkeur een dwarsbuis, dit is handiger bij het vastmaken van het slot en tevens op maat van buitenmaatse fietsen.

2.4.2 Visie

Als we de tellingen van op- en afstappers aan de bushaltes bekijken, zien we voornamelijk de haltes Pittem Koevoet (mobipunt) en Egem Plaats (mobipunt) er uit springen, in tweede instantie de haltes Pittem Sporthal, Pittem Station en Egem Kapel. Alle bovengenoemde haltes, met uitzondering van Egem Kapel, hebben dan ook een grotere aantrekkingskracht dan de overige haltes omwille van hun ligging in of nabij de kern van Pittem of Egem. Deze 4 haltes kennen dus waarschijnlijk ook een grotere vraag naar fietsenstallingen in vergelijking met de andere haltes. Voor deze

haltes kan dan ook naar een hoger comfortniveau gegaan worden (overkapte fietsenstalling als beschutting tegen weersomstandigheden).

De vraag naar fietsparkeerplaatsen weerspiegelt zich reeds in het huidige aantal gestalde fietsen aan de haltes Pittem Koevoet en Pittem Station. Aan de halte Egem Plaats zijn vandaag geen fietsenstallingen aanwezig. Aan de halte Pittem Sporthal is vandaag ook geen fietsenstalling aanwezig, maar fietsers die als bestemming deze bushalte hebben, stallen hun fiets waarschijnlijk in de fietsenstalling van de sporthal, op 20 m van de halte. Deze synergie zal ook in de toekomst behouden blijven. Vandaag is er ook reeds een fietsenstalling aanwezig aan de halte Pittem Wandeling.

Het huidige aanbod fietsenstallingen aan lokaal mobipunt Pittem is reeds voldoende. Aan het buurtmobipunt Egem wordt een fietsenstalling voor 25 fietsen te voorzien. Verder wordt een uitbreiding met 9 stalplaatsen voorzien aan de bushalte Pittem Station gezien er vandaag te weinig stalplaatsen zijn. Aan de overige bushaltes wordt telkens een minimumaanbod van 5 stalplaatsen voorzien. Er wordt tevens opgenomen om op de Markt, aan de Bibliotheek / retailcluster en CC Buurthuis een fietsenstalling te voorzien voor 10 fietsen³.

Voor de mobipunten, bushalte Pittem Station, bushalte Pittem Sporthal - Sportcluster / Speelplein en de attractiepolen Bibliotheek / retailcluster, Jeugdbewegingen / CC De Magneet en CC Buurthuis wordt een opwaardering van de fietsparkeervoorziening voorgesteld door middel van een **overkapte fietsenstalling**.

Gezien de mobipunten bij uitstek deel uitmaken van een ruimer verhaal rond combimobiliteit en deelsystemen stellen we voor hier een aantal plaatsen te voorzien voor buitenmaatse fietsen (5%). Voor de buitenmaatse fietsen dient een fietsparkeervak met lage beugel of een aantal nietjes met grotere tussenruimte voorzien te worden.

In de mobipunten wordt tevens een fietspomp aangeboden. Het aanbieden van een fietspomp kan zeker ook een meerwaarde betekenen aan de bushalte Pittem Sporthal, gezien in de nabije omgeving een aantal belangrijke attractiepolen zijn gesitueerd (speelplein, sportcluster, CC De Magneet en jeugdbewegingen). Plaatsen voor buitenmaatse fietsen worden ook voorzien op de markt en ter hoogte van de bibliotheek / retailcluster.

2 Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten, Fietsberaad

3 o.b.v. fietsparkeerkencijfers 2019, CROW NL, Fietsvademecum

Wat de fietspomp betreft, kan het opportuun zijn om deze bv. eerst te voorzien in het mobipunt Pittem. Indien na evaluatie blijkt dat deze effectief frequent gebruikt wordt, kan een stapsgewijze uitbreiding op de overige geselecteerde locaties in overweging genomen worden.

Het is verder van belang dat de fietsenstalling(en) telkens zo dicht mogelijk bij de bushalte worden geïmplementeerd, gezien de fietser naar dergelijk mobiliteitsknooppunt vaak heel tijdstipgevoelig is. Ook dient erover gewaakt te worden dat er voldoende licht is aan de fietsenstalling en dat er van buiten uit inzicht is in de fietsenstalling (cf. diefstal).

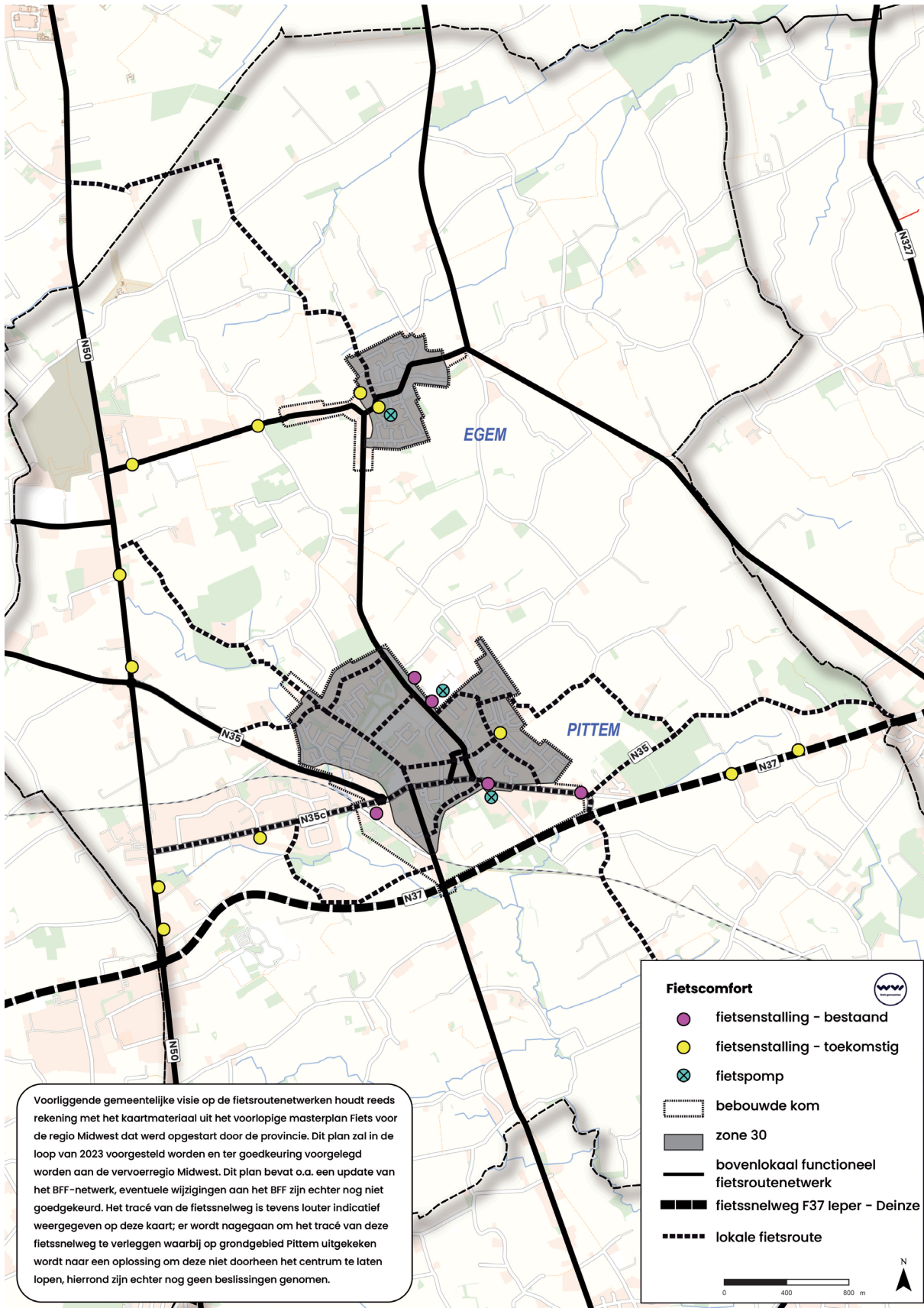
Verder is ook beheer en onderhoud van de fietsvoorzieningen belangrijk om het veiligheidsgevoel van de burger te versterken.

Als synthese wordt in onderstaande tabel de inventarisatie van de bestaande toestand en de visie omtrent de uitbouw van fietsvoorzieningen op de verschillende strategische locaties schematisch weergegeven. Een kleurencode geeft aan of de huidige stallingsfaciliteiten voldoende kwaliteit bieden qua type (rood: geen fietsenstalling aanwezig, oranje: fietsenstalling voor verbetering vatbaar, groen: kwalitatieve fietsenstalling) en of er voldoende stalplaatsen aanwezig zijn in verhouding tot de huidige vraag (rood: onvoldoende/geen capaciteit, groen: voldoende capaciteit).

De fietsvoorzieningen aan de sporthal kunnen reeds geïntegreerd worden in het project voor de herinrichting van de sportsite (Farys). De fietsvoorzieningen op de Markt kunnen meegenomen worden in het project voor de heraanleg van de Markt (SB Demey/Aquafin).

Strategische locatie	Inventarisatie		Visie			
	Type fietsenstalling	# stal- plaatsen	Type aanpassen op lange termijn	Overkapte fietsenstalling	Uitbreiding capaciteit tot	Extra voorzieningen
Lokaal mobipunt Pittem	Fietsenrekken zonder aansluitingssysteem / fietsklemmen	53	Ja	Ja	nvt	1. Fietspomp 2. Plaatsen voor buitenmaatse fietsen
Buurtmobipunt Egem	Afwezig	0	/	Ja	25	1. Fietspomp 2. Plaatsen voor buitenmaatse fietsen
Bushalte Pittem Station	Fietsenrek zonder aansluitingssysteem	6	Ja	Ja	15	/
Bushalte Pittem Paryssenstraat	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Posterij	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Rijsseleinde	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Wandeling	Fietsenrek zonder aansluitingssysteem	5	Ja	Nee	nvt	/
Bushalte Pittem Sporthal - Sportcluster / Speelplein	Slotpalen	24	Ja	Ja	55	Fietspomp
Bushalte Egem Kruiske	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Egem Kapel	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Balplas	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Kruiskalsijde	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Blotingstraat	Afwezig	0	/	Nee	5	/
Bushalte Pittem Hoge Markt	Afwezig	0	/	Nee	10	Plaatsen voor buitenmaatse fietsen
Bibliotheek / Retailcluster	Afwezig	0		Ja	10	Plaatsen voor buitenmaatse fietsen
Jeugdbewegingen / CC De Magneet	Fietsenrekken zonder aansluitingssysteem	77		Ja	nvt	/
CC Buurthuis	Afwezig	0		Ja	10	/

Tabel: synthese bestaande toestand en visie uitbouw fietsvoorzieningen



■ Wijzigingen t.o.v. uitwerkingsnota

- Aanpassing bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in de Grootveldestraat - Drogenbroodstraat en in de Kasteeldreef - Kolonel Naessensstraat (onder voorbehoud van goedkeuring Masterplan Fiets Midwest door VVR Midwest).
- De fietzone werd bijgewerkt op basis van de input uit het participatiemoment.
- De fietssuggestiestroken in verschillende straten werden achterwege gelaten: op het participatiemoment was men niet overtuigd van het nut hiervan. Dit geeft ook vaak een vals gevoel van voorrang volgens de inwoners.
- Het inrichtingsplan voor de Markt werd nog op verschillende punten bijgewerkt, onder meer op basis van de input uit het participatiemoment.

■ Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

De fietsroutenetwerken werden geüpdatet (onder voorbehoud van goedkeuring Masterplan Fiets Midwest door VVR Midwest, er werd een visie rond fietsvoorzieningen opgemaakt, de fietszone is een nieuw gegeven.

3 Openbaar vervoer

3.1 Algemene principes

Het Decreet Basisbereikbaarheid (d.d. 26/04/2019) omschrijft de werking van de 15 vervoerregio's en legt de taken vast van de vervoerregioraad. Met de inrichting van de vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen creëerde de Vlaamse overheid een kader voor steden en gemeenten waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

De gemeente is bij BVR d.d. 20/07/2018 ingedeeld in de vervoerregio Midwest. Binnen elke vervoerregio wordt een regionaal mobiliteitsplan opgesteld. Dat plan legt de gezamenlijke mobiliteitsvisie van de lokale besturen voor alle vervoersmiddelen op lange termijn vast. Het speelt in op de huidige en toekomstige mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit, legt de link met ruimtelijk beleid en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

Op vraag van de Minister van mobiliteit en openbare werken heeft de Vervoerregioraad in eerste fase een visie op het regionaal openbaar vervoer ontwikkeld. Dit OV-plan is een voorafname op het regionale mobiliteitsplan en maakt dus deel uit van het regionale planningsproces.

In basisbereikbaarheid heeft het openbaarvervoernetwerk vier lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Het regionaal OV-plan omvat een visie op het kernnet (KN), het aanvullend net (AN) en het Vervoer op Maat (VOM).

Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk aan vast, lijngebonden openbaar vervoer. Op gewestelijk schaalniveau verbindt het de grote kernen met elkaar (complementair aan treinnet) en voorziet het een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnaden. Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen. Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvooifunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende ver-

plaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet.

Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken.

Het Vervoer op Maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

3.2 Kernnet, aanvullend net en vervoer op maat in Pittem

De gemeente wordt bediend door het toekomstige kernnet en aanvullend net door middel van:

- **Kernnet lijn 80** Tielt - Pittem - Ardoois - Beveren - Roeselare (cf. lijn 80 huidig openbaar vervoernet): iedere dag uurfrequentie
- **Aanvullend net - functionele lijn 82** Tielt - Pittem - Egem - Koolskamp - Ardoois - De Tasse - Roeselare: enkel bediening tijdens spitsuren op schooldagen, meer bepaald 5-9 ritten / dag

Wat het regionale aanbod van VOM betreft, zijn volgende zaken relevant voor de gemeente:

- **Doelgroepenvervoer:** Dit is vervoer voor personen die niet in staat zijn het reguliere OV te gebruiken of die niet zonder rolstoel kunnen. Doelgroepenvervoer wordt voorzien door de DAV (vzw MOBAR). Doelgroepenvervoer kan enkel gebruikt worden voor socio-culturele verplaatsingen, eenmalig dokters- of tandartsenbezoek, een kappersbezoek...
- **Flexvervoer:** Ter vervanging van de belbus kunnen open gebruikers zich beroepen op een busje of collectieve taxi die verplaatsingen voor zijn rekening neemt van mobipunt of halte op het KN/AN naar mobipunt of halte op het KN/AN. De focus ligt op het aanvoeren van de reizigers naar het KN/AN.

Het nieuw openbaar vervoernetwerk wordt gefaseerd uitgerold:

- fase 0 ging van start op 1 januari 2023 en hield de integratie van L80S in L80 in
- fase 1 gaat van start op 1 juli 2023 en houdt de aanpassing van de reisweg van de huidige L73 in, Tielt-Lichtervelde via de Kokerstraat - Heidenskerkhofstraat, alsook het voorzien

van een nieuwe halte aan het kruispunt met de Koffiestraat

- vanaf 1 januari 2024 gaat fase 2 van start en worden volgende zaken doorgevoerd:
 - schrappen huidige L73 Tielt - Lichtervelde (alle typedagen)
 - implementatie nieuwe L801 Tielt-Roeselare (via Egem)/rijdt enkel functioneel tijdens schoolspits en doorvoeren halte-oefening
 - aanpassen huidige L80 Roeselare - Tielt naar nieuw aanbod basisbereikbaarheid (schooldagen: 30' F; spits, dal, schoolverlof, zaterdag, zondag: 60' F)
 - schrappen belbus en vervangen door flex-vervoer inclusief doorvoeren halte-oefening: onder voorbehoud resultaat marktbevraging uitvoerders en budgetten

3.3 Wijzigingen busroutes

Op vraag van de gemeente is VVM De Lijn akkoord gegaan om de route van lijn 82 te wijzigen en deze tussen de Tieltstraat en Egemstraat via de Heidenskerkhofstraat - Kokerstraat te laten verlopen in plaats van door de smalle straten in het centrum (Verbieststraat, Markt en Kerkstraat).

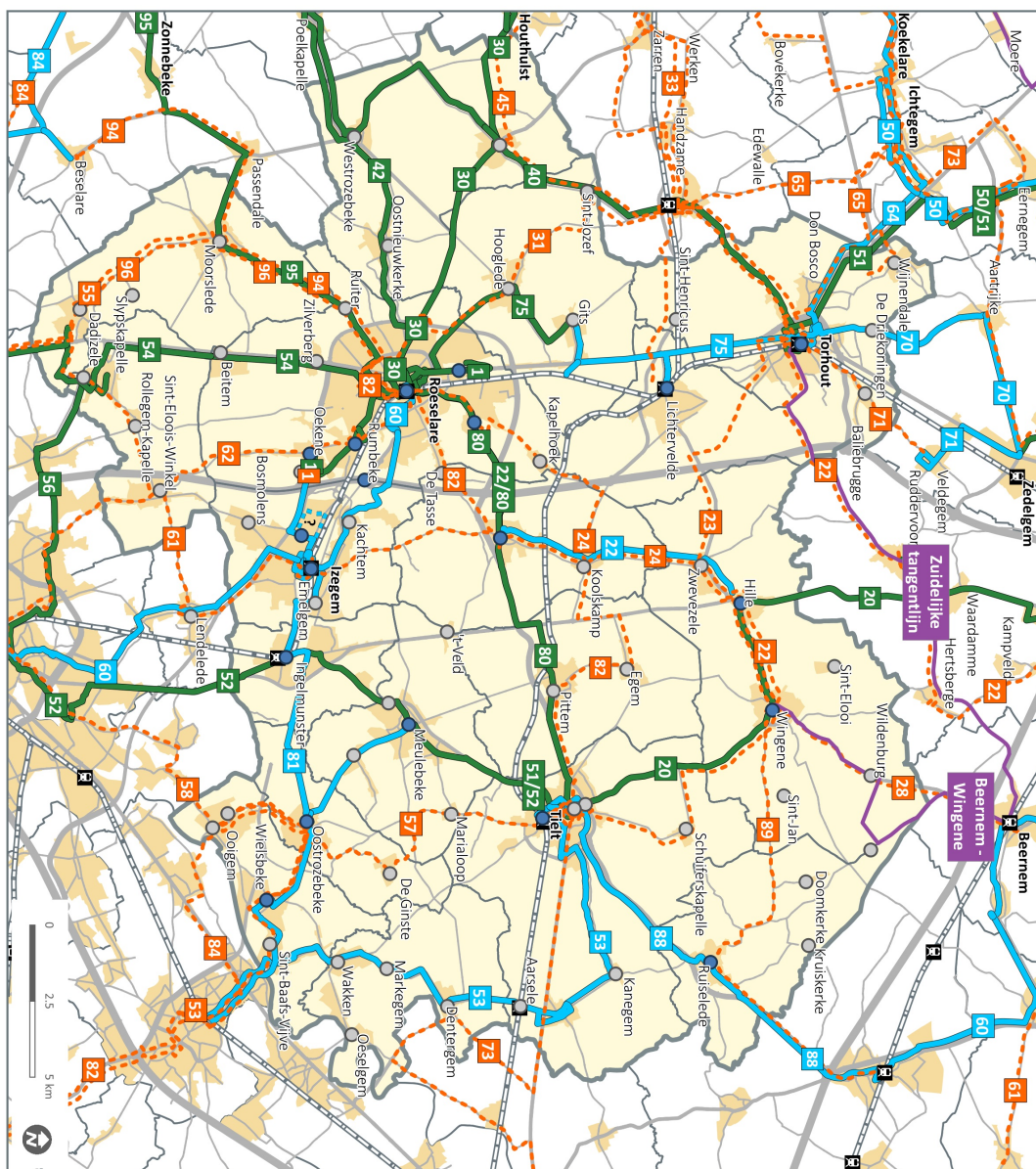
De Heidenskerkhofstraat is centraal gelegen tussen het centrum van Pittem en een aantal woonwijken, wat mogelijk weinig invloed zou hebben op het potentieel van het gebruik van deze openbare vervoerlijn. Bovendien wordt de Heidenskerkhofstraat vandaag reeds als lokale vrachtroute gepromoot en zijn reeds een aantal maatregelen genomen om hier de doorstroming van zwaar verkeer te bevorderen, met name een parkeerverbod langs het volledige tracé van de Heidenskerkhofstraat langs de onpare zijde van de rijweg. Verder is in de Heidenskerkhofstraat voorrang aan rechts van toepassing. Om de gereden snelheden niet te verhogen, wordt voorgesteld deze voorrangregeling aan te houden. De gemeente heeft eveneens de intentie om in de Tiengebodenstraat - Italiënstraat enkelrichtingsverkeer in te stellen (richting Pastoor Juliaan Claerhoutstraat), op die manier zal het kruispunt met de Koffiestraat een stuk veiliger worden (cf. inplanting woning Heidenskerkhofstraat huisnr. 6).

Volgende maatregelen worden nog voorzien om de busroute via de Heidenskerkhofstraat te optimaliseren:

- Parkeerverbod langs beide zijden van de rijweg tussen Torremolenstraat en Pastoor Juliaan Claerhoutstraat
- Herinrichting van kruispunten: in het bijzonder kruispunten Kokerstraat x Schuiferskapellestraat

x Wielewaastraat (veel kinderen vanuit Oostwijk
dwarsen de Heidenskerkhofstraat)

- Aanpakken bocht Egemstraat x Kokerstraat, deze is in het bijzonder problematisch voor bussen richting Egem: kruisen met een ander voertuig is hier niet mogelijk





K1

Scenario 3

Voorstel

openbaar vervoerstructuur

- type netten


- Kern- en aanvullend net
- Kernnet
- Aanvullend net - cadanslijnen
- reisweg L81 nog uit te klaren met stad Izegem
- Aanvullend net - functionele lijnen
- Vervoer op maat***
- VOM - vast
- - - VOM - semi-flex

Mobipunten

- mobipunt met deelfiets en/of -auto
- mobipunt zonder deelsystemen

* Flexvervoer en doelgroepvervoer: actief in de volledige VVR Roeselare





kaart kernnet, aanvullend net en VOM
vervoerregio Midwest (Bron: vervoerregio Midwest)

3.4 Aanpassingen bushaltes

Op 30/11/2020 werden op initiatief van VVM De Lijn de haltes op het kernnet en aanvullend net besproken. Op dit overleg werd een consensus bereikt omtrent volgende aanpassingen aan de bestaande bushaltes:

- Verschuiving halte Pittem Hoge naar Tieltstraat huisnr. 163
- Verschuiving halte Pittem Waterstraat naar de Paryssenstraat
- Nieuwe bushalte in de Heidenskerkhofstraat, ter hoogte van het kruispunt met de Koffiestraat

Verder werden vanuit de Vlaamse Overheid een actieplan voor het toegankelijk maken van de halte-infrastructuur opgenomen. Daarin worden volgende doelstellingen geformuleerd waar de gemeente zich achter schaaft:

- 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk maken tegen 2030
 - bestaande haltes zijn dan basistoegankelijk, met wat hulp
 - nieuw of opnieuw aangelegde haltes zijn dan zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden
- 100% van de haltes aan een Hoppinpunt zijn zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030

3.5 Hoppinpunten

Het Decreet Basisbereikbaarheid wenst combimobiliteit te faciliteren, d.i. multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. Ze wenst dit te doen door het performant aanbieden van verschillende vervoersmodi, een optimale afstemming van het aanbod van vervoersmodi aan vervoersknooppunten, een optimale aansluiting met andere vervoersmogelijkheden door middel van de juiste flankerende maatregelen en efficiënte informatieverlening en maximale tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen.

Mobipunten of Hoppinpunten zijn een concreet middel om deze knooppuntlocaties te realiseren. De definitie van een mobipunt volgens het BVR betreffende de mobipunten (d.d. 11/09/2020) luidt als volgt: een mobipunt is een vervoerknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reiziger met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken.

Een mobipunt of Hoppinpunt is met andere woorden een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren. De concrete invulling en vorm van een mobipunt hangt voor een groot deel af van de lokale noden, wensen en mogelijkheden.

Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van de ruimtelijke context

De vervoersknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio om combimobiliteit te faciliteren, worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan. Door de vervoerregio zijn twee mobipunten op grondgebied Pittem geselecteerd, nl. lokaal mobipunt Pittem (ter hoogte van de huidige bushalte Pittem Koevoet) en buurtmobipunt Egem (ter hoogte van de huidige bushalte Egem Plaats).

3.5.1 BVR Mobipunten

Op 11 september 2020 werd het BVR betreffende de mobipunten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering dat het regelgevend kader voor de mobipunten vastlegt. In dit BVR werden de bepalingen met betrekking tot de subsidiëring vastgelegd. De prestatie-eisen waaraan moet voldaan worden, betreffen:

- **Mobiliteitsaanbod:** parkeerplaatsen (incl. aangepaste en voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking), fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen (telkens zo dicht mogelijk bij de opstapperons)
- **Diensten:** ticketing, comfortabele wachtaccommodatie, wifi, oplaadmogelijkheden (snelladers)
- **Oriëntatie:** informatiedragers (Hoppinmerkarchitectuur), analoge informatie, infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken
- **Ruimtelijke integratie:** toegankelijkheid, creëren van een aangename ontmoetingsplek (straatmeubilair, groenvoorzieningen...)

De indeling in categorieën van de mobipunten wordt bepaald door het vervoerniveau en de ruimtelijke context. De vervoerregioraad neemt de regierol op voor de (inter)regionale mobipunten, de lokale overheid voor de lokale en buurtmobipunten.

In de vervoerregio werden de bushalte Koevoet in Pittem en de halte Egem Plaats geselecteerd als buurtmobipunt.

Het type mobipunt bepaalt de inrichting en het aanbod aan (mobiliteits)diensten. Het bepaalt ook door wie en hoe het mobipunt gebruikt zal worden.

3.5.2 Visie gemeente

De gemeente wenst een eigen gebiedsdekkende visie uit te werken rond de implementatie van de mobipunten in nauwe samenhang met de verschillende openbare vervoernetwerken, de VOM-initiatieven, fietsnetwerken en de directe omgeving.

Mobipunt Pittem (ter hoogte van bushalte Koevoet) betreft een lokaal mobipunt; dit is een mobipunt gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Dit mobipunt zal bediend worden door het kernnet lijn 80. Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- De ligging in het toekomstig openbaar vervoernetwerk die zorgt voor een goede connectie met de attractiepolen Tielt en Roeselare voor werknemers en middelbare scholieren
- De ligging in het fietsnetwerk: op het tracé van de fietssnelweg F37, nabij de functionele verbinding richting de kern van Egem (waarlangs ook de recreatiecluster is gelegen: CC De Magneet, jeugdbewegingen, sporthal en sportterreinen op 750m)
- De directe nabijheid van bestemmingspolen en activiteiten: WZC Pitthem, op wandelafstand van de Markt (300m), handelszaken in de Tieltstraat, postkantoor (270m), bibliotheek (450m)...

Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

- Regulier openbaar vervoer (halteren d.m.v. uitstulpende voetpadhaltes i.p.v. de bestaande haltehavens, dit zal de doorstroming van het busverkeer normaliter iets verbeteren en mogelijks ook ontraand werken voor doorgaand autoverkeer)
- Vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- Gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpaal)
- Overkapte fietsenstalling
- Eventueel aangevuld met deelwagens op lange termijn

Het voorzien van voldoende parkeergelegenheid in de omgeving van dit mobipunt zal een belangrijk aandachtspunt zijn bij de planmatige uitwerking.

Met uitzondering van extra diensten voor fietsers (gedetailleerde uitwerking in volgend scenario) en de algemene eisen vanuit het BVR worden er in dit mo-

bipunt voorlopig geen andere **aanvullende diensten** voorzien.

Qua **ruimtelijke integratie** zijn er nog veel kansen om het pleingevoel te vergroten, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, het inperken van de ruimte voor gemotoriseerd verkeer, de ruimte maximaal in te richten voor de voetgangers (afstemming op logische looplijnen), evt. in combinatie met extra groenelementen...

Ruimtelijke ontwikkeling (stedenbouw): nieuwe appartementen (35 wooneenheden) en handelsruimte hoek Tieltstraat x Koolkenstraat.

Mobipunt Egem (ter hoogte van bushalte Egem Plaats) betreft een buurtmobipunt. Dit mobipunt zal bediend worden door de functionele lijn 82. Het **vervoerpotentieel** van dit mobipunt wordt bepaald door:

- De ligging in het toekomstig openbaar vervoernetwerk (lijn 82)
- De ligging in het fietsnetwerk: nabij de functionele fietsverbindingen richting Pittem, Tielt, Wingene en Zwevezele (Hille)
- De directe nabijheid van activiteiten: handelszaken Egemsdorpsplein / Paardestraat...

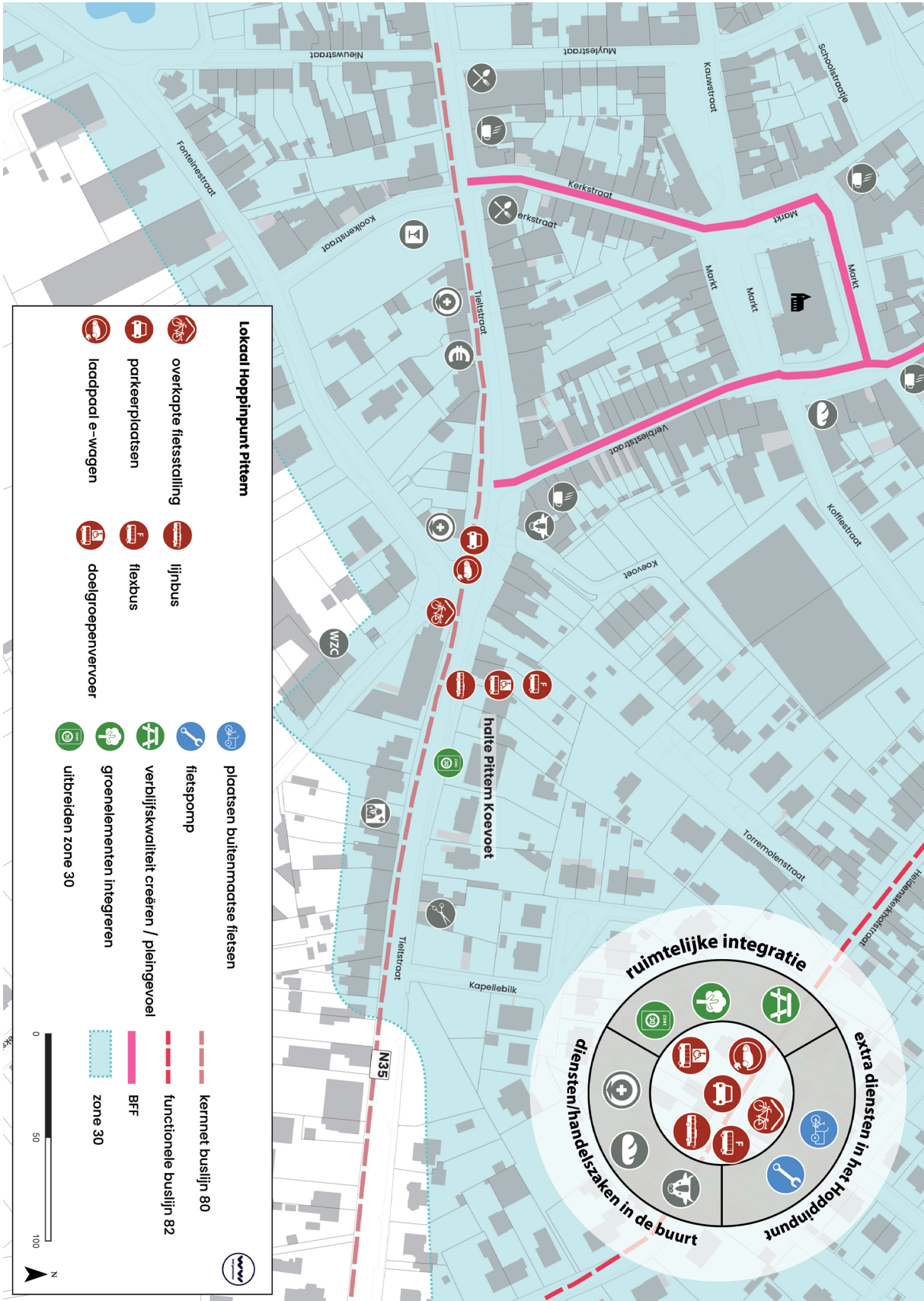
Qua **vervoersaanbod** worden volgende voorzieningen/modi voorzien in het mobipunt:

- Regulier openbaar vervoer
- Vraaggericht collectief vervoer (flex- en doelgroepenvervoer door de vervoerregio)
- Gereserveerde parkeerplaatsen (incl. laadpaal)
- Overkapte fietsenstalling
- Eventueel aangevuld met deelwagens op lange termijn

De **aanvullende dienst** (aanvullend op eisen BVR en met uitzondering van specifieke diensten voor fietsers, zie uitwerking in volgend scenario) die in het mobipunt zelf voorzien wordt, betreft een pakjesautomaat.

Qua **ruimtelijke integratie** zijn er nog veel kansen om de verblijfswaarde voor voetgangers te verhogen, bv. door het voorzien van voldoende zitgelegenheid, het maximaal scheiden van het voetgangers- en gemotoriseerd verkeer (parking), evt. in combinatie met het creëren van extra groenelementen...

Ruimtelijke ontwikkeling (stedenbouw): verkaveling met 57 wooneenheden tussen Molenstraat en Ter Walle.



Opmerking: kaart onder voorbehoud van goedkeuring
Masterplan Fiets Midwest door VVR Midwest

3.6 Aandachtspunten

Uit de tellingen van het gebruik van de belbushaltes in 2019 is gebleken dat in het bijzonder de belbushalte Kliniek Sint-Jozef zeer frequent gebruikt wordt: het gaan om gemiddeld bijna 6 opstappers/dag en 4 afstappers/dag. De overige belbushaltes worden slechts heel occasioneel aangedaan, bv. halte station: max. 4 opstappers/maand en 2 afstappers/maand. De afwezigheid van een flexhalte ter hoogte van de huidige belbushalte aan de Sint-Jozef kliniek wordt als een hiaat beschouwd door de gemeente in het nieuw openbaar vervoerplan.

De gemeente betreurt de beperktere frequentie van de huidige openbaar vervoerlijn 80 (Roeselare - Ardoioe - Pittem - Tielt) tijdens de spitsuren, namelijk van een halfuurfrequentie naar een uurfrequentie. Tijdens de spitsuren wordt door de gemeente ook vastgesteld dat de bussen overvol zitten, in die zin lijkt een frequentieverhoging op termijn ook wenselijk.

Het gemeentebestuur is tevens niet tevreden dat de relatie Egem-Tielt eerder beperkt uitgebouwd wordt binnen het nieuwe OV-plan en niet meer verder rijdt tot in Lichtervelde.

■ Wijzigingen t.o.v. vorige mobiliteitsplan

Het openbaar vervoernetwerk werd volledig voorzien in de vervoerregio Midwest, in uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid.

4 Gemotoriseerd verkeer

Het is de doelstelling van de gemeente om doorgaand autoverkeer door de centra van Egem en Pittem zoveel als mogelijk te ontmoedigen.

4.1 Nieuwe wegencategorisering

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 een nieuwe wegencategorisering in te voeren. Dit is opgenomen in het verzameldecreet.

Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. Robuustheid wordt als leidend principe gehanteerd, dit betekent het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen. Dit wegennet laat toe om bij files of onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken, door gebruik te maken van een dragend netwerk van verbindingswegen (cascadesysteem). Elke bestuurder kan een vlottere route opzoeken, maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen. Het doel is om bij overbelasting op het hoofdwegennet, of andere verstoringen, de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen, en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien.

Het aantal categorieën wordt van negen naar zes herleid en gegroepeerd in drie netwerkniveaus.



Op bovenlokaal niveau wordt gebruik gemaakt van een rasterstructuur (gezien de weggebruiker over te veel informatie beschikt om routekeuzes te kunnen afdwingen).

Op lokaal niveau wordt de nadruk gelegd op de boomstructuur die veel potentieel heeft in het terugdringen van sluipverkeer.

De Vlaamse overheid zal het ontwerp hoofdwegennet selecteren. De vervoerregio's zullen binnen de klijntijnen van het regionaal mobiliteitsplan een voorstel formuleren voor de selectie van het dragende netwerk en een adviserende rol hebben voor wegen op nationaal, regionaal en lokaal niveau.

Het is de bedoeling om de oude wegcategorisering begin/midden 2022 op te heffen.

Enkel de lokale wegen worden niet geselecteerd door de Vlaamse overheid. De lokale wegen hebben volgende functies:

- de lokale wegen hebben geen verbindingfunctie
- zij dienen gevrijwaard te worden van doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de interlokale zone)
- zij ontsluiten aanpalende gemeenten naar elkaar
- zijn ontsluiten de interlokale zones (het gebied gelegen tussen de geselecteerde verbindingswegen) of functioneren als erftoegangswegen



Verbindend wegennet versus lokale wegen

Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Aan elke weg wordt een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de weg wordt afgestemd op deze toegewezen functie.



Hiërarchie opbouw netwerk en mazen

4.1.1 Europese en Vlaamse hoofdwegen

Het Europese en Vlaamse hoofdwegennet vormen samen één grofmazig raster van hoofdwegen. De regionale wegen vormen samen met EHW en VHW de regionale rasters.

Volgende wegen in de nabije omgeving van Pittem zijn geselecteerd:

- E403: EHW

4.1.2 Dragend net van regionale wegen en interlokale wegen

De regionale wegen vormen verbindingen tussen stedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden. Ze zijn drager van regionaal verkeer en vrachtverkeer.

Interlokale wegen vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is. Ze verbinden kernen van een lagere orde met het hoger wegennet. Ze hebben een minder belangrijk aandeel vrachtverkeer en kunnen aansluiten op de hoofdwegen. Ook wegen die niet als regionale weg konden worden geselecteerd omwille van de omgevingskenmerken of de weginrichting, kunnen geselecteerd worden als interlokale wegen. De wegen van het hoofdwegennet en dragend wegennet vormen samen interlokale mazen.

De vervoerregio Midwest heeft eind 2022 een advies overgemaakt aan de minister omtrent de selectie van hoofdwegen en regionale wegen.

Volgende wegen heeft de VVR Midwest in de nabije omgeving van Pittem geselecteerd:

- N37 / Ringlaan R. Depaepe als regionale weg
- Meulebekerstraat - Spoorweglaan - Posterijlaan als interlokale weg
- N50 / Brugsesteenweg als interlokale weg
- N35 / Lichterveldestraat als interlokale weg

De interlokale en regionale wegen samen bakken interlokale mazen af. Binnen deze mazen is het de bedoeling het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren of toch te beperken in aantal. Het doorgaand verkeer moet gestuurd worden naar de interlokale en regionale wegen en het verkeer moet zich ook sneller kunnen verplaatsen over de grenzen van deze mazen. Maatregelen kunnen zijn: zone 30, fietsstraten, ed. maar ook het invoeren van knips zodat doorgaand verkeer geweerd wordt.

4.1.3 Lokale wegen

Lokale wegen bestaan enkel uit ontsluitings- en erftoegangswegen, zij vormen boomstructuren voor gemotoriseerd verkeer. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor doorgaand verkeer.

Ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken binnen een interlokale maas. Deze interlokale maas wordt gevormd door interlokale, regionale wegen en het hoofdwegennet.

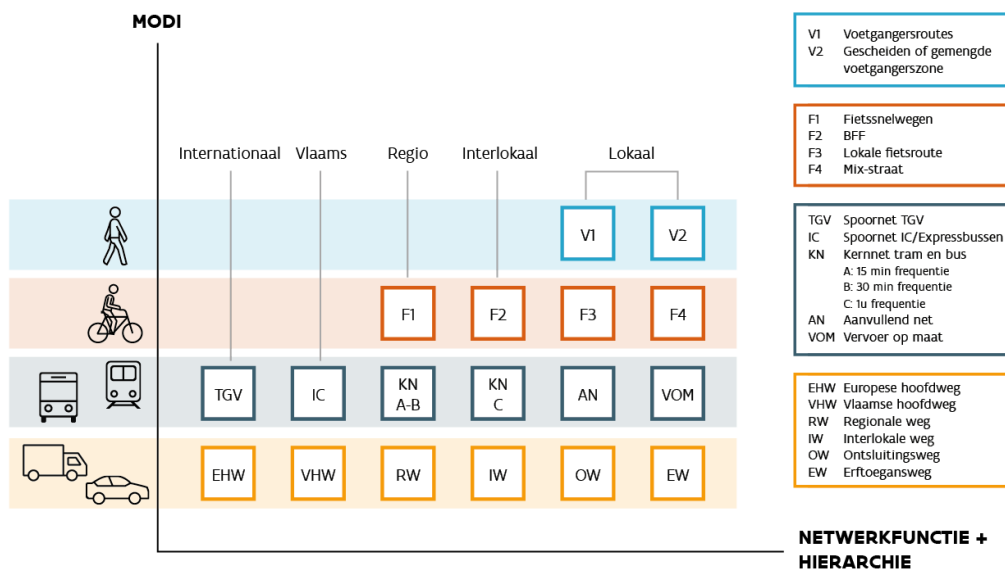
Deze ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen van de maas zodat de interlokale maas niet verkleind wordt. Verzamelen en verdelen van verkeer zijn de belangrijkste functies. Op kruispunten wisselt het verkeer uit. Deze wegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Er is functionele doorstroming op deze assen in functie van lokale verplaatsingen mogelijk.

Volgende ontsluitingswegen worden geselecteerd:

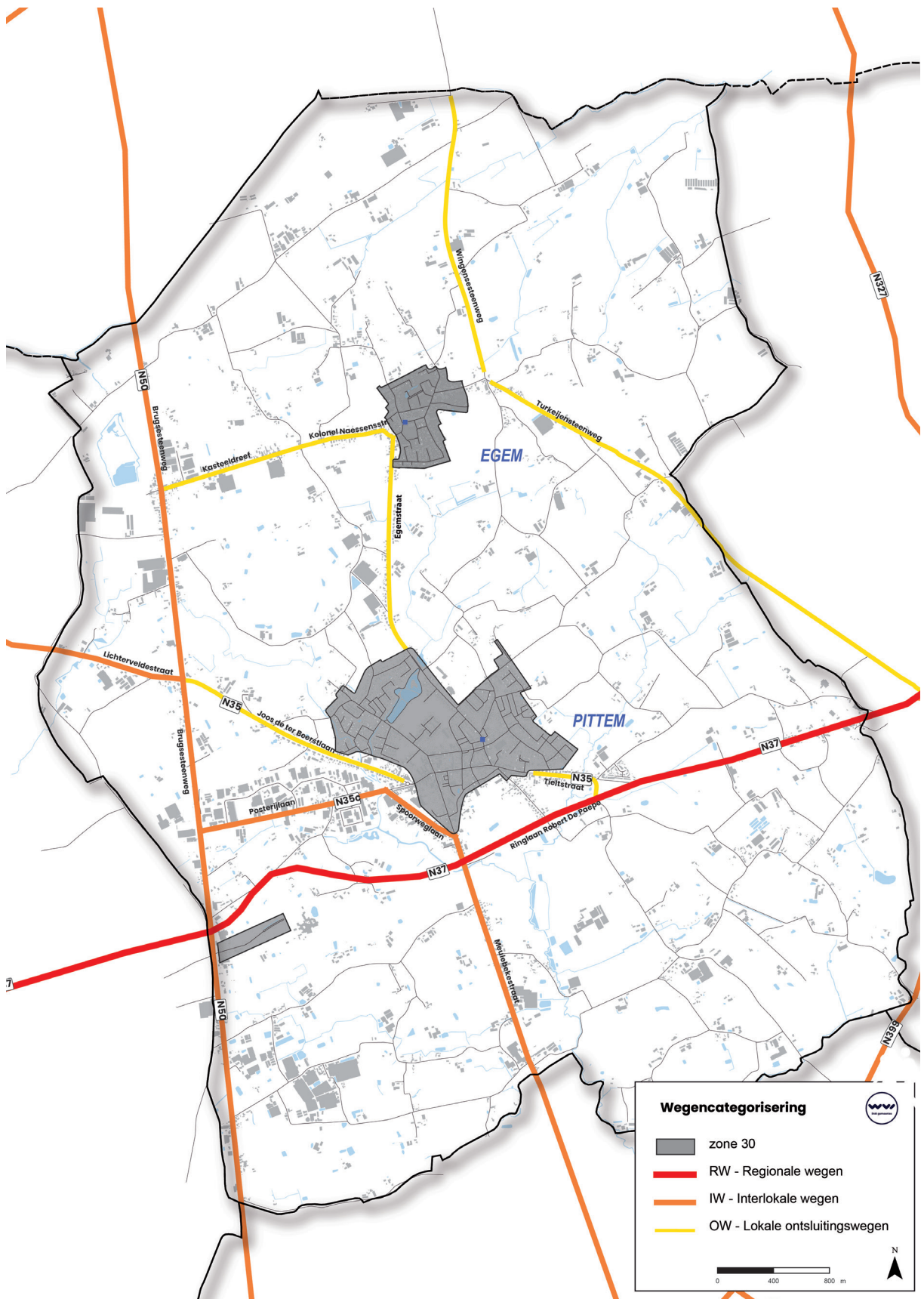
- Turkeijensteinweg
- Wingensesteenweg
- Kolonel Naessensstraat - Kasteeldreef
- Egemstraat tot aan de grens van de zone 30 in Pittem
- Joos de ter Beerstlaan, tot aan de grens van de zone 30
- Tielstraat, tot aan de grens van de zone 30

De **erftoegangswegen** hebben eveneens geen verbindende functie, maar ze verlenen directe toegang tot percelen langsheen de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn. Ze zijn eerder beperkt tot erfontsluitingen, woonstraten, wijkontsluitingen, zone 30-straten, shared space omgevingen, e.d.

Alle andere wegen kunnen geselecteerd worden als erftoegangswegen.



Netwerfunctie en hiërarchische wegindeling
(Bron: principes robuust wegennet, AWV, 2021)



Nieuwe wegencategorisering

4.2 Inrichtingsprincipes

4.2.1 Algemene visie

De inrichting van de weg moet op termijn in overeenstemming gemaakt worden met de gewenste functie van de weg. Dit verhoogt de leesbaarheid voor de weggebruikers.

De inrichting van het hoofdwegenet, de regionale en interlokale wegen worden vastgelegd door de hogere overheden. Vlaanderen heeft in 2021 basisprincipes opgesteld voor de inrichting van een robuust wegenet voor de inrichting van zowel het hoofdwegenet als dragend netwerk.

4.2.2 Interlokale wegen

Een **interlokale weg** moet ingericht worden voor alle verkeersdeelnemers en heeft volgende algemene principes:

- 1x2 zonder fysiek gescheiden rijwegen
- gedimensioneerd voor vrachtverkeer
- snelheidsregimes van 70 km/u BUBEKO en 50 BIBEKO (lagere/hogere snelheden kunnen gemotiveerd worden op basis van verschillende criteria)
- steeds fietspaden of volwaardige alternatieven
- kruispunten ingericht met voorrangregeling, rotonde of VRI
- buiten de bebouwde kom: beperkt aantal aansluitingen, zo weinig mogelijk rechtstreekse toegangen en langsparkeren vermijden
- BIBEKO: zebrapaden ter hoogte van kruispunten, BUBEKO: geen solitaire zebrapaden
- achteruitbouwzone: 8 m buiten bebouwde kom
- kruising met fietssnelweg: ongelijkvloers of VRI
- kruising met BFF: VRI, rotonde, beveiligde oversteek of voorrangregeling

4.2.3 Lokale wegenet

Op lokaal niveau wordt er een onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen en erftoegangswegen, zij vormen boomstructuren voor gemotoriseerd verkeer. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor bovenlokaal doorgaand verkeer.

Ontsluitingswegen

Volgende basisinrichtingsprincipes kunnen vooropgesteld worden:

- inrichting vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- ontwerp is gebaseerd op verkeersveiligheid voor alle weggebruikers

- kruispunten op OW zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als rotonde of verkeerslichtenregeling. Bij voorkeur wordt geen voorrang van rechts voorzien. Bij verkeersuitwisseling moet rekening gehouden met de hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie binnen het netwerk (zie figuur netwerkfunctie en hiërarchische indeling)
- conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden. De wegen worden “zoveel als mogelijk” ingericht als een 1x2 zonder een fysiek gescheiden rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Een asmarkering is optioneel en contextafhankelijk.
- OW zijn leesbaar en zetten aan tot gewenst gedrag
- de inrichting is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Basiselementen binnen het ontwerp:

BUBEKO	BIBEKO	kerngebied
max. 70 km/u	max. 50 of 30 km/u	max. 30 km/u
geen standaard OV (verlichting)	OV mogelijk	OV mogelijk
geen zebrapaden, tenzij gemotiveerd vanuit omgeving	zebrapaden mogelijk	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij bij schoolomgevingen, ...
erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk
vrijliggende fietsinfrastructuur	aanliggende FP	gemengd
parkeren op rijbaan vermijden	parkeren op rijweg mogelijk	parkeren op rijweg mogelijk
bussen halteren op rijbaan of haltehaven	bussen halteren op rijbaan of haltehaven	bussen halteren op rijbaan

Erftoegangswegen

Volgende algemene inrichtingsprincipes kunnen vooropgesteld worden:

- inrichting vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- verkeersveilig ontwerp voor alle verkeersdeelnemers
- kruispunten zijn voorrangsgeregeld of voorrang van rechts
- conflicten met tegemoetkomend verkeer zijn mogelijk
- EW zijn leesbaar en zetten aan tot gewenst gedrag

- de inrichting is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

Basiselementen binnen het ontwerp:

BUBEKO	BIBEKO	kerngebied
max. 50 km/u (zie opmerking verder)	max. 50 of 30 km/u	max. 30 km/u
geen standaard OV (verlichting)	OV mogelijk	OV mogelijk
zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving	zebrapaden niet noodzakelijk, tenzij bij schoolomgevingen, ...
erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk	erfaansluiting mogelijk
aanliggende fietsinfrastructuur of gemengd	gemengd	gemengd
parkeren op rijbaan mogelijk	parkeren op rijbaan mogelijk	parkeren op rijbaan mogelijk
bussen halteren op rijbaan	bussen halteren op rijbaan	bussen halteren op rijbaan

■ Maatregelen

Wanneer wegenwerken gepland zijn op deze wegen, zal rekening gehouden worden met voorgestelde inrichtingsprincipes, in functie van de beschikbare ruimte en rekening houdend met een aanvaardbare ruimtelijke impact voor alle partijen.

Voor sommige wegen kunnen tijdelijk compenserende maatregelen voorzien worden, tot het beoogde wegbeeld gerealiseerd is (bv. Meulebekekestraat).

Om het doorgaand verkeer te weren in de interlokale mazen, zal ingezet worden op volgende maatregelen:

- strategische knips (Egemstraat, Kromte)
- ruime zone 30's
- snelheidsremmende maatregelen (bv. Kolonel Naessensstraat, Koolskampstraat, Tieltstraat)
- meer ruimte voor fietsers: fietsstraten en beperkt enkelrichtingsverkeer
- wijzigen voorrangregeling Tieltstraat (t.h.v. aansluiting Fonteinestraat): VVM De Lijn is akkoord (cf. overleg 26/05/2023) om een stopstreep toe te passen in de Tieltstraat voor verkeer komende vanuit richting Ardoeie (vandaag voorrang van rechts) in functie van het creëren van de voorrangsweg Tieltstraat - Fonteinestraat. Dit zal vooral een impact hebben op het busverkeer komende vanuit de richting Ardoeie, er zal geen impact zijn op het busverkeer in omgekeerde rijrichting.

Op de voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan in de gemeenteraad (8/5/2023) werd in consensus met alle raadsleden beslist dat de gemeente akkoord gaat met het invoeren van een snelheidsregime van 50 km/u buiten de bebouwde kom op de erftoegangswegen, als de buurgemeenten meestappen in dit verhaal. Dep. MOW zal hierin een coördinerende rol spelen naar de buurgemeenten toe.

De provincie merkt ook op dat fietsinfrastructuur moet afgestemd zijn volgens de normen van het vademecum fietsvoorzieningen. Gemengd verkeer in zone 70 of zone 50 stemt niet overeen met het vademecum fietsvoorzieningen en biedt geen veiligheid naar fietsers toe.

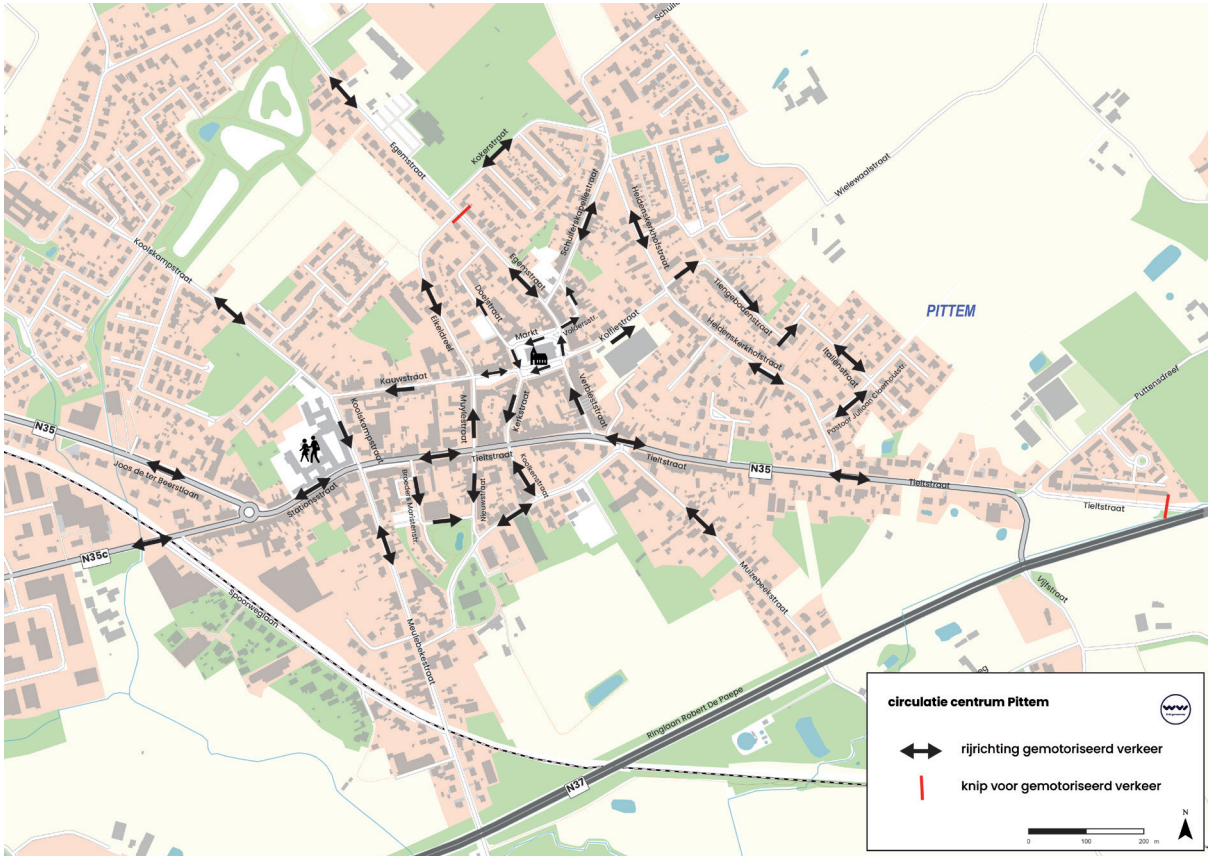
4.3 Circulatiemaatregelen

Om de nieuwe wegencategorisering in de praktijk te vertalen en om een autolouwer en veiliger centrum en schoolomeving in deelgemeente Pittem te creëren voor de fietsers en voetgangers, worden een aantal strategische knips ingevoerd en wordt de huidige circulatie op bepaalde plaatsen bijgestuurd.

Op die manier kan de Markt ook een groter verblijfskarakter krijgen en dus een kwalitatievere invulling. Een aantal kruispunten worden hierdoor ook eenvoudiger. Deze maatregelen houden ermee rekening dat alle functies en handelzaken in het centrum van Pittem met de auto bereikbaar blijven.

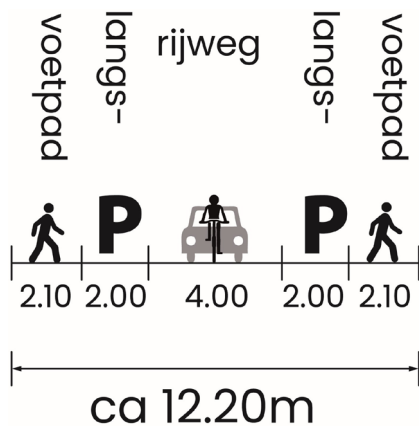
Knips:

- Aan de Kromte, zodat enkel nog via het lichtenge-regeld kruispunt aan de Vijfstraat richting Pittem kan gereden worden. Bij voorkeur wordt er een rechtsafslagstrook voorzien ter hoogte van dit kruispunt, om kop-staartaanrijdingen te vermijden
- Egemstraat: ten zuiden van de Eikeldreef



Op volgende plaatsen zal de circulatie wijzigen:

- Koffiestraat: beperkt enkelrichtingsverkeer richting Heidenskerkhofstraat (zie onderstaand typeprofiel)
- Kauwstraat: beperkt enkelrichtingsverkeer richting Koolskampstraat
- Koolskampstraat: beperkt enkelrichtingsverkeer richting Tielstraat
- Tiengebodenstraat: beperkt enkelrichtingsverkeer richting Italiënstraat tot aan de pijpenkop
- Tielstraat: hoofdweg Tielstraat - Fonteinestraat, opdat het verkeer dat richting Tiel rijdt moet stoppen om voorrang te verlenen.



Inrichtingsprofiel Koffiestraat

4.4 Snelheidsbeleid

4.4.1 Visie

Tijdens de radartellingen werden vrij veel snelheids-overtredingen vastgesteld op alle invalswegen.

Vanaf begin 2017 werd een algemene snelheidsverlaging doorgevoerd op de wegen buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is nu algemeen een snelheidsregime van 70 km/u van toepassing, tenzij anders aangegeven. Bv. op de N37 die een 2x2-weg is in Pittem met een middenberm, waar een snelheidsregime van 90 km/u van toepassing is.

Bij specifieke bebouwingsconcentraties, knelpunten inzake onveiligheid, belangrijke fietsroutes of oversteekvoorzieningen voor zwakke weggebruikers en landbouwwegen wordt de snelheid teruggebracht tot 50 km/u. Het gaat hier om de Kolonel Naessensstraat - Kasteeldreef, N50 ter hoogte van Egem Kapel en een deel van de Turkeijensteenweg en Baertstraat.

Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u. De gemeente zal de bebouwde kom uitbreiden in de Kolonel Naessensstraat tot aan de rand van de bebouwing (huisnummer 43).

Er wordt duidelijk ingezet op een reductie van de snelheidsregimes in de kernen. Ruime zone 30 - gebieden zullen de leefbaarheid van de kernen sterk verhogen en zullen meer aanzetten tot stappen en trappen.

De inrichting van bepaalde straten wordt in de toekomst bij voorkeur wel bijgestuurd om een snelheidsregime van 30 km/u afdwingbaar te maken (bv. Kokerstraat, delen van de Fonteinestraat, Koolskampstraat). In het bijzonder het huidige inrichtingsprofiel in de Meulebekestraat is hier vandaag absoluut niet op afgestemd en is dan prioritair op te nemen. De zone 30's kunnen extra gevisualiseerd worden door duidelijke markeringen op de rijweg aan te brengen bij het binnenrijden van de zone.

In de Boterstraat wordt tevens een zone 30 ingesteld, opdat de voetgangers op een veilige manier kunnen gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer van en naar de neurologische kliniek.

Een overgang van snelheidsregime van 70 km/u naar 30 km/u is niet reglementair. Er wordt bijgevolg voorgesteld om 150 m voor de zone 30 het snelheidsregime reeds te laten dalen van 70 naar 50 km/u.

Er wordt algemeen uitgegaan van voorrang aan rechts in de zone 30 (bv. kruispunt Meulebekestraat x Fonteinestraat), m.u.v. de fietsstraten, die voorrang heb-

ben op de overige straten (indien deze geen fietsstraat zijn).

Op de voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan in de gemeenteraad (8/5/2023) werd in consensus met alle raadsleden beslist dat de gemeente akkoord gaat met het invoeren van een snelheidsregime van 50 km/u buiten de bebouwde kom op de erftoegangswegen, als de buurgemeenten meestappen in dit verhaal. Dep. MOW zal hierin een coördinerende rol spelen naar de buurgemeenten toe.

Poorteffecten en snelheidsremmende maatregelen

Poorteffecten kunnen op verschillende manieren worden gegeven: door middel van harde maatregelen, bv. een verkeersplateau, middengeleider, asverschuivingen, maar dit kan ook door middel van zachte maatregelen, bv. markeringen of wegbeeld versmallen door beplanting. Er wordt gestreefd om overal waar men de bebouwde kom binnenrijdt, een poorteffect te voorzien.

Bestaand:

- Drogenbroodstraat:
 - Verkeersplateau als poorteffect naar de bebouwde kom
 - Verkeersplateau op het kruispunt met de Marelstraat
- Paardestraat - Egemsdorpsplein:
 - Verschillende verkeersplateaus, inclusief als poorteffect voor de bebouwde kom
 - Vluchtheuvel
- Joos de ter Beerstlaan: vluchtheuvel als poorteffect aan de grens van de bebouwde kom
- Meulebekestraat: vluchtheuvel in combinatie met een verkeersplateau als poorteffect aan de grens van de bebouwde kom
- Egemstraat:
 - Vluchtheuvel in de aanloop naar de bebouwde kom van Egem
 - Vluchtheuvel nabij de bebouwde kom van Pittem
- Tielstraat:
 - Vluchtheuvel ter hoogte van de Heidenskerkhofstraat
 - Verschillende verkeersplateaus
 - Wegdek in kleinschalige materialen op bepaalde segmenten en kruispunten

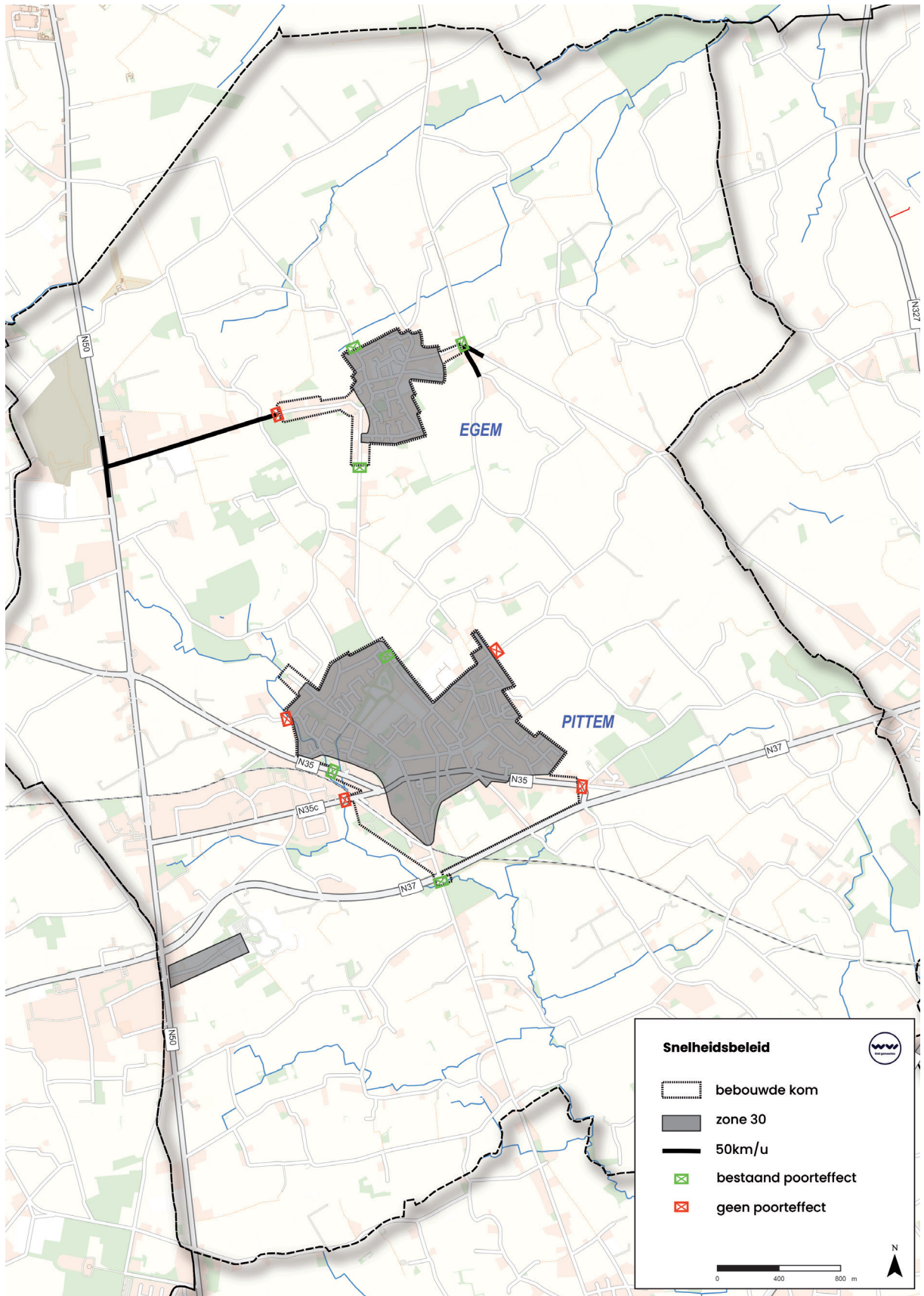
Toekomstig:

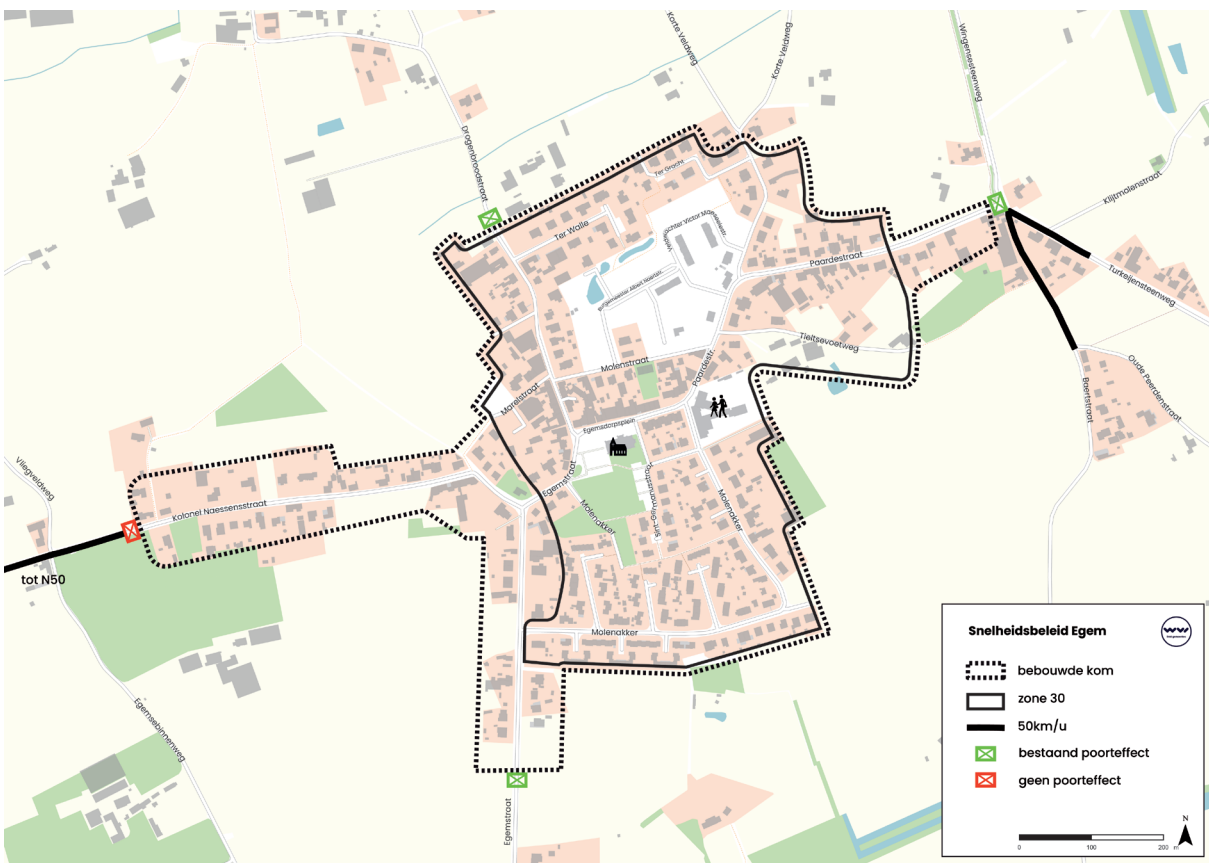
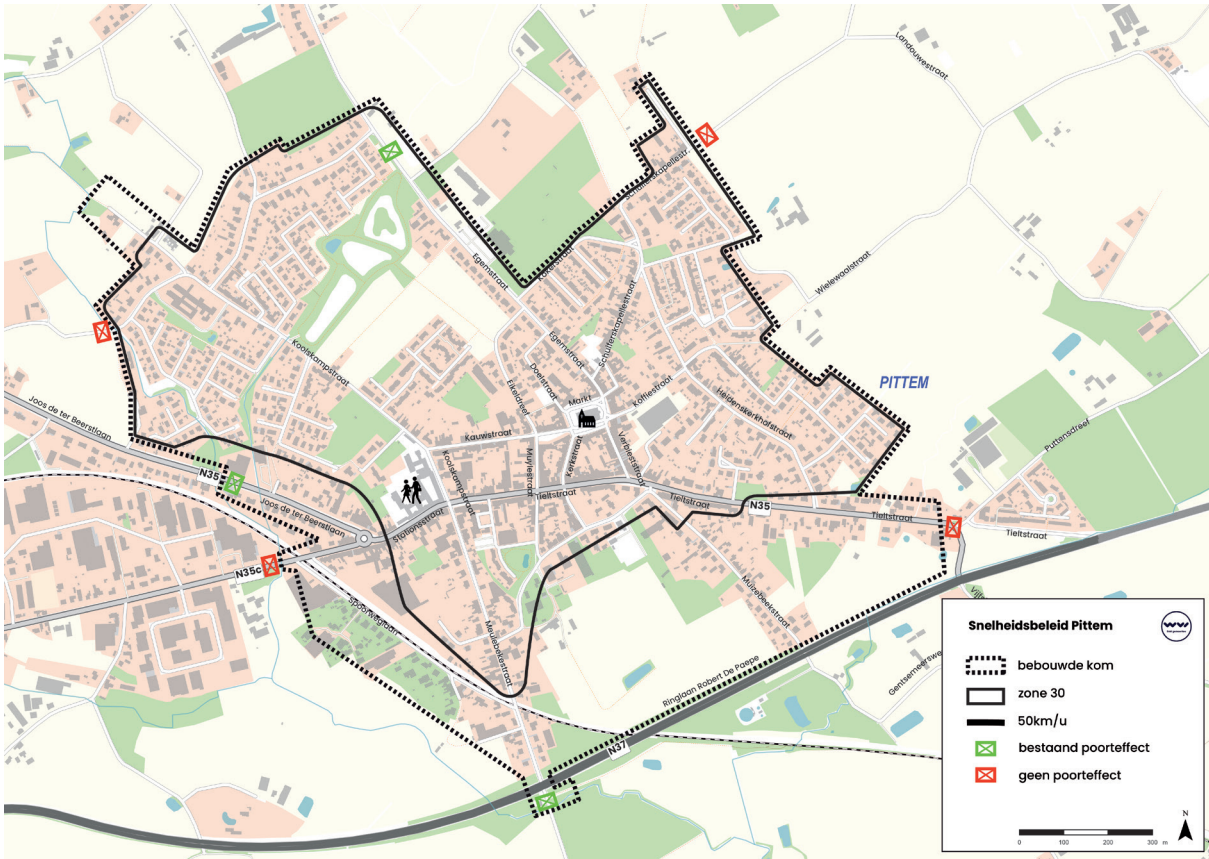
- Koolskampstraat:
 - Poorteffect om de grens van de bebouwde kom aan te duiden.

- Aantal wegversmallingen in de omgeving van de begraafplaats om het rechtlijnige karakter van deze straat te doorbreken.
- Kolonel Naessensstraat - Kasteeldreef: verschillende asverschuivingen / wegversmallingen, onder meer als poorteffect op de grens van de bebouwde kom
- Tieltstraat: poorteffect om de grens van de bebouwde kom aan te duiden
- Schuiferskapellestraat: poorteffect om de grens van de bebouwde kom aan te duiden
- Posterijlaan: poorteffect om de grens van de bebouwde kom aan te duiden

Handhaving

Op de Brugsesteenweg, ter hoogte van Egem Kapel (snelheidsregime 50km/u) komt er op korte termijn een flitspaal.





4.5 Elektrificatie gemotoriseerd verkeer

Het Europees parlement besliste dat er vanaf 2035 geen nieuwe diesel- en benzine-wagens meer verkocht mogen worden in de Europese Unie.

Het autoverkeer zal stilaan meer de shift maken naar elektrische voertuigen.

Vanuit de federale wetgeving werd een sterke boost gegeven aan de elektrificatie van het bedrijfswagenpark. Vanaf 2026 zullen alleen nog elektrische wagens fiscaal aftrekbaar zijn voor werkgevers en alleen bij dit type wagens zal de kostenaftrek voor woon-werk bij werknemers behouden blijven. Er werd een uitzondering gemaakt voor lichte vracht.

In haar recente visienota rond bijkomende maatregelen (Klimaatbeleid 11/2021) vraagt Vlaanderen aan de federale overheid om de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren van personen- en bestelwagens uit te faseren tegen 2029. Er zijn echter wel voorwaarden gekoppeld aan deze datum, zoals voldoende aanbod aan E-wagens en voldoende laadpalen ter beschikking (min. 100.000 laadpalen). Er wordt gestreefd naar 1 miljoen elektrische wagens tegen 2030.

Dit zal een verhoging vereisen van het aantal laadpalen: zowel publieke als semi-publieke laadpalen.

Vanuit Vlaanderen wordt gestreefd naar 1.5 (semi)-publieke laadequivalenten per 100 inwoners tegen 2030.

4.5.1 Omgevingsvergunningen (Energiebesluit)

Artikel 9/1.1.1. en volgende van het Energiebesluit van 19 november 2010 bepaalt dat vanaf 11 maart 2021 bij sommige gebouwen en parkings waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, laadpalen moeten worden geplaatst. Deze nieuwe wetgeving legt trouwens ook eisen op aan bestaande inrichtingen, zonder dat ze enige omgevingsvergunning aanvragen:

- alle bestaande niet-woongebouwen met meer dan twintig parkeerplaatsen worden uiterlijk op 1 januari 2025 uitgerust met minstens twee oplaadpunten
- alle nieuwe niet-woongebouwen (of onderworpen aan een ingrijpende renovatie) met meer dan 10 parkeerplaatsen worden uitgerust met minstens 2 oplaadpunten en laadinfrastructuur voor 1 op 4 parkeerplaatsen
- bij alle nieuwe woongebouwen met een parkeerterrein met 2 of meer parkeerplaatsen is laadinfrastructuur verplicht voor elke parkeerplaats
- bij alle woongebouwen onderworpen aan een ingrijpende renovatie met een parkeerterrein met meer dan 10 parkeerplaatsen is laadinfrastructuur verplicht voor elke parkeerplaats

4.5.2 BVR laadinfrastructuur, conceptnota "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025" en leidraad lokaal laden

■ Ambities

De Vlaamse beleidsambitie is om 30 à 35.000 extra publieke laadequivalenten (Charge Point Equivalent of CPE) tegen 2025 te realiseren en 1 laadequivalent per 100 inwoners tegen 2030 (+/- 67 voor Pittem).

Een laadpaal met een beperkt vermogen (3-7 kW) komt overeen met 1 CPE, bij een laadpaal met een hoger vermogen (11-22 kW) zijn dat 2 CPE. Hoe hoger het vermogen, hoe hoger het CPE-cijfer. Laadpunten die slechts 10 uur per dag toegankelijk zijn voor iedereen tellen voor de helft mee in dit CPE. Een laadpunt is dus publiek toegankelijk wanneer dit op niet-discriminerende basis 24/24 en 7/7 toegankelijk is voor iedereen. Publieke laadpunten zijn noodzakelijk om het laden dicht bij huis toe te laten voor iedereen die geen eigen parkeer- en of laadvoorzieningen heeft. Daarnaast zijn deze laadpunten ook noodzakelijk als basisinfrastructuur om elektrisch rijden zichtbaar te maken aan het grote publiek en tussentijds laden mogelijk te maken.

In het Vlaams Energie en Klimaatplan (VEKP) is bepaald dat er toekomstgericht wordt ingezet op een basisnetwerk van publiek toegankelijke laadinfrastructuur en op snellaadinfrastructuur langs de grote verkeersassen om de 25 km. Het is momenteel niet duidelijk op welke locaties deze exact worden ingeplant.

Er is een ook inschatting gemaakt van de publieke laadbehoefte voor Pittem tegen 2025. Dit betreft 36 CPE en is louter een inschatting van welke behoeften zich zouden kunnen voordoen. Dit laat de gemeente toe om te anticiperen en tijdig op zoek te gaan naar **potentiële locaties voor toekomstige publieke laadinfrastructuur**.

■ Plan van aanpak

De Vlaamse overheid organiseert plaatsingsprocedures voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van publieke laadpunten voor elektrische voertuigen voor normaal en hoog vermogen op het openbare domein door een laadpuntexploitant (CPO).

Een publieke laadpaal kan er op drie manieren komen:

- Iedereen die met een volledig elektrische wagen rijdt, zelf geen laadpunt kan installeren en niet beschikt over een publiek laadpunt in de buurt

(<250m wandelafstand van de woonst/werkplaats), kan vanaf het najaar van 2022 een publiek toegankelijk laadpunt aanvragen via een e-loket (Paal volgt Wagen). Het grootste aantal publieke laadpalen zal via deze weg worden geplaatst. De gemeente zal voor de laadpalen die hier worden aangevraagd ook via mail worden gecontacteerd om na te gaan of de aanvraag verenigbaar is met de geldende parkeerregels.

- Er zullen laadpunten automatisch worden bijgeplaatst wanneer bestaande laadpalen zeer frequent worden gebruikt (Paal volgt Paal).
- Op vraag van gemeenten kunnen aanvullend, proactief publieke laadpalen geplaatst worden op **strategische locaties**.

De klemtoon van de Vlaamse overheid ligt op de vraaggestuurde uitrol zonder subsidies (Paal volgt wagen en Paal volgt paal). Thuisladen en laden op het werk worden verder als meest preferentieel beschouwd.

Lokale besturen kunnen, binnen de concessie van de Vlaamse overheid, vanaf de zomer van 2022 suggesties voor strategische locaties doen via een specifiek e-loket. Voorstellen van lokale besturen moeten volgende elementen bevatten: het aantal gewenste laadpalen, het type lader (normaal of snel), de locatie(s) en een motivering voor hetgeen wordt voorgesteld.

Bij het bepalen van de algemene behoefte aan publieke laadinfrastructuur voor de komende jaren wordt best rekening gehouden met de bestaande laadpunten en de mogelijkheden om publieke laadinfrastructuur te plaatsen in parkeergebouwen en op het private domein, bv. op parkings van winkels.

Snelladers

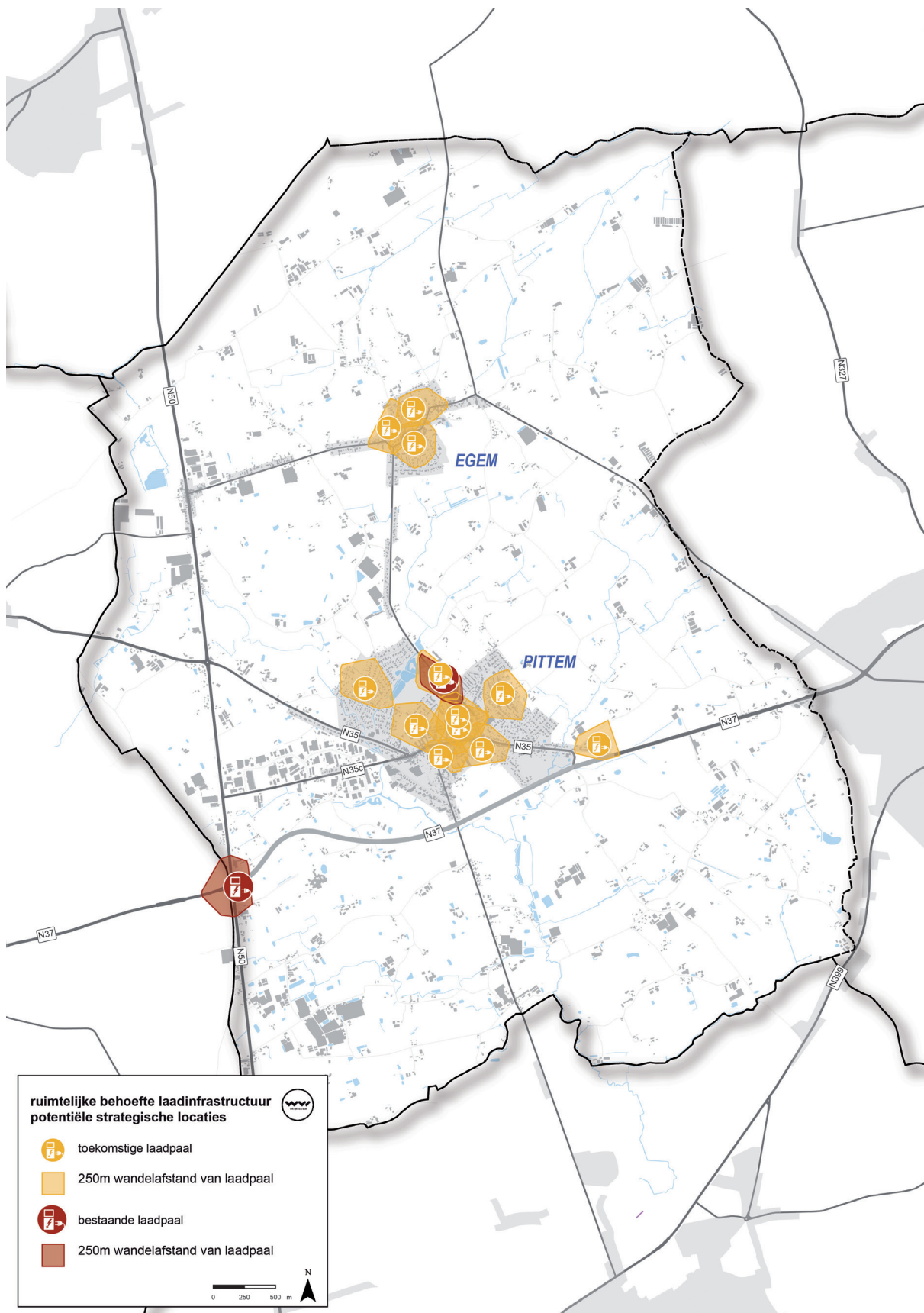
Snelladers worden uitgerold op aantrekkelijke locaties langs grote verkeersassen, bij voorkeur in de buurt van het middenspanningsnetwerk. De klemtoon vanuit de Vlaamse Overheid ligt hier op vraaggestuurde uitrol zonder subsidies (Paal volgt wagen en Paal volgt paal), aangevuld met projectgebonden laadinfrastructuur.

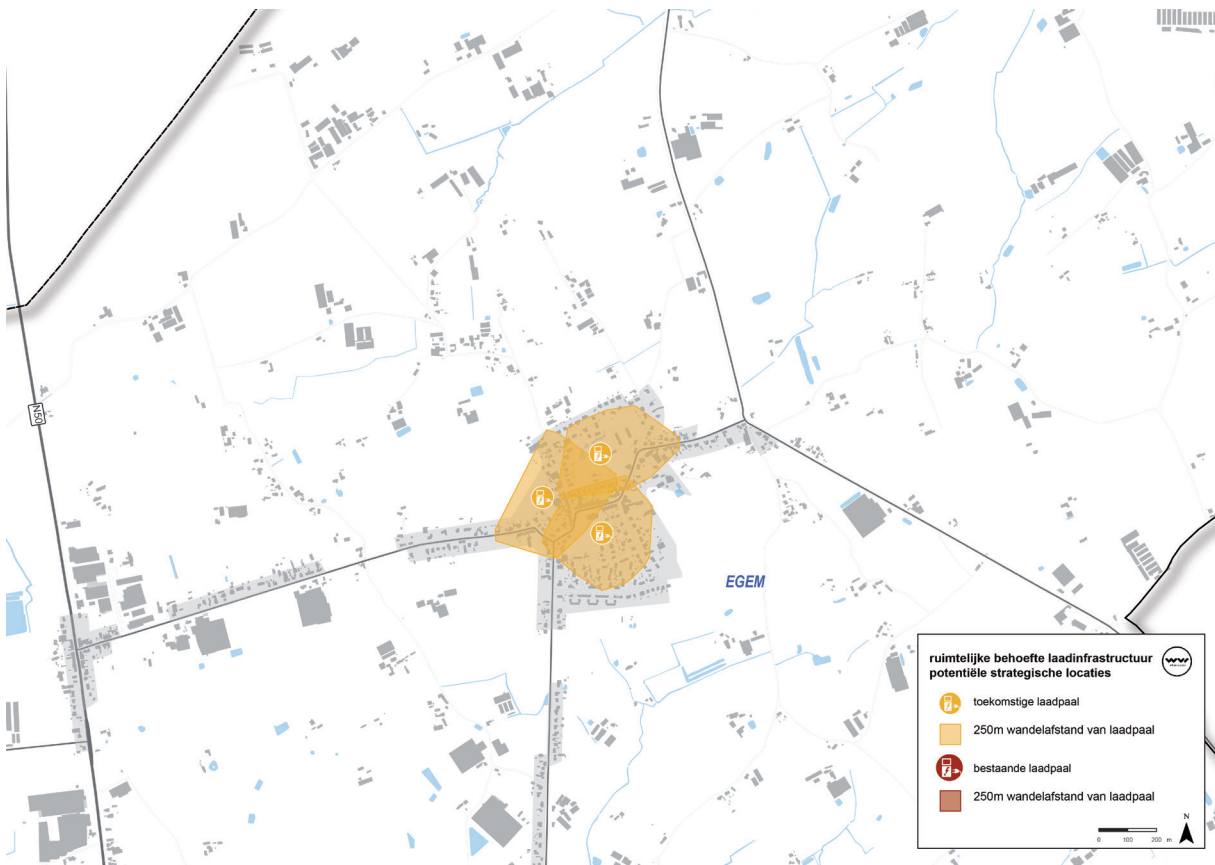
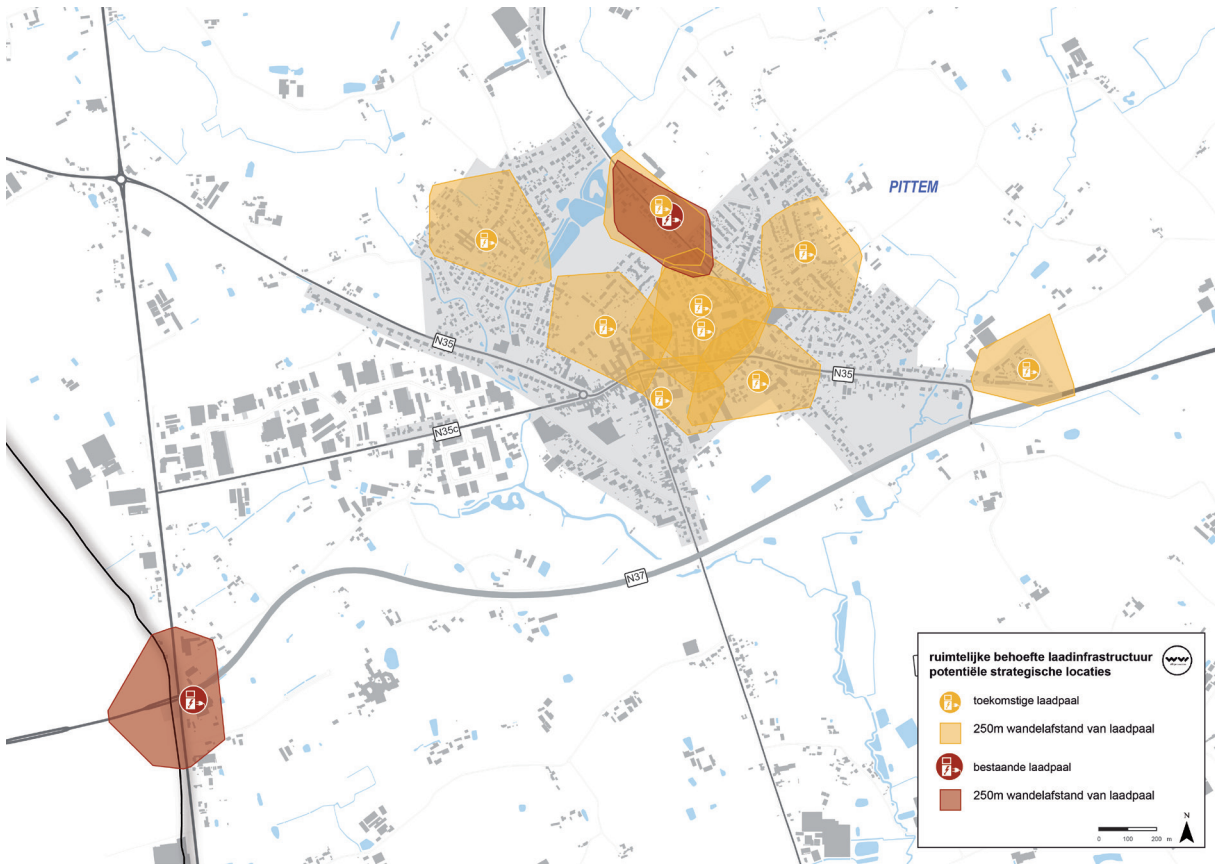
Het Departement MOW bereidt momenteel een concessie specifiek voor de uitrol van snelladers op het openbaar domein voor. Lokale besturen kunnen hiervoor ook locaties suggereren via het e-loket. Een selectie daarvan zal in een latere concessie, specifiek voor snelladers, worden uitgerold.

4.5.3 Maatregelen

De gemeente kan zelf analyseren welke strategische locaties kunnen uitgerust worden met laadinfrastructuur. Onderstaande lijst en kaartmateriaal betreft een eerste voorstel voor de uitrol van publieke laadpalen op strategische locaties:

-
- parking sporthal
- dwarsparkeerplaatsen Joris Wybostraat
- parking Broeders Maristenstraat
- parking Kauwstraat
- parking Schoolstraatje
- parking hoek Oostwijk x Ter Ooigem
- Notaris Loridanstraat
- parking Sint-Germanusstraat
- parking Marelstraat
- schuinparkeerplaatsen burgemeester Albert Naertstraat
- parking WZC Pitthem (semi-publiek?)
- parking WZC Sint-Remigius (semi-publiek?)





4.6 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in de gemeente tracht de behoeftes van zowel het gemeentelijk handelsapparaat als de inwoners van Pittem te verzoenen: de bereikbaarheid van openbare functies en het handelsapparaat dient gegarandeerd te blijven met gemotoriseerd verkeer, aldus dient voldoende parkeergelegenheid behouden te blijven. Op de Markt en in de Tieltstraat zullen in functie van de noodzaak (handelszaken) een aantal kortparkeerplaatsen (d.m.v. blauwe schijf) afgebakend worden.

4.7 Deelmobiliteit

De uitbouw van een gemeentelijk autodeelsysteem kan een waardevolle aanvulling zijn op het mobiliteitsaanbod in de verschillende mobipunten.

De uitbouw van een gemeentelijk autodeelsysteem van het gemeentelijk wagenpark (administratie) behoort tot de mogelijkheden op lange termijn.

■ Wijzigingen t.o.v. uitwerkingsnota

- De knip in de Egemstraat zal niet meer d.m.v. een ANPR-camera afgedwongen worden, dit zal een fysieke knip zijn. Deze knip is ook verschoven ten zuiden na de Eikeldreef (
- De knips op de Markt worden gesupprimeerd. De voetpaden lopen hier wel nog door over de rijweg, opdat het gebruik van deze weg wordt ontmoedigd
- Er wordt enkelrichtingsverkeer in de Koolskampstraat en Kauwstraat ingesteld
- Het inrichtingsplan voor de Markt werd bijgestuurd, in het bijzonder de parkeergelegenheid, op basis van de input van het participatiemoment.

■ Wijzigingen t.o.v. vorig mobiliteitsplan

Er werd een nieuwe wegencategorisering uitgewerkt.

In het vorige mobiliteitsplan werd reeds opgenomen om in een aantal wijken in Pittem zone 30 in te voeren, dit werd echter niet vertaald naar de praktijk. Er wordt nu voorgesteld nog een stap verder te gaan dan wat was voorgesteld qua zone 30 in het vorige beleidsplan. Verder wordt de bebouwde kom in de Kolonel Naessensstraat uitgebreid, de circulatie in de kern van Pittem wordt op bepaalde plaatsen aangepast, er werd een nieuwe wegencategorisering uitgewerkt waaraan ook nieuwe inrichtingsprincipes werden gekoppeld,

5 Zwaar vervoer

5.1 Visie

De gemeente wil haar centrum aantrekkelijk houden voor haar eigen inwoners maar ook voor de inwoners van deelgemeenten en buurgemeenten. Tevens moet de gemeente leefbaar en veilig zijn en blijven voor de bewoners, scholieren en werknemers. Dit staat in schril contrast met het doorgaand vracht- en landbouwverkeer dat door de kernen rijdt (N35, Paardestraat...) en het hoger wegennet ontwijkt (N50 en N37), wat uit de uitgevoerde radartellingen door de gemeente en de telgegevens van AWV is gebleken. Verder staan er langsheen verschillende invalswegen vrachtwagens geparkeerd, bv. langs de N35 / Joos de ter Beerstlaan ter hoogte van de rotonde met de N50. Regelmatig staan er ook vrachtwagens geparkeerd op de parking van het sportterrein of in de Koffiestraat. Vooral tijdens de weekends geeft dit problemen naar beschikbare parkeerruimte voor de inwoners en bezoekers.

Op 28 maart 2022 werd door de vervoerregio een voorlopige visienota overgemaakt. Deze werd nog niet officieel goedgekeurd door de vervoerregioraad.

In de visienota van het regionaal mobiliteitsplan wordt geopperd om "vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen maximaal uit de kernen te weren van onze gemeenten en schoolomgevingen tijdens spitsuren".

Zoals hoger aangehaald zal in eerste instantie ingezet worden op ruimere zone 30's om de kernen verkeersleefbaar en -veilig te maken. Deze maatregel kan eveneens een effect hebben op het doorgaande zwaar verkeer. Doorgaand verkeer zal immers kernen trachten te mijden als er meer "weerstand" worden ingebouwd.

5.1.1 Vrachtroutenetwerken

Het goederenvervoer over de weg moet via geschikte wegen naar zijn bestemming geleid worden.

Regionaal mobiliteitsplan

In de visienota van het regionaal mobiliteitsplan werd een voorstel voor vrachtroutenetwerk opgenomen dat aangepast is aan de principes van de nieuwe wegencategorisering. De doelstellingen en functies van dit vrachtroutenetwerk betreffen:

- Ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een

voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).

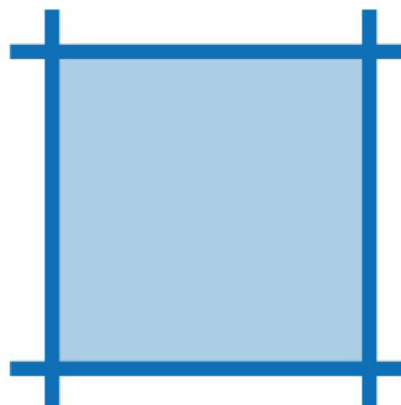
- Onderling verbinden van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- Kanaliseren van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).
- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) vrijwaren van hinder door vrachtverkeer.

Het vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd:

- Hoofdvrachtroutes worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen (E403).
- Regionale vracht(geleidings)routes worden gevormd door de meeste regionale wegen en een beperkt aantal interlokale wegen (N37).
- Aanrijroutes worden gevormd door delen van regionale, interlokale en lokale wegen (N50 ten noorden van N37, Posterijlaan, Lichterveldestraat en deel Kasteeldreef).

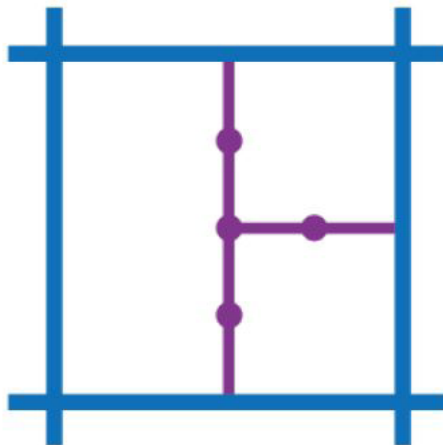
Aanvullend wenst de gemeente het vrachtroutenetwerk nog verder uitbreiden met lokale vrachtroutes.

De structuur van het vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegencategorisering: rasters op de hogere wegencategorieën, boomstructuren op de lagere wegencategorieën. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

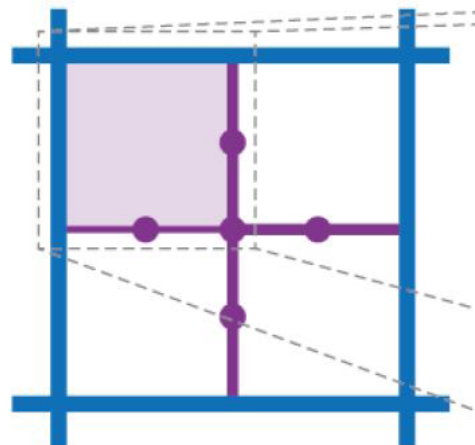


De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtroutenetwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtroutenetwerk.

Principe hoofdvrachtroutes (visienota RMP)

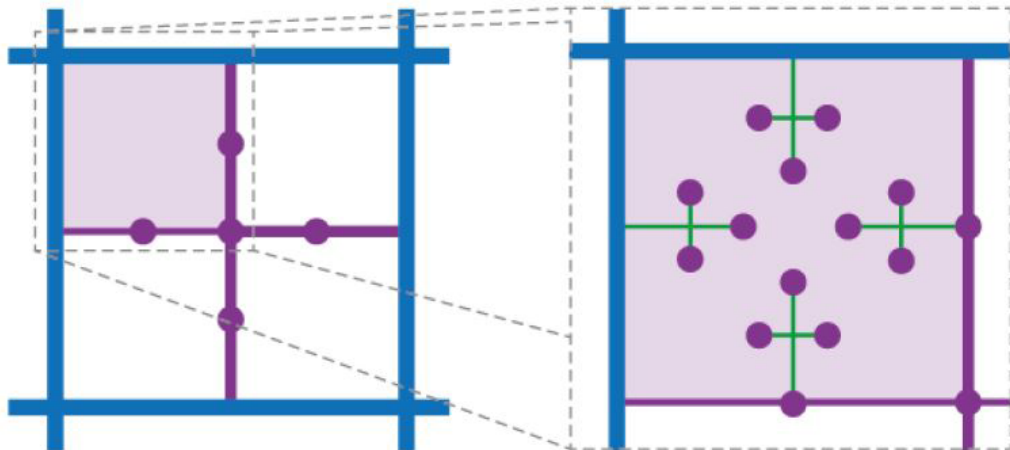


De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtrouten netwerk. De regionale vrachtroutes bestaan in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten als vrachtroute worden geselecteerd.



Ook een beperkt aantal interlokale wegen wordt geselecteerd als regionale vrachtroute. De regionale vrachtroutes vormen samen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk.

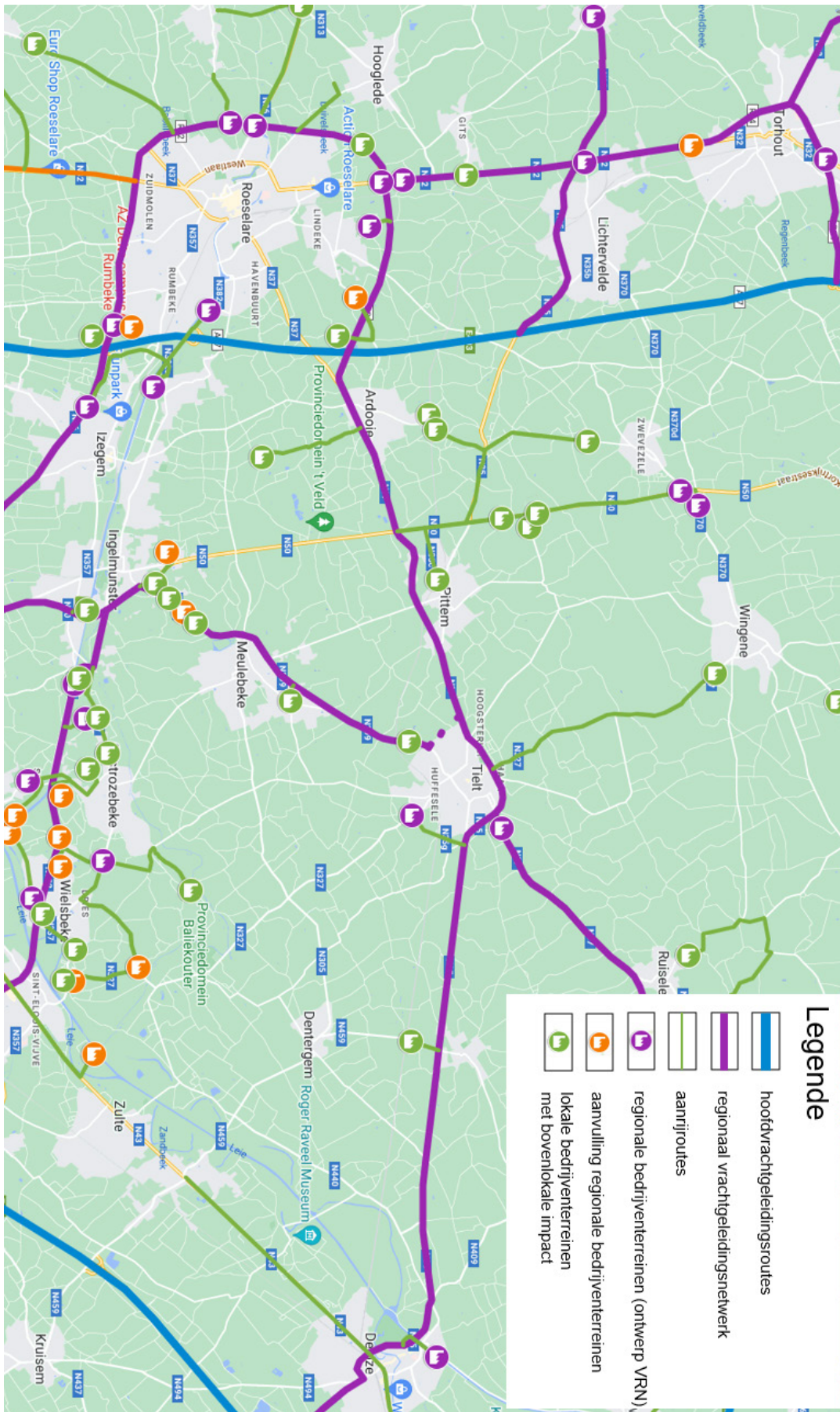
Principes regionale vrachtroutes (visienota RMP)



Ook een beperkt aantal interlokale wegen wordt geselecteerd als regionale vrachtroute. De regionale vrachtroutes vormen samen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk.

Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen raster. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk. Ze hebben louter een bestemmings-functie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd

Principes aanrijroutes (visienota RMP)



Vrachtroutenetwerk (regionaal mobiliteitsplan)

Afbakening lokale vrachtroutes

Gezien de ligging van de bedrijvigheid in Pittem: in hoofdzaak op korte afstand van de N50 die is afgebakend als aanrijroute in het voorstel voor het vrachtroutenetwerk, lijkt het niet relevant om in Pittem nog bijkomend lokale doorgaande vrachtroutes af te bakenen.

In de bestaande toestand is de voorkeursroute voor het plaatselijk zwaar verkeer vanaf de Tieltstraat in Pittem bewegwijzerd richting de kern van Egem via de Heidenskerkhofstraat - Kokerstraat. De gemeente wil deze voorkeursroute richting Egem graag behouden als een wenselijke route voor lokaal zwaar verkeer. Verder krijgt de Egemstraat - Kolonel Naessensstraat - Kasteeldreef hetzelfde statuut.

5.1.2 Inrichting

Het vrachtroutenetwerk kent geen eigen inrichtingsprincipes. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegcategorieën ontworpen moeten zijn voor gemotoriseerd inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtroutenetwerk.

Het vrachtroutenetwerk kan wel een bijkomende leidraad zijn om keuzes te maken bij het inrichten van de wegen. Zo kunnen op wegen die onderdeel zijn van het vrachtroutenetwerk geen tonnagebeperkingen gehanteerd worden of vrachtwerende maatregelen genomen worden. Omgekeerd moeten dergelijke maatregelen principieel wel mogelijk zijn op wegen die geen onderdeel van het vrachtroutenetwerk zijn.

5.1.3 Maatregelen

Ter ondersteuning van het vrachtroutenetwerk uitgewerkt door de vervoerregio, om doorgaand vracht- en landbouwverkeer te weren uit de centra en om in te spelen op de vastgestelde problematiek rond vrachtwagenparkeren.

Zonale tonnagebeperkingen

Op vandaag zijn er in de gemeente reeds een aantal tonnagebeperkingen geldig (3,5t MTM) uitgezonderd plaatselijk verkeer / uitgezonderd lokale bediening. Het gaat echter steeds om straatverboden die slechts geldig zijn tot aan het volgende kruispunt.

Dat wil dus zeggen dat er op heden geen aaneengesloten zones zijn afgebakend waar de tonnagebeperking geldig is, wat handhaving bemoeilijkt. Bovendien

wordt op deze manier het zwaar verkeer gedwongen om sluiptoutes op te zoeken om voorbij het segment van het straatverbod te geraken.

Het is de bedoeling de bestaande straatverboden te optimaliseren. Er worden twee zonale tonnagebeperkingen ingevoerd voor 7,5 t MTM uitgezonderd laden en lossen en busverkeer, zie onderstaand kaart, om doorgaand vracht- en landbouwverkeer te mijden in de centra van Egem en Pittem. Deze zullen worden gesignaleerd door middel van C23-zoneborden met de nodige onderborden op vraag van de politiezone.

Charter werftransport

De gemeente heeft reeds het charter werftransport goedgekeurd in het CBS en ondertekend. Op die manier wordt bijgedragen aan een maximaal bereikbare, leefbare en veilige schoolomgeving tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken.

Vrachtwagenparkeren

In het regionaal mobiliteitsplan is opgenomen dat de kernen moeten ontlast worden van vrachtverkeer. Daarom waren we geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen. Daarbij wordt op twee pistes ingezet: 1) Waar mogelijk wordt vrachtwagenparkeren maximaal opgevangen op het privaat terrein van de betreffende bedrijven en 2) we leggen vrachtwagenparkings aan zodat vrachtwagens niet parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn. Daarbij schenken we in het bijzonder aandacht aan de verschillende noden van het internationale vrachtwagenvervoer enerzijds en lokale vrachtwagenchauffeurs anderzijds. De eerste categorie heeft eerder baat bij een oplossing langs de hoofdwegen, terwijl de lokale chauffeurs eerder nood hebben aan parkeergelegenheid dicht bij huis, zodat ze na hun werkdag hun eigen vrachtwagen kunnen parkeren en naar huis kunnen gaan. De vervoerregio gaat in het bijzonder op zoek naar oplossingen voor deze tweede categorie, aangezien deze problematiek wellicht meer prangend zal worden door het toekomstig verbod op langsparkeren buiten de bebouwde kom op het dragend wegennet (omwille van veiligheidsredenen).

De gemeente zal aanvullend het parkeren van vrachtwagens (+7,5t) algemeen verbieden binnen de bebouwde kom. Een uitzondering kan voorzien worden voor aannemers die werken uitvoeren via een vergunning inname openbaar domein.

Uitzonderlijk vervoer

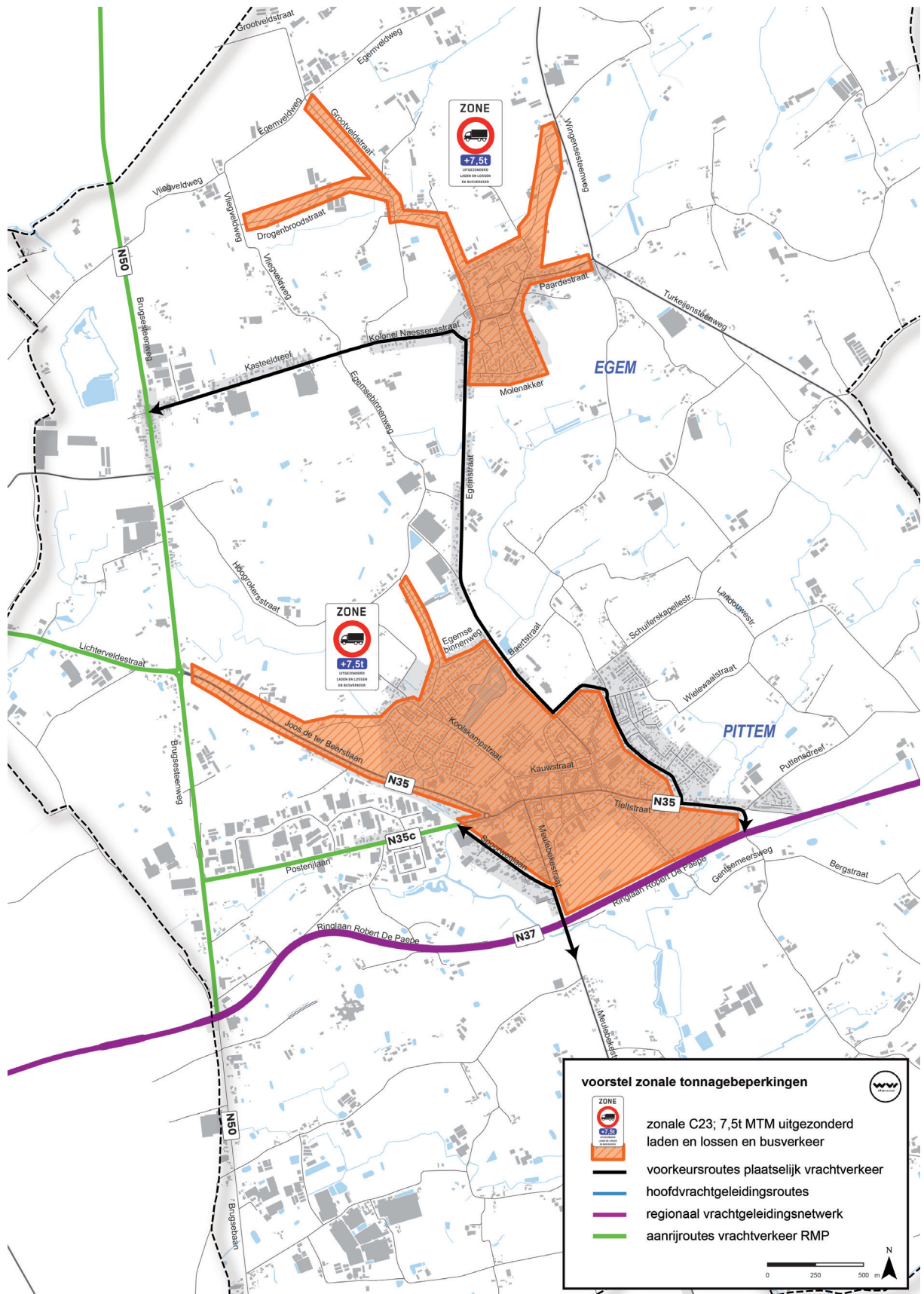
De routes voor uitzonderlijk vervoer in Pittem verlopen via de N37 en N50, deze worden als de wenselijke routes beschouwd.

Handhaving

Het is van belang dat de zonale tonnagebeperkingen, het vrachtverbod binnen de bebouwde kommen, alsook de bepalingen uit de wegcode (het is verboden op de openbare weg aanhangwagens langer dan 24 uur na elkaar te laten parkeren) regelmatig gehandhaafd worden.

■ Wijzigingen t.o.v. vorig mobiliteitsplan

De routes voor uitzonderlijk vervoer werden geüpdatet, er werd een visie rond zonale tonnagebeperkingen uitgewerkt in plaats van de huidige straatverboden, het invoeren van een parkeerverbod voor >7,5t binnen de bebouwde kommen, het charter werftransport



WERKDOMEIN C | FLANKEREND BELEID

De flankerende maatregelen dienen het gevoerde mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

1 Vervoersmanagement

1.1 Scholen

Onderstaande initiatieven worden door de scholen ondernomen, een verderzetting van deze initiatieven is zeker gewenst:

- Ouders/leerkrachten blijvend sensibiliseren rond wenselijke locaties parkeren: in Egem op de parking Sint-Germanusstraat of de parking Egemsdorpsplein. In Pittem op de dwars- en langspaarkeerplaatsen in de Joris Wybostraat, in de Koolskampstraat ter hoogte van het segment ten noorden van de J. Wybostraat, in de Stationsstraat en in de Meulebekerstraat.
- Woon-schoolverkeer met de fiets of te voet promoten bij ouders en leerlingen, bv. strapdag
- Verkeersproject Helm Op Fluo Top: gebruik van fluo-hesjes en helm promoten bij klasuitstappen en bij woon-schoolverkeer
- Voetgangers- en fietsexamen
- Moev - fietsbrevet: educatief pakket om de stuurvaardigheid van leerlingen te oefenen
- Verkeerslessen
- Nieuwsbrieven (bv. werking K&R)

Volgende acties worden door de gemeente en politiezone ondernomen en worden bij voorkeur verdergezet:

- De gemeente is reeds een octopusgemeente en onderschrijft dus het Octopusplan en de achterliggende doelstellingen en visie 'Schoolomgeving 2.0' en tracht dit zoveel als mogelijk toe te passen in de schoolomgevingen met als finale streefdatum 1/9/2030.
- Oprichting verkeerspark op de site van AWV in de Nijverheidsstraat voor educatieve doeleinden
- Actie rond Dode Hoek voor kinderen vanaf 5de leerjaar (zal in de toekomst opgenomen worden door de politiezone)
- Fietscontrole (gebeurt reeds door de wijkdienst van de politiezone)
- Opleiding gemachtigd opzichter (jaarlijks)
- Gratis verdeling van fluo-vestjes voor de scholieren (gebeurt reeds op jaarlijkse basis)
- Organisatie van 'gemeentelijk' verkeersweek in samenwerking met scholen tijdens week van mobiliteit of Samweek

- Handhaving van routes zwaar verkeer door politiezone tijdens begin en einde schooluren
- Charter 'veilige schoolomgevingen' opvolgen en kenbaar maken bij bouwfirmas (respecteren begin en einde schooluren)
- Controle op snelheden in schoolomgevingen (gebeurt reeds)

1.2 Handelaars en bewoners

- sensibilisering rond wegcode en foutparkeren (cf. >7,5t)
- sensibilisering rond kortparkeren
- informatieverschaffing omtrent nieuw openbaar vervoerplan

1.3 Bedrijven en vrachtverkeer

- interne bewegwijzering bedrijvenzone
- externe bewegwijzering bedrijvenzone vanaf de omliggende aanrijroutes en gewestwegen
- opvolgen charter werfverkeer

2 Financiële maatregelen

2.1 Tarieftussenkomst openbaar vervoer

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

2.2 Fietsvergoeding

De gemeente geeft momenteel een fietsvergoeding aan haar personeel.

3 Algemene sensibilisatie

- sensibilisering rond ongevallen(cijfers)
- sensibilisering rond snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking
- campagnes ter stimulering van het fietsgebruik
- promotie van openbaar vervoer (bv. onder scholieren)

4 Handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebepalingen;
- controle op het naleven van de blauwe zone / kortparkeerplaatsen

- handhaving foutparkeerders (cf. parkeerverbod >7,5t binnen de bebouwde kommen)

5 Beleidsondersteuning

- verderzetting van PSG's
- gemeente beschikt over een mobiliteitsambtenaar

6 Monitoring en evaluatie

Minstens éénmaal per legislatuur na conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het plan geëvalueerd in de projectstuurgroep.

Ook in overleg met de gemeenten uit de vervoerregio kan het regionaal en lokaal mobiliteitsplan geëvalueerd worden.

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

- ongevallenregistratie van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- controles op blauwe zone / kortparkeerplaatsen
- controles op zonale tonnagebeperingen
- reizigersgegevens van vervoer op maat, het kernnet en aanvullend net

ACTIEPLAN

De tabel in bijlage "actieprogramma ABC" geeft een overzicht van de te nemen acties om het gewenste mobiliteitsbeleid te realiseren.

De actiepunten zijn opgesplitst per werkdomein, met name:

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

Daarbij is een financiële inschatting gemaakt van de verschillende acties uit het actieprogramma. De raming die in de tabel opgesteld werd, is echter enkel indicatief bedoeld en moet voor bepaalde concrete projecten bijgesteld worden tijdens de ontwerpfase ervan. In sommige gevallen bleek het onmogelijk om de betreffende actie te ramen. Deze acties zullen geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking ervan.

Per actie wordt een tijdshorizon vastgelegd:

- Korte termijn (tot 3 jaar)
- Middellange termijn (3 tot 6 jaar)
- Lange termijn (meer dan 6 jaar)

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het actieprogramma, uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomen we programmatabellen die inhoudelijk dezelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit.