

Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Zwevegem  
**Deel 3: Beleidsnota -Richtinggevend gedeelte**



november 2012, document ter voorbereiding van de PAC van 10 december 2012

## **Colofon**

**Dit document is een publicatie van:**

Intercommunale Leiedal  
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk  
tel +32 56 24 16 16 - fax +32 56 22 89 03  
stedenbouw@leiedal.be

**Opdrachtgever:**

Gemeente Zwevegem

**Ontwerpers:**

Hannelore Leys  
Bram Tack

# Inhoudsopgave

	4.5.	Bewegwijzeringsplan	61
	4.6.	Intergemeentelijk mobiliteitsoverleg	63
<b>1.</b>		<b>Een duurzaam beleidsscenario</b>	<b>11</b>
<b>2.</b>		<b>Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	<b>15</b>
2.1.		Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	15
2.2.		Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk	16
2.3.		Geïntegreerde visie met afbakening en uitwerken van inrichtingsvoorstellen voor het kanaal Bossuit-Kortrijk	16
2.4.		Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zwevegem	18
2.5.		Mogelijke maatregelen	23
2.6.		Strategische ruimtelijke projecten	23
<b>3.</b>		<b>Werkdomein B: Verkeersnetwerken</b>	<b>29</b>
3.1.		Categorisering van de wegen	29
3.2.		Snelheidsplan	33
3.3.		Parkeren	33
3.4.		Routes zwaar verkeer	37
3.5.		Openbaar vervoer	43
3.6.		Fietsnetwerk	47
3.7.		Netwerk trage wegen	50
3.8.		Ongevallenconcentraties	53
3.9.		Doortochten	55
3.10.		Schoolomgevingen	57
3.11.		Verkeerscirculatie in het centrum	58
3.12.		Verkeersafwikkeling van de belangrijkste woonwijken	58
<b>4.</b>		<b>Werkdomein C: Flankerende maatregelen</b>	<b>59</b>
4.1.		Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen	59
4.2.		Campagnes en sensibilisatie	59
4.3.		Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	60
4.4.		Handhaving	60
		<b>5. Werkdomein D: Actietabel</b>	<b>64</b>
		<b>6. Werkdomein E: Monitoring en evaluatie</b>	<b>71</b>
		<b>7. Taakstellingen te verbreden en verdiepen thema's</b>	<b>72</b>
		<b>8. Bijlagen</b>	<b>78</b>
	8.1.	Verslag GBC-vergadering	78
	8.2.	Beslissing gemeenteraad goedkeuring participatietraject	78
	8.3.	Verslag participatietraject	78
	8.4.	Verslag PAC-vergadering	78
	8.5.	Beslissing gemeenteraad goedkeuring mobiliteitsplan	78

# Figurenindex

figuur 01:	Projectzones wonen	19
figuur 02:	Projectzones bedrijvigheid	21
figuur 03:	Categorisering van de wegen	28
figuur 04:	Categorisering van de wegen	30
figuur 05:	Snelheidsplan	32
figuur 06:	Parkeerplan	34
figuur 07:	Kaart Vlaams Vrachtroutenetwerk	36
figuur 08:	Routes zwaar verkeer op lokaal niveau	38
figuur 09:	Buslijnen, bushaltes en belbuszones	42
figuur 10:	wensnet West-Vlaanderen volgens Mobiliteitsvisie 2020	44
figuur 11:	Functioneel fietsnetwerk	46
figuur 12:	Locaties met ongevallen met fietsers	48
figuur 13:	Her in te richten kruispunten	52
figuur 14:	Her in te richten doortochten	54
figuur 15:	Her in te richten schoolomgevingen	56

## **Leeswijzer**

Dit beleidsplan is het resultaat van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Zwevegem dat op 14 februari 2000 conform verklaard werd. De visies en uitgangspunten van het vorige mobiliteitsplan blijven dus van kracht maar er werden een aantal thema's verder uitgewerkt en een aantal onderdelen werden geactualiseerd.

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

## 0. Inleiding

### 0.1. Procedure herziening mobiliteitsplan

Met het oog op het actueel houden van de gemeentelijke beleidsplannen werd het gemeentelijke mobiliteitsplan van Zwevegem (conform verklaard door de PAC op 14 februari 2000) in 2008 getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 2', verbreden en verdiepen. Dat wil zeggen dat alle partners van de GBC nog achter het beleidsscenario staan, maar dat een aantal thema's toegevoegd, verder uitgewerkt of geactualiseerd moesten worden. Volgende thema's werden geselecteerd om verder te onderzoeken:

1. Ruimtelijke ontwikkelingen (site Transfo, het gemeentepunt en het sportpunt, site Losschaert)
2. Parkeren van vrachtwagens
3. Parkeerbeleid en parkeerplan
4. Visie op trage wegen

Bij deze herziening van het mobiliteitsplan werden drie fasen doorlopen <sup>1</sup>.

- **Fase 1: De verkenningsfase.** In de verkenningsfase werd de probleemstelling geformuleerd en werd aangegeven welke onderzoeken er moesten uitgevoerd worden, dit gekoppeld aan een timing. De verkenningsfase resulteerde in de verkenningsnota die op 23 januari 2009 werd besproken in de GBC en op 9 maart 2009 werd goedgekeurd in de PAC.
- **Fase 2: De uitwerkingsfase.** In de uitwerkingsfase werden bijkomende onderzoeken

<sup>1</sup> zoals omschreven in de handleiding: 'spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan van augustus 2009'

uitgevoerd met het oog op het onderbouwen van de te verbreden en te verdiepen thema's. De uitwerkingsfase resulteerde in de uitwerkingsnota die op 21 december 2010 werd besproken in de GBC en op 14 maart 2011 werd goedgekeurd in de PAC.

- **Fase 3: Het beleidsplan.** In deze laatste fase wordt het beleidsplan uitgewerkt. Hierin wordt het duurzame scenario vertaald naar een beleidsplan met een actieprogramma. Dit beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan en is klassiek opgebouwd volgens de werkdomeinen A-B-C: Ruimtelijke ontwikkelingen, Verkeersnetwerken, Mobiliteitsmanagement (= flankerende maatregelen). Deze werkdomeinen hebben betrekking op de inhoud van het plan. Daarnaast is er nog een werkdomein mbt de uitvoering van het beleid. Het is het werkdomein D - actieprogramma. Het actieprogramma is een overzichtelijke, schematische weergave van het uitvoeringsprogramma van het beleidsplan. Deze actietabel wordt niet meer enkel via de klassieke werkdomeinen geschreven, maar bijkomend vanuit vier andere invalshoeken opgesteld. Op die manier krijgt men vijf programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel:
  1. Basis-actieprogramma: opgebouwd volgens de werkdomeinen A, B en C
  2. Werkprogramma: op welke plaats moet wat gebeuren
  3. Investeringsprogramma: wanneer wordt het uitgevoerd en hoeveel zal dit kosten?
  4. Beleidsprogramma: opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (Veiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Milieu)
  5. Takenprogramma: Wie zijn de initiatiefnemers?

Het werkdomein E - opvolging en evaluatie van dit mobiliteitsplan, neemt een aantal maatregelen

op die erop gericht zijn na de goedkeuring van het mobiliteitsplan na te gaan in hoeverre het actieprogramma tot uitvoering werd gebracht.

Tot slot omvat het beleidsplan ook een terugkoppeling naar de relatietabel die in de verkenningnota werd uitgewerkt. Vraag is of alle taakstellingen geformuleerd in de verkenningnota gerealiseerd worden met dit aangepaste beleidsplan.

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

## **0.2. Nieuw mobiliteitsdecreet**

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

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

### **0.2.1. Participatietraject**

Met het participatietraject wil het decreet voldoende inspraak verlenen aan de burgers in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het mobiliteitsplan. Het decreet geeft de gemeente de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit ter goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad.

De participatie en inspraak voor het gemeentelijk mobiliteitsplan gebeurde in Zwevegem door het betrekken van de bevolking via de GECORO (voorstelling van het beleidsplan op 8 oktober 2012) Dit participatietraject werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 24/09/2012 (zie bijlage).

### **0.2.2. Informatief en richtinggevend deel**

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

#### **1. Informatief deel:**

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

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

#### **2. Richtinggevend deel:**

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

Naast de uitwerking in A-B-C werkdomeinen, omvat het richtinggevend deel het actieplan (D) dat weergegeven wordt in actietabellen. Het omvat ook een hoofdstuk over evaluatie en monitoring (E). Het richtinggevend deel komt grotendeels overeen met de beleidsnota van het mobiliteitsplan en dit moet goedgekeurd worden door de gemeenteraad.

### **0.2.3. Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad**

De gemeenteraad stelt het mobiliteitsplan definitief vast binnen de zestig dagen na ontvangst van het

advies van de PAC. Het treedt in werking 14 dagen nadien.

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

### 0.3. Betrokken actoren

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

Dirk Desmet	Schepen mobiliteit Zwevegem
Vanluchene Dirk	Schepen Openbare Werken Zwevegem
Inge Feys	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen - mobiliteitsbegeleider
Humberto Van Nunen	Agentschap Wegen en Verkeer - West-Vlaanderen
Leen Vandevelde	Ruimte en Erfgoed Vlaanderen - Brugge
Annelore Kinds	V.V.M. De Lijn
Bianca Hoornaert	V.V.M. De Lijn
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen, Mobiliteit en Weginfrastructuur
Martin Deman	Provincie West-Vlaanderen Mobiliteit en Weginfrastructuur
Tony Mahieu	CP Politiezone Mira
Rondelaere Ludo	Algemeen diensthoofd, ATD Zwevegem
Vandromme Dirk	Diensthoofd Groen en Openbare Werken ATD Zwevegem
Giovanni Amelinck	Diensthoofd Patrimonium

Ivan van Assche	Preventieadviseur Miliendienst Zwevegem
Christ Vandenbogaerde	Dienst verkeer en mobiliteit Zwevegem - secretaris GBC
Johan Braet	Stedenbouwkundig ambtenaar Zwevegem
Humbert Vervaeke	Districtshoofd KBK (Waterwegen en Zeekanaal NV)
Luc Vanassche	Gemeenteraadslid Zwevegem
Marc Claeys	Gemeenteraadslid Zwevegem
Willy Bulcaen	Gemeenteraadslid Zwevegem
Steven Hoornaert	Intercommunale Leiedal
Hannelore Leys	Intercommunale Leiedal
Bram Tack	Intercommunale Leiedal

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

datum	overleg
07/04/2008	Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC): sneltoets
19/05/2008	Provinciale Auditcommissie (PAC): sneltoets
23/01/2009	GBC: bespreking verkenningnota
09/03/2009	PAC: bespreking uitwerkingsnota
21/12/2010	GBC: bespreking uitwerkingsnota
14/03/2011	PAC: goedkeuring uitwerkingsnota
27/06/2012	GBC: bespreking beleidsplan
10/12/2012	PAC: goedkeuring beleidsplan

## 0.4. Relatie met andere beleidsdocumenten

### 0.4.1. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

De link met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Zwevegem is opgenomen in het hoofdstuk 2.4.

### 0.4.2. Het milieubeleidsplan en de samenwerkingsovereenkomst

Er zijn geen specifieke relaties met het milieubeleidsplan en de samenwerkingsovereenkomst.

### 0.4.3. De mobiliteitsstudie interfluviumruimte in opdracht van de provincie West-Vlaanderen

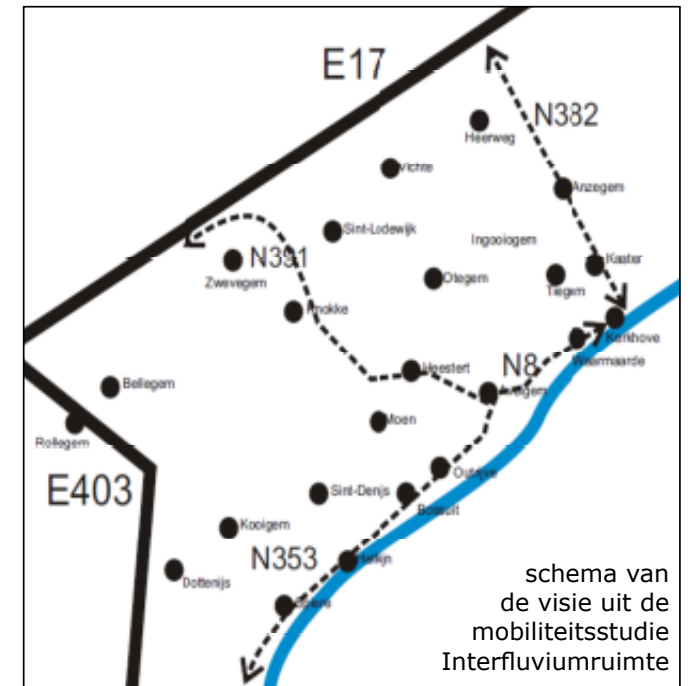
Met deze studie wilde de provincie een aantal gesignaleerde en terugkerende mobiliteitsproblemen in het Interfluviumgebied als één geheel bekijken en analyseren.

De studie resulteerde in volgende visie voor de interfluviumruimte:

#### 1. De E17 en de E403 als drager van het netwerk.

De provincie wenst de verkeerstromen zodanig te leiden dat de kernen zoveel mogelijk ontlast worden. Er wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke ontsluiting naar het hoofdwegennet en het primaire netwerk (bestaand uit E17, E403, E429 en N60) waarbij de N391, de N382 en de N353 een belangrijke rol spelen.

- De N391 ontsluit het centrum van het studiegebied naar het noorden toe. Opdat het verkeer de E17/E403 zou gebruiken (en niet zuidwaarts rijden doorheen het Interfluvium)



is het belangrijk een vlotte verbinding te hebben via de N391 naar de E17 toe.

- De N382 ontlast de lokale assen in het Interfluviumgebied. Momenteel worden zowel de N382, de N36 en de N8/N391 gebruikt als verbinding tussen de regio Oudenaarde en regio Kortrijk. De N382 dient de N36 en de N8 maximaal te ontlasten van dit doorgaand verkeer, omwille van de talrijke kernen langsheen deze assen.
- De N353/N8 ontsluit in noordoostelijke – zuidwestelijke richting. Het doorgaand verkeer op deze as is momenteel beperkt. Toename van doorgaand verkeer is niet



- wenselijk, omwille van de talrijke kernen.
- De N50 dient geen verbindende rol op te nemen omdat de nabijgelegen E403 hiervoor beter is uitgerust. De N50 krijgt een lokaal karakter.

**2. De juiste activiteit op de juiste plaats**  
**3. Fiets (en openbaar vervoer) als vervoermiddel bij uitstek**

Specifiek voor Zwevegem werd de problematiek van de doortocht in Heestert en de ontsluiting van de industriezone in Moen bekeken. De resultaten van de studie worden verwerkt in dit mobiliteitsplan o.a. bij de beschrijving van het duurzaam beleidsscenario, de categorisering van de wegen en de routes voor zwaar verkeer.

Het onderzoek toonde aan dat er een zeker leefbaarheidsprobleem bestaat in de kernen van Heestert en Moen. Op voorstel van de gemeente werden volgende oplossingsvoorstellen met modellen doorgerekend:

1. een ontsluitingsweg voor Moen ten noorden van de kern (verbinding tussen de Sluislaan en de Keiberg ten oorden van Moen)
2. een lokale omleidingsweg rond Heestert
3. een omleidingsweg rond Heestert en Moen langsheen het Kanaal

Dit gaf volgende resultaten:

1. Door de realisatie van een ontsluitingsweg ten noorden van Moen dalen de intensiteiten met ca 380 pae in de avondspits. De verkeersleefbaarheid in de doortocht Moen verbetert. De effecten zijn enkel lokaal.
2. De realisatie van een lokale omleidingsweg voor Heestert, dicht bij de kern van Heestert kan de verkeersleefbaarheid verbeteren.
3. De realisatie van een omleidingsweg voor Heestert via het Kanaal zorgt voor een verschuiving van het probleem van de kern van

Heestert naar de kern van Outrijve. Het betreft in hoofdzaak verkeer dat van Escanaffles komt.

**Vandaar dat voor Zwevegem volgende aanbevelingen worden gedaan:**

- uitvoeren van een kosten-batenanalyse voor de omleidingsweg rond Heestert (gemeente)
- uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek voor de ontsluitingsweg van de industriezone van Moen (gemeente)

Wat betreft de omleiding rond Heestert zal de gemeente ook de vraag stellen aan de provincie om het beleidskader omleidingswegen toe te passen.

**0.4.4. Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost (in opmaak)**

In 2007 startte het Vlaams Gewest met de opmaak van de streefbeeldstudie voor de inrichting van de voornaamste verkeersstructuren in de omgeving van het knooppunt E17-R8, rekening houdende met nieuwe ontwikkelingen zoals Evolis, Kapel Ter Bede en Littoral.

In de studie komt naar voor dat het knooppunt N8-R8-E17 en de rotonde van de N8-N391-ontsluiting Evolis niet over voldoende capaciteit beschikken om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. Daarom worden verschillende voorstellen geformuleerd voor de herinrichting van deze punten. Een definitief voorstel ligt vandaag nog niet op tafel, het onderzoek is lopende.

Voor Zwevegem is het belangrijk dat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt om voor de N8 te kiezen (en dus gestimuleerd wordt om voor de N391 te kiezen, zonder dat daarbij de verbinding tussen Zwevegem en Kortrijk onmogelijk wordt. Daarnaast wenst Zwevegem ook een vlotte, veilige en duidelijke ontsluiting naar de E17.

Het gemeentebestuur stelt vast dat de op vandaag

voorgestelde infrastructuur de verkeersproblemen niet structureel oplost en vreest bovendien bijkomende congestie door de onnodige bewegingen en belastingen van bepaalde (nieuwe) kruispunten en verkeerswisselaars in het nieuwe model. Gelet op de nieuwe en geplande ontwikkelingen in de omgeving zullen andere scenario's moeten onderzocht worden, die de totale mobiliteit in het interfluvium kunnen opvangen.

Het gemeentebestuur vraagt dan ook uitdrukkelijk om alternatieve scenario's te onderzoeken, waarbij de bestaande op- en afritten ter hoogte van Kortrijk-Oost, zowel richting Gent (komende van Zwevegem) als richting Zwevegem (komende van Frankrijk) behouden blijven.

# 1. Een duurzaam beleidsscenario

In het vorige beleidsplan van Zwevegem werd een duurzaam beleidsscenario opgenomen. Dit blijft grotendeels behouden in deze nota maar wordt op een aantal punten geactualiseerd en uitgediept, op basis van de resultaten van de onderzoeken van de uitwerkingsnota. De wijzigingen tov het vorige beleidsplan zijn in een kader gezet.

## **Omleiding Heestert - ontsluiting industriezone Moen en Imog**

De omleiding van Heestert en de ontsluiting van de industriezone Moen en van Imog maakte omwille van de bovenlokale schaal van de problematiek geen deel uit van het onderzoek dat binnen het kader van dit mobiliteitsplan gedaan werd. De problematiek werd wel onderzocht in de mobiliteitsstudie interfluviumruimte die in opdracht van de provincie West-Vlaanderen werd uitgevoerd.

Aanbevolen werd een kosten-batenanalyse uit te voeren voor een lokale omleidingsweg rond Heestert en een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren voor een nieuwe ontsluitingsweg naar de industriezone van Moen.

## **Categorisering van de wegen**

Voor de categorisering van de wegen bestaan er twee varianten, die op twee punten van elkaar verschillen, nl. de doortocht van Heestert en de nieuwe ontsluitingsweg van de industriezone van Moen.

Bij de eerste variatie blijft het tracé van de bestaande gewestweg tussen Zwevegem-Knokke en Avelgem behouden en wordt er geen nieuwe ontsluitingsweg naar de industriezone van Moen gerealiseerd. De doortocht van Heestert (N8) wordt in deze optie geselecteerd als secundaire weg.

In de andere variatie wordt een omleidingsweg rond Heestert aangelegd en wordt een nieuwe ontsluitingsweg naar de industriezone van Moen gerealiseerd. De doortocht van Heestert (N8) wordt dan als een lokale weg II geselecteerd, terwijl de omleiding een secundaire weg wordt. De nieuwe ontsluitingsweg naar de industriezone van Moen wordt als een lokale weg II geselecteerd.

In beide varianten wordt de nieuwe zuidelijke weg tussen de N8 (aan het kruispunt van de Bellegemstraat) en de Ellestraat opgenomen als ontsluiting voor de bedrijvenszone Breemeers en de site Transfo.

## **Parkeren**

In het beleidsscenario worden de volgende parkeermaatregelen opgenomen:

- toepassing van het "stand-still" principe;
- invoering van betalend parkeren bij toenemende parkeerdruk;
- wegnemen van parkeerplaatsen waar het nodig is om het comfort van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te verhogen.

Over een andere maatregel, het wegnemen van parkeerplaatsen als mobiliteitsbeïnvloedend element, werd een keuze gemaakt. De maatregel bestaat erin om in de woonkernen op een systematische manier parkeerplaatsen weg te nemen om het autogebruik te verminderen. Deze maatregel gaat dus een flinke stap verder dan het wegnemen van parkeerplaatsen enkel waar het nodig is om het comfort van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te verhogen.

Een dergelijke maatregel is echter momenteel maatschappelijk niet haalbaar in een gemeente als Zwevegem. Gevreesd wordt immers dat in dit geval de centrumfuncties zich zullen verplaatsen naar locaties die beter bereikbaar zijn met de auto, en dat dit bijgevolg de leefbaarheid van de woonkernen zal aantasten. Ingrijpen op het parkeren door het

wegnemen van parkeerplaatsen kan alleen maar wanneer het noodzakelijk is om het comfort van voetgangers en fietsers te verbeteren. De plaatsen waar zich momenteel geen parkeerproblemen voordoen, komen hiervoor het eerst in aanmerking.

Daarom wordt het wegnemen van parkeerplaatsen als mobiliteitsbeïnvloedend element niet opgenomen in het beleidsscenario.

### **Zwaar verkeer**

De herinrichting van de Blokkestraat is noodzakelijk om de verkeersafwikkeling ordelijker en veiliger te laten verlopen. De afsluiting voor vrachtwagens van de Blokkestraat, kant Otegemstraat, zal het verkeer aan dit kruispunt merkbaar vlotter en veiliger laten verlopen en ontlast ook de centrumstraten van Zwevegem van vrachtverkeer.

Het knippen van de Blokkestraat voor zwaar verkeer ter hoogte van de Otegemstraat kan alleen als de nieuwe weg zuid tussen de N8 en de Blokellestraat gerealiseerd wordt.

Een onderbreking voor vrachtverkeer in de Deerlijkstraat kan slechts overwogen worden na de volledige realisatie van de omleidingsweg. Het verloop van het vrachtverkeer in deze nieuwe situatie is moeilijk in te schatten. Waarschijnlijk zal deze maatregel toch een sterke ontlasting betekenen voor het deel van de Deerlijkstraat tussen de Blokkestraat en de nieuwe N8. Bovendien zou dit leiden tot een efficiënter gebruik van de Blokkestraat, die op deze manier de enige openbare ontsluitingsweg zou worden van de firma Bekaert.

Beide bovenstaande maatregelen moeten verder onderzocht worden in het verkeerscirculatieplan dat voor het centrum van Zwevegem zal opgemaakt worden eens de omleiding rond Zwevegem volledig open is. Specifiek moet bekeken worden of de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Zwevegem verbeteren door het

realiseren van deze maatregelen.

### **Openbaar vervoer – lijnvoering en frequentie**

De twee belangrijkste tekortkomingen in de huidige lijnvoering zijn:

- de minder goede ontsluiting met het openbaar vervoer van een aantal gemeentelijke voorzieningen (gemeentepunt en sportpunt, sportcomplex, site Transfo) en bedrijventerreinen (Evolis, Losschaert);
- de trage verbinding naar een aantal deelgemeenten (o.a. Sint-Denijs en Moen).

Daarom worden een aantal wijzigingen voorgesteld in de lijnvoering om de bediening van bovenvermelde zones te verbeteren.

### **Openbaar vervoer - regionaal netwerk**

Verder onderzoek naar nieuwe, regionale modellen van lijnvoering, die een nog betere bediening kunnen waarmaken moet gebeuren. Daarom stelt de begeleidingscommissie voor dat de gemeente actief zou betrokken worden bij de besprekingen over nieuwe vormen van basismobiliteit en netwerkvorming. Hierbij zijn de verbindingen met Hoog-Kortrijk en het centrum van Kortrijk van groot belang voor Zwevegem.

### **Openbaar vervoer – comfort van de haltes**

De aanpassing van de haltes heeft als doel het comfort voor de gebruikers van het openbaar vervoer te verhogen. Hiertoe moet een keuze gemaakt worden tussen twee voorstellen:

- aanpassing van de haltes met minstens 10 opstappende reizigers;
- aanpassing van alle haltes.

De begeleidingscommissie heeft beslist om de aanpassing van de haltes met minstens 10 opstappende reizigers op te nemen in het beleidsscenario.

De aanpassing van alle haltes wordt daarentegen niet opgenomen in het beleidsscenario. Deze maatregel vergt immers een grote investering die niet overal even efficiënt zal zijn. In Zwevegum zijn er immers een heel aantal bushaltes waar slechts heel weinig mensen gebruik van maken, hoofdzakelijk gelegen in landelijk gebied.

### **Fietsen – fietsverbindingen tussen de deelgemeenten en recreatieve fietsroutes**

De uitbouw van een veilig en comfortabel, aaneengesloten fietsrouten netwerk is noodzakelijk om het fietsen te stimuleren als mogelijk alternatief voor het autoverkeer. Daarom wordt geopteerd om het volledige fietsrouten netwerk uit te bouwen, waarin zowel de “utilitaire” als de verbindingen tussen deelgemeenten en de recreatieve routes begrepen zijn.

De provincie zal begin 2013 starten met de opmaak van een fietsplan. Hierin zullen de prioriteiten mbt de te realiseren fietsverbindingen aangeduid worden.

### **Fietsen – subjectieve onveiligheid**

De plaatsen van grote objectieve onveiligheid (o.b.v. ongevallengegevens) zullen heringericht worden. Op andere plaatsen is de subjectieve onveiligheid voor fietsers erg groot, alhoewel er zich slechts weinig ongevallen met fietsers voordoen. Door dit onveilig gevoel kan echter een weerstand ontstaan (o.m. bij ouders van schoolkinderen) om de fiets te gebruiken.

### **Doortochten – Heestert**

Als de keuze gemaakt wordt om een omleidingsweg aan te leggen rond Heestert, zal de doortocht van Heestert heringericht worden als een lokale weg II.

### **Verkeerscirculatie in het centrum van Zwevegum**

Nadat de omleiding rond Zwevegum volledig gerealiseerd is en alle werken beëindigd zijn, kunnen

maatregelen genomen worden om het doorgaande verkeer door het centrum te ontmoedigen en om het gebruik van de auto voor korte verplaatsingen in het centrum te verminderen.

Op vandaag heeft het geen zin om deze maatregelen al vast te leggen en een verkeerscirculatieplan op te maken, aangezien de werken aan de omleiding nog altijd niet volledig voltooid zijn.<sup>2</sup> Pas na beëindiging van alle werken kan de situatie in de kern van Zwevegum op een goede manier in kaart gebracht worden (o.a. via tellingen) en kan er nagegaan worden welke maatregelen noodzakelijk zijn. Een verkeerscirculatieplan dient dan opgemaakt te worden.

### **Verkeersafwikkeling van de woonwijken**

Bij de opmaak van het verkeerscirculatieplan voor het centrum van Zwevegum, zal ook de verkeerscirculatie in de wijken die ontsluiten op de N8 in het centrum van Zwevegum moeten onderzocht worden. Dit met als doel sluipverkeer tegen te gaan. Mogelijke maatregelen zijn het knippen van bepaalde straten voor gemotoriseerd verkeer en het invoeren van eenrichtingsverkeer. Wijzigingen in de verkeerscirculatie kunnen ook gepaard gaan met maatregelen ter verbetering van de verkeerveiligheid en het beheersen van de snelheid.

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid in de woonwijken kunnen verschillende ingrepen overwogen worden: de aanleg van verhoogde inrichtingen op de kruispunten en de volledige herinrichting van de straten.

De belangrijkste ingreep voor de verbetering van de verkeersveiligheid is de aanleg van verhoogde inrichtingen. Deze maken de kruispunten beter zichtbaar, ontmoedigen het doorgaand verkeer en

<sup>2</sup> Op vandaag is men bezig met de herinrichting van de Kanaalweg tussen Zwevegum en Knokke waardoor het doorgaand verkeer terug door de kern van Zwevegum moet rijden.

vertragen het autoverkeer.

De herinrichting van de straten met een smaller rijprofiel is een maatregel die vooral tot doel heeft meer ruimte te creëren in deze wijk. Deze maatregelen kunnen uitgevoerd worden wanneer andere infrastructurele ingrepen (vernieuwingen van rioleringen,...) nodig blijken, maar zijn niet prioritair.

#### **Visie mbt trage wegen**

De gemeente erkent het belang van trage wegen voor de mobiliteit van voetgangers in de gemeente Zwevegem. Om de voor voetgangers belangrijkste trage wegen open te houden of te maken, wordt het opmaken van een beleidsplan trage wegen als één van de acties geformuleerd.

#### **Openbaar vervoer – ondersteunende maatregelen**

Het opzetten van specifieke sensibiliseringscampagnes voor het gebruik van het openbaar vervoer wordt aangemoedigd en bijgevolg opgenomen in het beleidsscenario.

#### **Verkeerscirculatie in het centrum van Zwevegem – ondersteunende maatregelen**

Een definitieve beslissing over de wijziging van de verkeerscirculatie in het centrum van Zwevegem kan pas genomen worden na een grondige evaluatie van de nieuwe verkeerssituatie die zal ontstaan na de volledige voltooiing van de omleidingsweg.

De opmaak van een studie met een onderzoek naar de wijziging van de verkeerscirculatie in het centrum van Zwevegem wordt dan ook opgenomen in het beleidsscenario.

#### **Verkeersontsluiting van bedrijventerreinen – ondersteunende maatregelen**

De weerhouden voorstellen voor de verkeersontsluiting van de firma Bekaert hebben betrekking op de structurering van de

verkeersstromen en op de verkeersveiligheid. Nochtans beschikt Zwevegem over belangrijke infrastructures, zoals het kanaal Kortrijk-Bossuit, die ook een andere vervoerswijzekeuze voor het goederentransport van de firma mogelijk maken. Daarom stelt de begeleidingscommissie voor dat de gemeente actief zou betrokken worden bij besprekingen over het gebruik van deze infrastructuur.

## 2. Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Zwevegem, maar evalueert deze ontwikkelingen wel vanuit mobiliteitsoverwegingen. Beslissingen over de ruimtelijke ontwikkelingen worden genomen in de structuurplannen op verschillende niveaus.

Naast de evaluatie van de ontwikkelingen omvat het mobiliteitsplan tevens een aantal mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid van de ontwikkelingen voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer te verbeteren.

Voor de evaluatie van de ontwikkelingen wordt naar de uitwerkingsnota verwezen. In deze beleidsnota wordt eerst een kort overzicht gegeven van het ruimtelijk beleid en de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen die in verschillende structuurplannen en beleidsdocumenten opgenomen zijn. Daarna worden een aantal mogelijke maatregelen opgelijst om de bereikbaarheid van de ontwikkelingen te beïnvloeden. Tot slot worden een drietal strategische projecten met een invloed op de mobiliteit bekeken. Ook voor deze projecten worden een aantal maatregelen voorgesteld om de bereikbaarheid voor alle modi te verbeteren.

### 2.1. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WVL) is goedgekeurd bij Ministerieel

Besluit van 6 maart 2002. Het geeft de gewenste ruimtelijke structuur aan voor West-Vlaanderen als een kader waarin ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Op 23 september 2010 besliste de provincieraad van West-Vlaanderen om het PRS-WVL gedeeltelijk in herziening te stellen.

Voor Zwevegem zijn volgende elementen van belang vanuit mobiliteitsoogpunt:

#### Wonen en bedrijvigheid

In het RSV worden de stedelijke gebieden geselecteerd. Het PRS-WVL selecteert de hoofddorpen en woonkernen. Bijkomende wooneenheden worden gebundeld in stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen. Hetzelfde geldt voor nieuwe bedrijventerreinen. Voor de selectie van de kernen en Zwevegem wordt verwezen naar het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen.

#### Kleinhandel

Het PRS-WVL bepaalt dat nieuwe kleinhandelszaken zich enkel kunnen vestigen in de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in overige woonconcentraties. Verweving met andere functies moet hier de regel zijn. Lintvorming van kleinhandel wordt op deze manier tegengegaan. Kleinhandelszaken buiten de kernen en de overige woonconcentraties kunnen niet uitbreiden. Op het grondgebied van Zwevegem worden geen te herstructureren kleinhandelslinten geselecteerd.

#### Verkeers- en vervoersstructuur

Volgende items vallen onder de bevoegdheid van de provincie:

- de selectie van secundaire wegen;
- de visie op het regionaal openbaar en collectief vervoer;
- de ontwikkeling van een provinciaal functioneel fietsroutenetwerk;

De beleidsdoelstellingen zijn:

- naar een bereikbaarheid streven afgestemd op gewenste ruimtelijke structuur van de provincie;
- versterken van alternatieven voor het autoverkeer;
- naar meer structurele verkeersveiligheid streven;
- aan een verhoogde leefbaarheid werken.

De categorisering van wegen gebeurt in drie categorieën.

- secundaire weg type I met als hoofdfunctie verbinden op bovenlokaal en lokaal niveau;
- secundaire weg type II met als hoofdfunctie verzamelen op bovenlokaal en lokaal niveau;
- secundaire weg type III met als hoofdfunctie verbinden voor openbaar vervoer en fietsverkeer op bovenlokaal en lokaal niveau.

De N8 (met inbegrip van de omleidingsweg N391 rond Zwevegem) wordt geselecteerd als een **secundaire weg I**. Bij secundaire wegen I primeert de verbindingsfunctie op het bovenlokale niveau. Het zijn wegen die in de eerste plaats een verbindende functie vervullen op het bovenlokale niveau voor alle vervoersmodi (autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer). Ze kunnen een maaswerk verkleinen, maar ze zijn niet geselecteerd als verbinding op het Vlaamse niveau en dus is de maasverkleinende functie niet langer gewenst. Het gaat bovendien om (steen)wegen die vroeger bij uitstek een verbindende functie hadden, een functie die grotendeels verloren ging door de aanleg van parallelle autosnelwegen. Deze wegen hebben ook nog een verzamelende functie en, noodzakelijkerwijs, een toegang verlenende functie.

In het ontwerp van herziening van het PRS-WVI, dat in juni 2012 werd voorlopig vastgesteld door de provincieraad, wordt de N8-N391 als een **secundaire weg II** geselecteerd op basis van de resultaten van de mobiliteitsstudie interfluviumruimte.

## 2.2. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 20 januari 2006.

De regio Kortrijk is binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. In het richtinggevend gedeelte wordt aangegeven dat het stedelijk gebied Kortrijk (delen van) van Kortrijk, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem omvat.

Voor Zwevegem werden volgende gewestelijke RUP's opgesteld:

- Het RUP stedelijk woongebied Slijpbeek
- Het RUP stedelijk woongebied Dreef
- Het grensgebied Zuidrand Zwevegem
- Het RUP gemengd regionaal bedrijventerrein Zwevegem-Losschaert.
- Gewestelijk RUP Leievallei

Daarnaast zijn ook volgende projecten binnen de afbakening van belang voor de mobiliteit in Zwevegem:

- Het RUP stedelijk woongebied Langwater
- Het Crematorium

## 2.3. Geïntegreerde visie met afbakening en uitwerken van inrichtingsvoorstellen voor het kanaal Bossuit-Kortrijk

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is een belangrijke infrastructuur in onze regio. De voorbije jaren werkte de provincie West-Vlaanderen, samen met Leiedal



als ontwerper, aan een visie op de toekomstige ontwikkelingen van het Kanaal Bossuit-Kortrijk en haar nabije omgeving. De visie werd opgebouwd rond drie hoofdthema's – verbinden, verzamelen en vertoeven – en streeft naar een maximale integratie van functies op en naast het water zoals economie, recreatie, natuurontwikkeling, landschap, ecologie en waterwinning.

Aan de Kanaalomgeving in totaliteit (van Kortrijk-centrum tot Bossuit) kan niet één functie toegekend worden. Het is een multifunctioneel gebied voor toerisme en recreatie, verkeer en vervoer, natuurontwikkeling, water-gebonden bedrijvigheid, cultureel erfgoed, wonen en waterproductie. Het streven naar een samenhangende, duurzame ruimtelijke ontwikkeling staat in de gebiedsvisie voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk centraal.

Zwevegem houdt vast aan de visie op het kanaal, zoals weergegeven in het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Hierin is een gedifferentieerde visie weergegeven op zowel de oevers, de kernen en de strategische locaties langs het kanaal. Belangrijk is hierbij dat de oevers van het kanaal van belang zijn voor hun verbindende functie voor recreatief verkeer maar ook voor niet-recreatief verkeer en transport op en naast het watervlak. Eventuele conflicten tussen recreatief en gemotoriseerd verkeer moeten – afhankelijk van de oever – opgelost worden in het voordeel van recreatief verkeer (west) of autoverkeer (oost).

De westelijke oever is hierin prioritair bestemd voor recreatief verkeer i.p.v. autoverkeer. Door het behoud van de Sluislaan (tussen sas Moen en Verzetslaam) kan het vrachtverkeer verplaatst worden naar de oostelijke oever, waardoor op deze westelijke oever resoluut kan gekozen worden voor recreatief verkeer langs de strategische hotspots (recreatie en natuur). De bestaande Oeverlaan blijft behouden als verbinding met de N353. Dit hoeft niet ten koste te



gaan van de fietser/recreant aangezien voldoende ruimte is om tussen watervlak en weg een vrij liggend fietspad aan te leggen.

## 2.4. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zwevegem

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zwevegem werd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen goedgekeurd op 1 april 2004.

De gewenste ruimtelijke structuur ziet Zwevegem als een complex geheel van een open en stedelijk gebied verbonden met het kanaal Bossuit-Kortrijk met een toeristische en ecologische potentie bovenop de bestaande transportfunctie. Het verstedelijkte Zwevegem vormt hiervan het centrum. Daarrond bevinden zich leefbare kernen in het buitengebied.

### Wonen

In verband met het wonen worden volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- Het voeren van een aanbodbeleid van woningen in de stedelijke kern
- Compacte kernen in de open ruimte door verdichting en uitbreiding aansluitend op de kern
- Tegengaan van het aaneengroeien van de kernen via open ruimteverbindingen
- Het scheppen van kwalitatieve woonomgevingen
- Gedifferentieerde woningvoorraad met voldoende sociale (huur- en koop-) woningen
- Het herwaarderen van het bestaande woningpatrimonium
- Gebiedsgerichte oplossing uitwerken voor zonevreemde woningen

De gemeente heeft behoefte aan nieuwe woongelegenheden. De behoefte wordt ingevuld via verschillende projecten:

- de inbreidingsprojecten,

- de woongebieden in het stedelijk gebied,
- de woongebieden in het buitengebied.

Concreet zijn er in Zwevegem plannen om volgende terreinen te ontwikkelen als woongebieden (zie ook uitwerkingsnota voor de evaluatie van deze ontwikkelingen):

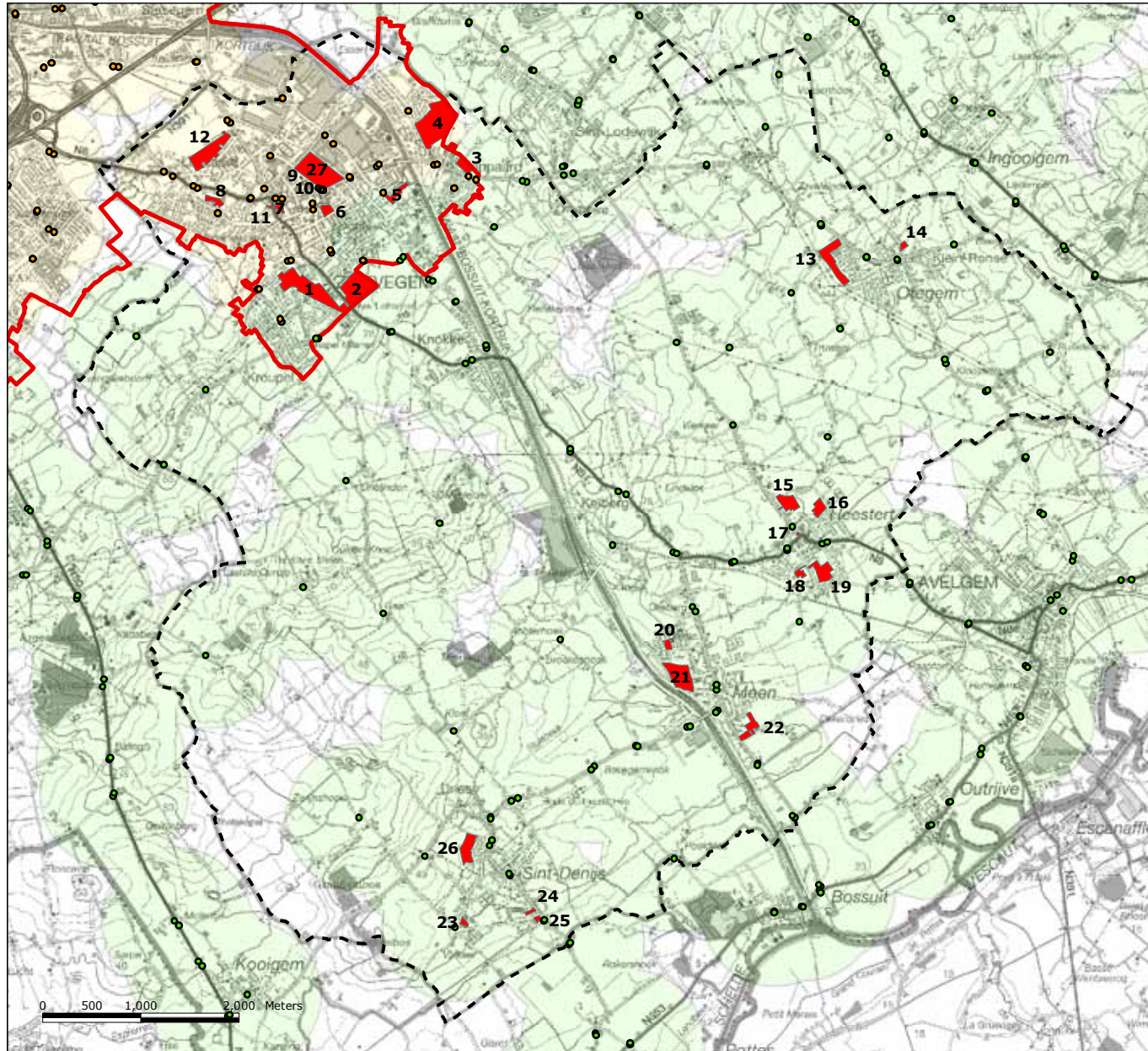
Nr	Naam	Potentieel aantal woningen
1	Kapel Milanen	260
2	Avelgemstraat	175
3	Otegemstraat	35 *
4	Kappaert	330
5	Transfo	65
6	Feesthal	0 (wordt school/park)
7	Leopoldstraat	30 *
8	Lindelaan	25
9	Bekaertstraat	0
10	Parking Maes	0
11	Werkwinkel	0
12	Losschaert	125
13	Wug Otegem	40
14	Site Tack Dendauw	7
15	Vierkeerstraat	38 *
16	Pontstraat	23 *
17	Hoek centrum Heestert	0 (parking)
18	Schoolstraat	10
19	Wug Heestert	43
20	Nijverheidslaan	18
21	Bekaertsite Moen	97
22	Herembodegemstraat	32
23	Kannootdries	7

**figuur 01: Projectzones wonen**

**Legende**

- bushaltes binnen afbakening
- bushaltes buiten afbakening
- ▭ afbakening stedelijk gebied
- ▭ projectzones
- buffer 500m
- buffer 750m

- 1 Kapel Milanen
- 2 Avelgemstraat
- 3 Otegemstraat
- 4 Kappaert
- 5 Transfo
- 6 Feesthal
- 7 Leopoldstraat
- 8 Lindelaan
- 9 Bekaertstraat
- 10 Parking Maes
- 11 Werkwinkel
- 12 Losschaert
- 13 wug Otegem
- 14 Site Tack Dendauw
- 15 Vierkeerstraat
- 16 Pontstraat
- 17 hoek centrum Heestert
- 18 Schoolstraat
- 19 wug Heestert
- 20 Nijverheidslaan
- 21 Bekaertsite Moen
- 22 Herembodegemstraat
- 23 Kannootdries
- 24 Rijkswacht
- 25 oud station
- 26 wug Sint Denijs
- 27 Bekaertsite



24	Rijkswacht	5
25	Oud Station	10
26	WUG Sint-Denijs	47
27	Bekaertsite	250

tabel 1: Nieuw te ontwikkelen woongebieden

\* : gerealiseerde ontwikkelingen

Vanuit mobiliteitsoogpunt zijn er geen fundamentele bezwaren om deze woongebieden te ontwikkelen. Er worden wel een aantal maatregelen voorgesteld om de bereikbaarheid (vooral voor fietsers) te verbeteren (zie hoofdstuk 2.5).

### Bedrijvigheid

In verband met bedrijvigheid worden volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- Kwaliteitsverhoging van bestaande en geplande terreinen
- Aanbodbeleid van bouwrijpe bedrijfsterreinen
- Er wordt gestreefd naar het uitbreiden van bestaande bedrijven en het heractiveren van bestaande bedrijventerreinen eerder dan het creëren van nieuwe bedrijventerreinen
- Oplossingen voor zonevreemde of storende bedrijven
- Concentratie van bedrijventerreinen in het stedelijk gebied

De Losschaert en het bedrijventerrein Bekaert worden geselecteerd als gemengde regionale bedrijventerreinen. De Losschaert maakt deel uit van een groter bedrijventerrein Luipaardzone dat zich eveneens uitstrekt op het grondgebied van Harelbeke en Kortrijk (EVOLIS). De site van Bekaert heeft een grote impact op de gemeente Zwevegem zowel in ruimtelijke als economische termen. Bij de herontwikkeling ervan wordt de oude spoorwegbedding bestemd als as voor langzaam verkeer.

De rest van de bedrijventerreinen op het grondgebied van de gemeente Zwevegem worden als lokale bedrijventerreinen aangeduid.

Tot slot kunnen een aantal bedrijventerreinen aangeduid worden als potentiële heroriënteringsprojecten. Dit houdt in dat er rond deze bedrijventerreinen een specifiek project kan opgestart worden naar de mogelijkheden tot reconversie voor deze terreinen. Het gaat voornamelijk over leegstaande en verouderde bedrijventerreinen:

- Knokke: Steenbakkerij: Ten westen van de kern van Knokke komt ter hoogte van de Avelgemstraat en de Kastanjeboomstraat een zone voor milieubelastende industrie voor. Deze zone wordt vandaag ingenomen door: wonen, containerpark, weiland, dierenasiel en opslagruimte. De gemeente wil deze zone in de toekomst inrichten als gemengde zone voor KMO's en gemeenschapsvoorzieningen in respect voor het bestaande wonen. De woningen langs de Kastanjeboomstraat moeten in de structuur ingeschakeld worden. Op die manier beantwoordt deze zone meer aan de schaal van Knokke. De ontsluiting dient te gebeuren vanuit de Avelgemstraat.
- Moen: Moense Beekstraat. Dit terrein is ondertussen herbestemd tot woongebied.
- Otegem: achter Zolderstraat – Ingooigemstraat
- Sint-Denijs: Jolainstraat. Dit terrein is ondertussen herbestemd tot KMO-zone.
- Zwevegem: het gedeelte van de Bekaertsite gelegen tussen de Deerlijkstraat-Harelbekestraat-Blokkestraat en de oude spoorwegbedding Kortrijk-Zwevegem. Dit is ondertussen bestemd naar woongebied (Bekaertsite).

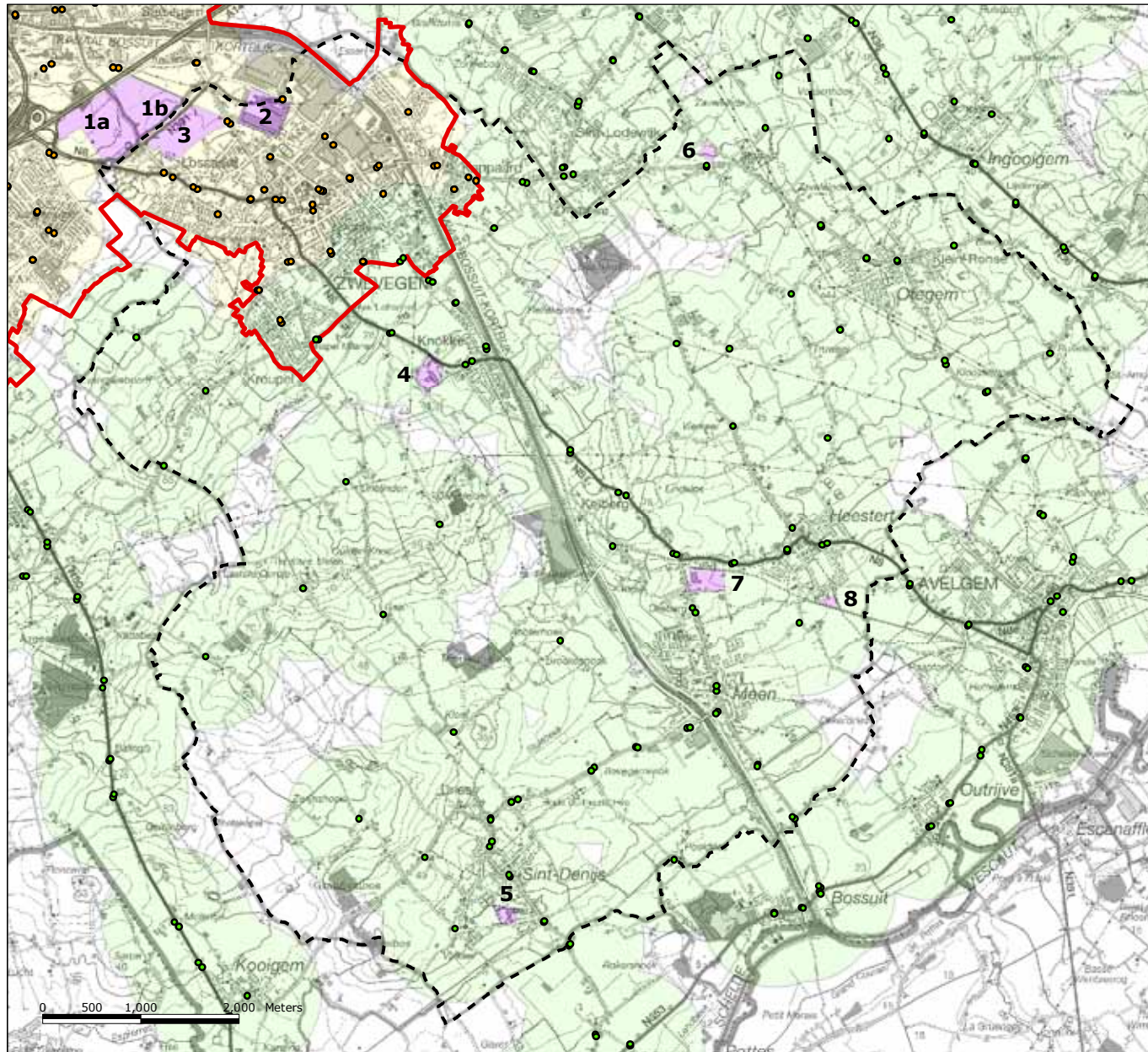
In (en rond) Zwevegem worden volgens het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan volgende nieuwe bedrijventerreinen voorzien (zie ook



**figuur 02: Projectzones bedrijvigheid**

Legende

- bedrijventerreinen
- 1a** Evolis - fase 1
- 1b** Evolis - fase 2
- 2** Blokken
- 3** Losschaert
- 4** Steenbakkerij Knokke
- 5** KMO-zone Jolainstraat
- 6** Otegem - Stropuit
- 7** Moe-Hee statie
- 8** Hee Spichtestraat
  
- bushaltes binnen afbakening
- bushaltes buiten afbakening
- afbakening stedelijk gebied
- buffer 500m
- buffer 750m



uitwerkingsnota voor de evaluatie van deze ontwikkelingen):

Nr	Naam	Oppervlakte
1a	Evolis fase 1 (regionaal bedrijventerrein) (ook op grondgebied Kortrijk en Harelbeke)	40,94 ha
1b	Evolis fase 2 (regionaal bedrijventerrein)	18,27 ha
2	De Blokken II (regionaal bedrijventerrein, gerealiseerd)	16,31 ha
3	Losschaert (regionale industriezone + lokaal bedrijventerrein)	22,07 ha
4	Knokke: Site Hanssens (heroriënteringsproject)	6,70 ha
5	Sint-Denijs: Jolainstraat (herbestemming bestaande industriezone II)	3,14 ha
6	Otegem: de Stropuyt (zoekzone middellange termijn)	1,90 ha
7	Moen/Heestert-Station (zoekzone middellange termijn - afh. van omleidingsweg)	8,03 ha
8	Ambachtelijk terrein aan de Spichtestraat (zoekzone middellange termijn)	1,15 ha

tabel 2: Nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen

Vanuit mobiliteitsoogpunt wordt de bedrijventone langs de Spichtestraat beter niet ontwikkeld (zie uitwerkingsnota). Verder zijn er een aantal maatregelen voor het verbeteren van fietsverbindingen en het stimuleren van het OV-gebruik.

### Kleinhandel

In verband met kleinhandel worden volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- Optimaliseren van de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden in de kernen
- Het sturen van de grootschalige detailhandel
- Verhogen van de aantrekkelijkheid van het openbaar domein
- De handelskernen uitbouwen met voldoende voorzieningen op lokaal niveau

Kleinhandel is er o.a. in de handelskern Zwevegem. De handelskern van Zwevegem bestaat uit de: Otegemstraat; de Kortrijkstraat, Harelbeekstraat en Deerlijkstraat tot aan de Bekaertstraat; de Avelgemstraat van de kerk tot aan Oude Bellegemstraat. In deze delen is er plaats voor centrumfuncties.

Daarnaast is er het lokaal kleinhandelslint langs de Avelgemstraat. Ter hoogte van de Avelgemstraat wordt het lokaal kleinhandelslint bevestigd. Er wordt geen nieuwe ruimte voor grootschalige detailhandel meer voorzien.

De Otegemstraat vormt een centrum in Zwevegem. Daarom dient de kleinhandel zich te concentreren in de omgeving van de Otegemstraat.

Tot slot is er de driehoek ter hoogte van de Harelbeekstraat en de N391. Ter hoogte van de Harelbeekstraat en de N391 wordt binnenkort een terrein gerealiseerd die een lokale commerciële ontwikkeling kan krijgen. Bij deze ontwikkeling moet er gestreefd worden naar een verweving met wonen. Er is op deze locatie plaats voor grootschalige handel en diensten die niet in rechtstreekse concurrentie zijn voor de handelskern van het centrum van Zwevegem. Bij het aanleggen van op- en afritten gelden er beperkingen in functie van de verkeersveiligheid. Er kan geen rechtstreekse ontsluiting voorkomen op de N391 (dit werd vastgelegd in het RUP).

## Recreatie

In verband met recreatie worden volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- Gerichte ontwikkeling van toerisme & recreatie om een te grote recreatiedruk te vermijden
- Het kanaal uitbouwen als drager voor toerisme & recreatie
- Zwevegem inschakelen in een groter toeristisch-recreatief netwerk
- Behoud en versterking van de landschappelijke waarde als toeristische troef
- Uitbouwen van een netwerk van voet- en fietsverbindingen gekoppeld aan toeristische knooppunten

## 2.5. Mogelijke maatregelen

### Maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van diverse ruimtelijke ontwikkelingen met de fiets (zie ook verder bij fietsnetwerk):

- Aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de N8.
- Aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de Zwevegemstraat/Otegemsesteenweg/Otegemstraat.
- Aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de Vinkestraat.
- Aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de Stationsstraat in Moen.
- Veilige inrichting van de kruising van het Guldensporenpad met de N391.
- Veilige inrichting van de kruising van de Luipaardstraat met de N391.
- Realisatie van een fietsverbinding vanuit het centrum van Zwevegem naar de Blokken.
- Realisatie van een fietsdoorsteek vanaf het Guldensporenpad naar de site Transfo.
- Realisatie van een fietsverbinding tussen Knokke-Zwevegem via Morinngoed naar Langwater in Kortrijk (om knooppunt Kortrijk-Oost te vermijden)

### Maatregelen ter bevordering van het OV-gebruik (zie ook verder bij OV-netwerk)

- Interne busbediening op de bedrijventerreinen Evolis en Losschaert.

### Aanbevelingen voor een goede ontsluiting van de driehoek ter hoogte van de Harelbeekstraat en de N391.

- Geen rechtstreekse ontsluiting van deze zone op op de N391.

## 2.6. Strategische ruimtelijke projecten

In de uitwerkingsnota werden voor 3 strategische ruimtelijke projecten het bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel opgesteld. Op basis van deze profielen werden een aantal voorstellen gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van deze sites voor alle modi. Hierna wordt per strategisch project een korte omschrijving van het project gegeven, met de mogelijke maatregelen per modus.

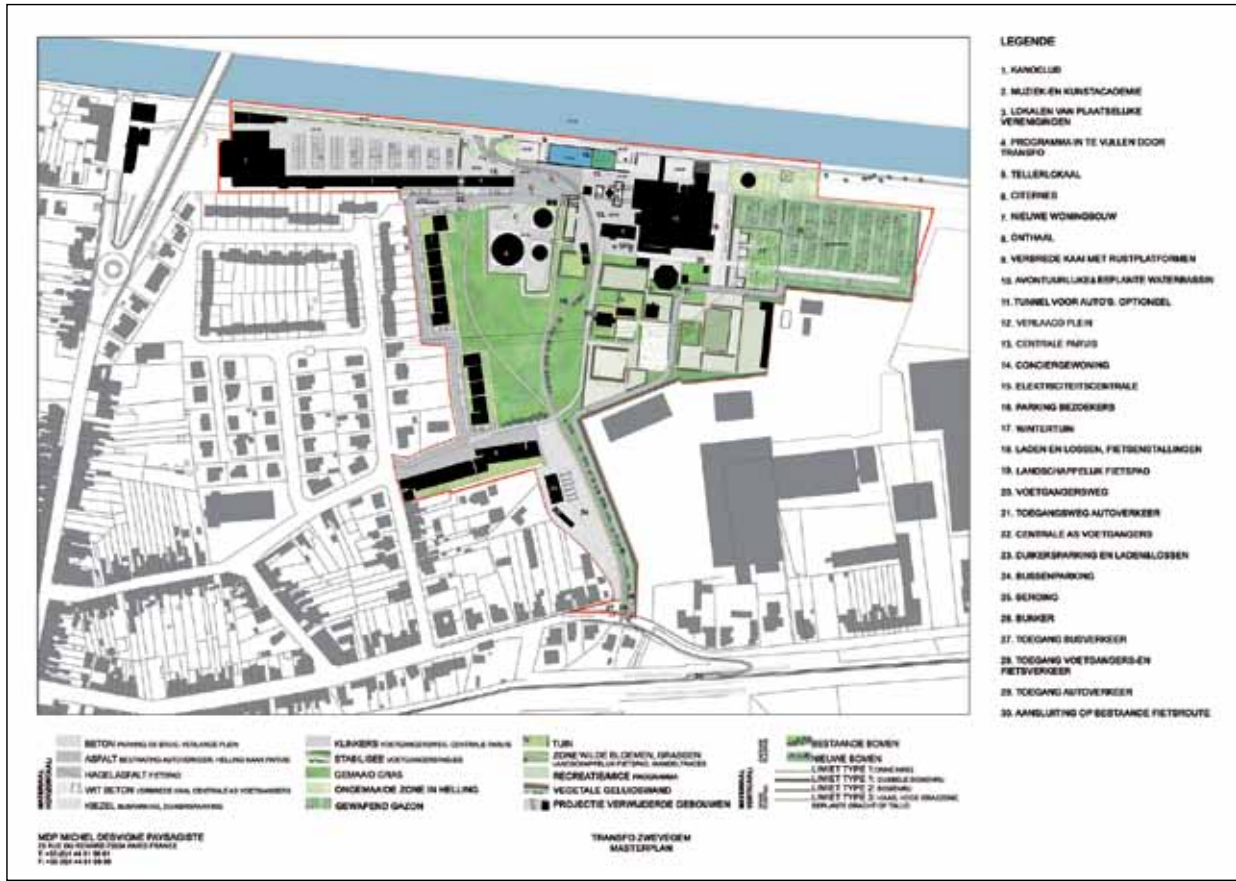
### 2.6.1. Site Transfo

#### Omschrijving

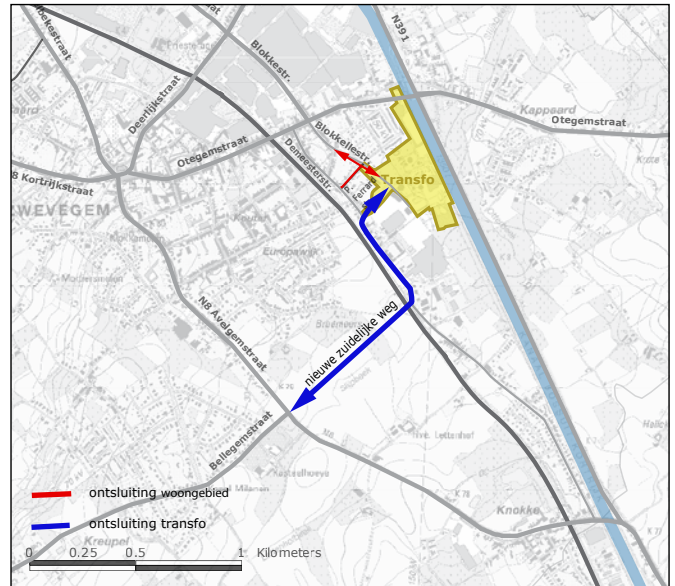
Op de site Transfo worden verschillende functies gepland. De onbebouwde ruimte op de site wordt aangelegd en opengesteld als een publiek park. Aan de rand van het park wordt een woonproject met 60 à 70 nieuwe wooneenheden gebouwd. In het hoofdgebouw van de voormalige elektriciteitscentrale wordt er een MICE-centrum (meetings, incentives, congresses en events) ingericht met onder andere een brasserie, een polyvalente evenementenhal, een auditorium, een feestzaal en kantoren.

De site zal ook functioneren als een recreatief

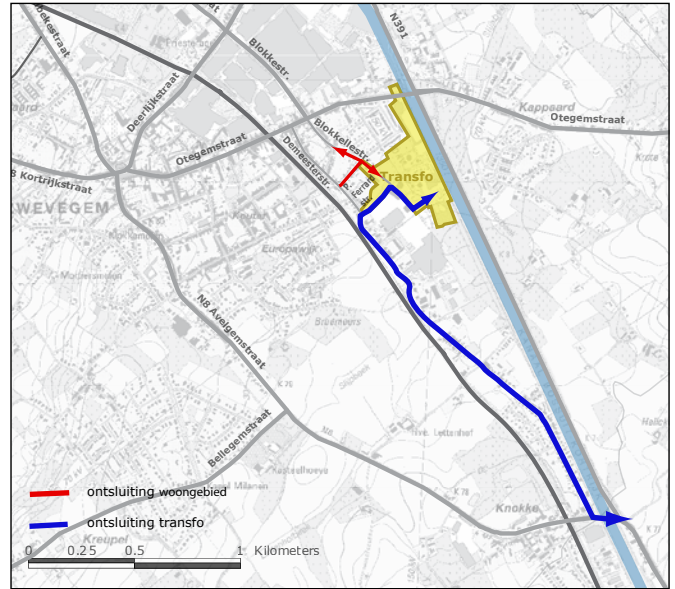




masterplan site transfo



voorkeursoplossing voor de ontsluiting van Transfo



tijdelijke oplossing voor de ontsluiting van Transfo



knooppunt waarvoor de nodige fietsvoorzieningen zullen worden aangelegd.

Tot slot zal de site plaats bieden aan tal van binnen- en buitensportactiviteiten zoals diepzeeduiken, avontuurlijke sporten, watergebonden activiteiten, ...

Naast de activiteiten op de site van Transfo zijn er ook verschillende activiteiten in het OC "de Brug", die aansluitend bij de site Transfo ligt. Het gaat onder andere om een tekenacademie, Showband Calypso, Schaakclub, Kanoclub, Miniatuur autoracing, Petanque, tafeltennis, ...

#### **Mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers:**

- Op de site zelf moet het trage wegennetwerk voldoende comfort voor voetgangers bieden

#### **Mogelijke maatregelen voor het stimuleren van het fietsgebruik (zie ook verder bij fietsnetwerk):**

- Op de site zelf moeten voldoende fietsverbindingen worden voorzien.
- Het interne fietsnetwerk moet op een vlotte manier op de fietsverbindingen in de omgeving aansluiten. Hierbij wordt gedacht aan de link met het Guldensporenpad en met jaagpad langs het kanaal.

#### **Mogelijke maatregelen voor het bevorderen van het openbaar vervoergebruik (zie ook verder bij OV-netwerk):**

- Minstens behouden van de frequentie en de amplitude van buslijn 91

#### **Opties voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer (zie ook verder bij categorisering)**

De nieuwe wooneenheden ontsluiten volgens de plannen voor de site Transfo via de Demeesterstraat - Paul Ferrardstraat.

Voor automobilisten zijn er verschillende mogelijkheden om de site met de recreatieve functies te bereiken (zie uitwerkingsnota).

De GBC besliste dat de ontsluiting via het tracé van de nieuw aan te leggen zuidelijke weg voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Breemeers van de N8 naar de Ellestraat de beste optie is.

Omdat de nieuwe zuidelijke weg niet onmiddellijk zal gerealiseerd worden, wordt eveneens een tijdelijke oplossing voorgesteld. Deze loopt via 'de N391-N8-Ellestraat-Blokellestraat' naar de nieuwe toegang van de site.

Zowel voor de tijdelijke als voor de voorkeursoplossing zijn er maatregelen noodzakelijk.

#### *Maatregelen voor de tijdelijke optie*

- Heraanleg Ellestraat zodat overlast voor omwonenden beperkt wordt

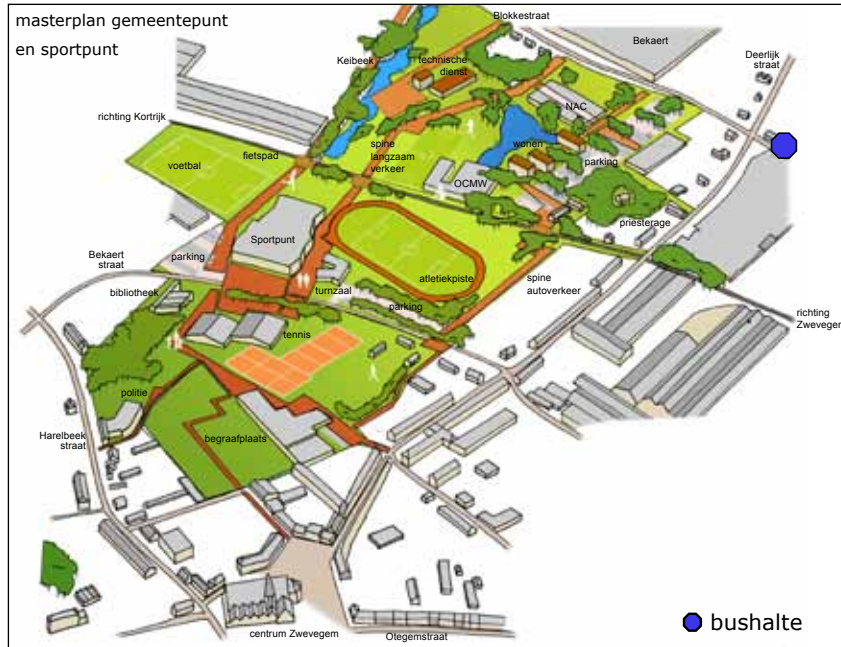
#### *Maatregelen voor de voorkeursoplossing*

- Aanleggen van de nieuwe zuidelijke weg tussen de N8 en de Ellestraat
- Oplossing voor kruising met Guldensporenpad

#### **Parkeervoorzieningen**

Om op piekmomenten geen overlast in de buurt te hebben door geparkeerde wagens, zouden er, volgens de raming in de uitwerkingsnota, een 416-tal parkeerplaatsen voor auto's moeten voorzien worden. In het huidige stedenbouwkundig plan zijn een 428-tal parkeerplaatsen voor auto's voorzien op de site Transfo. Daarbij zijn er ook nog 162 plaatsen bij de Brug voorzien.

Daarnaast moeten er op de site moeten ook minimaal 168 diefstalveilige en indien mogelijk overdekte fietsparkeerplaatsen worden voorzien.



## 2.6.2. Gemeentepunt en sportpunt

### Omschrijving van het project

Op de voormalige site van het bedrijf Bekaert tussen de Blokkestraat en de Bekaertstraat worden verschillende activiteiten uitgeoefend en zijn er verschillende nieuwe functies gepland.

In de kantorenzone (A) zal het nieuw administratief centrum (Gemeentepunt) van de gemeente Zwevegem ondergebracht worden. Alle diensten van het gemeentehuis, het GAC (Gemeentelijk Administratief Centrum), de administratieve diensten ATD, de jeugddienst en ook de OCMW-administratieve diensten, de Werkwinkel en de wijkinspecteurs PZ Mira zullen gevestigd worden in het Gemeentepunt.

De loodszone (B) is beschikbaar voor de vestiging van bedrijven, gedeeltelijk in de bestaande gebouwen, gedeeltelijk op verkavelde gronden. Het gaat om een bedrijvenzone van ongeveer 16 ha waar een 10- à 15-tal bedrijven zouden komen.

Op de site langs de Bekaertstraat (C) bevinden zich op vandaag al een bibliotheek, tennisvelden, een sportcentrum met turnzaal, verschillende voetbalpleinen, een loop piste, ...

Voor de zones A en C werd een masterplan opgemaakt, waarbij gepoogd wordt om ze als één geheel te laten functioneren en om ze op een logische manier op elkaar te laten aansluiten.

Op de site worden een 250-tal autoparkeerplaatsen voorzien.

### Mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers

- Uitbouw van trage wegen op de site met voldoende comfort voor voetgangers



- Aansluiting van deze trage wegen op trage wegnetwerk van de gemeente.

#### **Mogelijke maatregelen voor het stimuleren van het fietsgebruik (zie ook bij fietsnetwerk):**

- Aanleg van een fietspad langs de Blokkestraat
- Aanleg van een vlotte en veilige fietsverbinding naar het centrum van Zwevegem (as langzaam verkeer) met aansluiting op het Guldensporenpad
- Herinrichting van de Bekaertstraat met bijzondere aandacht voor fietsers

#### **Mogelijke maatregelen voor het bevorderen van het openbaar vervoergebruik (zie ook bij OV-netwerk):**

- Minstens behouden van de frequentie van de verschillende buslijnen van en naar de deelgemeentes

#### **Maatregelen voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer**

- Organiseren van de ontsluiting van de site via de Blokkestraat en de Deerlijkstraat.

#### **Parkeervoorzieningen**

- Voorzien van voldoende diefstalveilige en indien mogelijk overdekte fietsparkeerplaatsen
- Voorzien van een 250-tal autoparkeerplaatsen

### **2.6.3. Site Losschaert**

#### **Omschrijving van het project**

Op de site Losschaert, een terrein ten zuiden van het regionaal bedrijventerrein Evolis, worden volgende functies gepland:

- Een regionaal bedrijventerrein van 14,7 ha netto met plaats voor ongeveer 10 regionale bedrijven

- Een lokaal bedrijventerrein van 3,8 ha netto met plaats voor ongeveer 15 lokale bedrijven
- Een woonzone van ongeveer 5 ha waar ongeveer 125 wooneenheden zullen gebouwd worden

#### **Mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers**

- Uitbouw van trage wegen op de site met voldoende comfort voor voetgangers
- Aansluiting van deze trage wegen op trage wegnetwerk van de gemeente.

#### **Mogelijke maatregelen voor het stimuleren van het fietsgebruik (zie ook bij fietsnetwerk):**

- Veilig inrichten van de oversteekpunten voor fietsers op de N391 ter hoogte van het Guldensporenpad en de Luipaardstraat

#### **Mogelijke maatregelen voor het bevorderen van het openbaar vervoergebruik (zie OV-netwerk):**

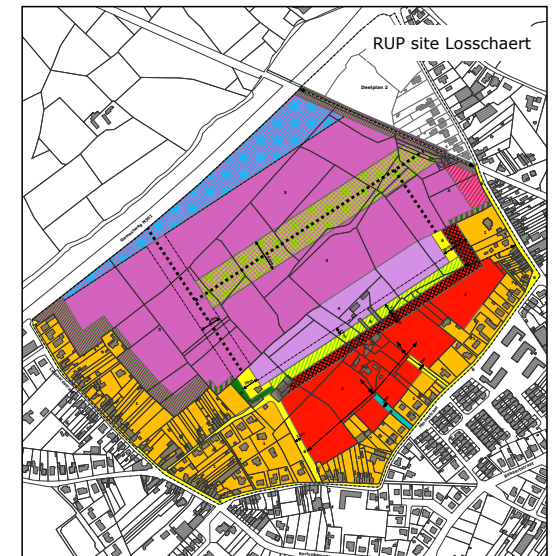
- Minstens behouden van de frequentie van de buslijn naar het station

#### **Maatregelen voor de ontsluiting met gemotoriseerd verkeer**

- Realiseren van een rotonde op de N391 voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer naar de zone Losschaert en de tweede fase van Evolis

#### **Parkeervoorzieningen**

- Toepassing van de stedenbouwkundige voorschriften mbt duurzaam parkeerbeleid uit het RUP Losschaert.



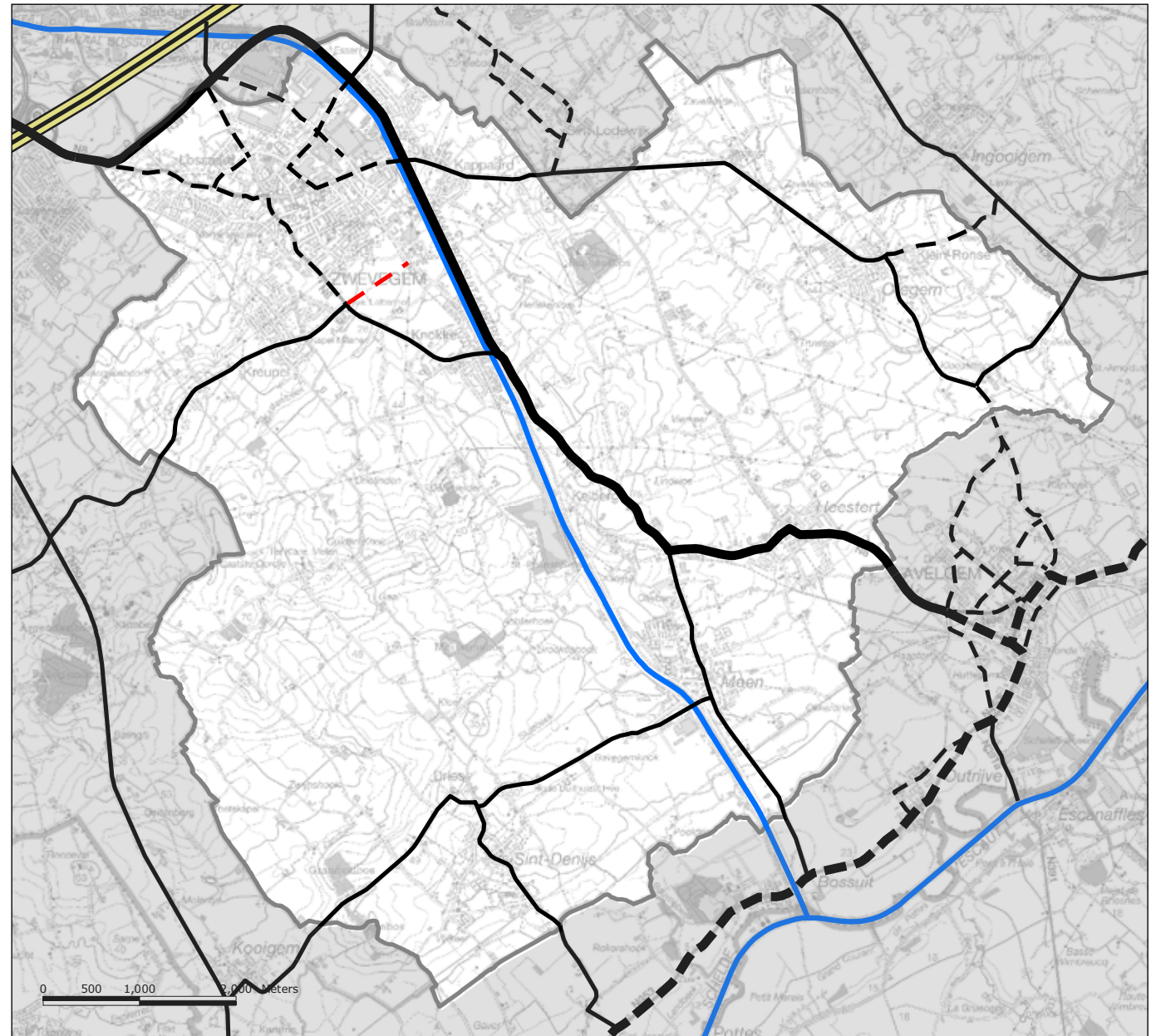


**figuur 03: Categorisering van de wegen**

Legende

-  Hoofdweg
-  Secundaire weg I
-  Secundaire weg II
-  Lokale weg I
-  Lokale weg II
-  Te realiseren lokale weg II
-  waterlopen
-  gemeentegrens

Noot: in het ontwerp PRS-WVI, in juni 2012 voorlopig vastgesteld door de provincieraad, wordt de N391-N8 als een secundaire weg II geselecteerd.



## 3. Werkdomein B: Verkeersnetwerken

### 3.1. Categorisering van de wegen

#### 3.1.1. Variante 1: zonder de realisatie van de lokale omleiding rond Heestert en de ontsluitingsweg van de industriezone in Moen

In het mobiliteitsplan wordt een voorstel gedaan voor de categorisering van het wegennet van Zwevegem. Deze categorisering houdt rekening het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Zwevegem.

In de uitwerkingsnota wordt aangegeven op welke punten de categorisering van de wegen geactualiseerd werd.

De nieuw aan te leggen zuidelijke weg rond Zwevegem vanaf de Avelgemstraat (ter hoogte van de Bellegemstraat) tot aan de Ellestraat wordt geselecteerd als een lokale weg II. Deze weg zal vooral dienst doen als hoofdontsluitingsweg naar de site Transfo (zie h. 2.6.1) en naar de bedrijventone Breemeers (zie h. 2.4.2).

In een eerste variante worden de lokale omleiding rond Heestert en de ontsluitingsweg van de industriezone in Moen niet gerealiseerd. De doortocht door Heestert wordt dan gecategoriseerd als een secundaire weg I. Dit betekent dat de doortochtherinrichting van Heestert hierop zal moeten afgestemd worden en zal worden ingericht als een secundaire weg I.

<b>Secundaire wegen I</b>
De omleiding N391 en de N8 tussen Knokke en Avelgem worden geselecteerd als secundaire weg I*
<b>Lokale wegen I</b>
Otegemstraat (vanaf de N391)
Harelbeekstraat (vanaf de N391)
Deerlijkstraat (vanaf de N391)
Bellegemstraat
Avelgemstraat (tussen de Bellegemstraat en de N391)
Zwevegemstraat
<i>Scheldestraat</i>
Tiegemstraat
Stationsstraat-Kerkstraat-Bossuitstraat
Verzetslaan-Moenstraat
Kooigemstraat
<i>Helkijnstraat</i>
Scheldestraat
<b>Lokale wegen II</b>
Kortrijkstraat (vanaf centrum tot de N391)
<i>Harelbeekstraat (vanaf de Bekaertstraat tot de N391)</i>
<i>Deerlijkstraat (vanaf de Bekaertstraat tot de N391)</i>
<i>Otegemstraat (vanaf de Bekaertstraat tot de N391)</i>
<i>Bekaertstraat (met knip ter hoogte van het gemeentepunt)</i>
Avelgemstraat (vanaf centrum tot de Bellegemstraat)
<i>Blokkestraat (tot aan de knip voor zwaar verkeer)</i>
<i>Ingooigemstraat</i>
<i>De nieuw aan te leggen zuidelijke weg om Zwevegem vanaf de Avelgemstraat tot aan de Ellestraat</i>
<b>Lokale wegen III</b>
De rest van de wegen

\* in het ontwerp PRS-WVI, in juni 2012 voorlopig vastgesteld door de provincieraad, wordt deze weg als een secundaire weg II geselecteerd.

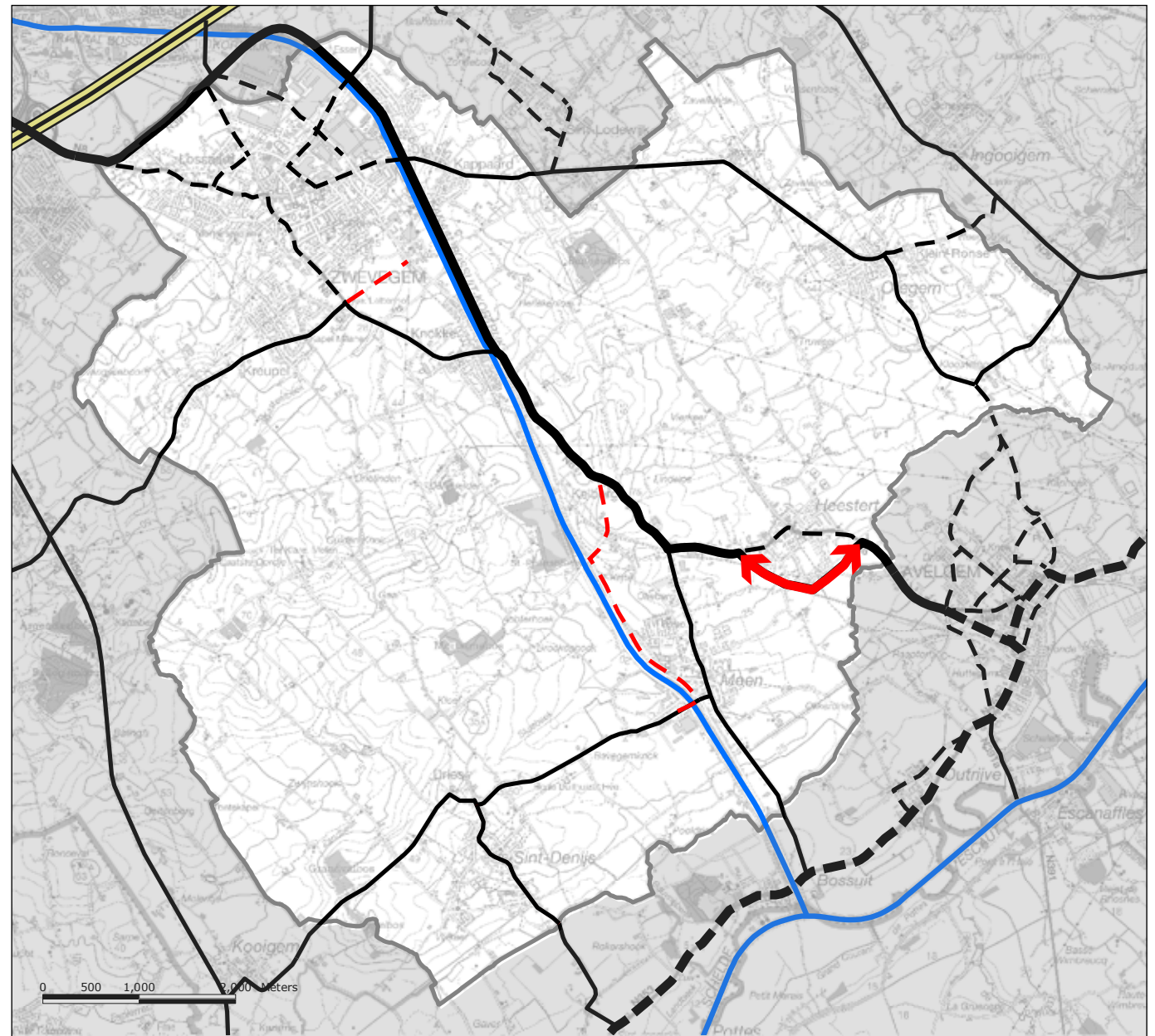
*cursief gedrukt*: wijziging tov het GRS (voor meer detaillering: zie uitwerkingsnota)

**figuur 04: Categorisering van de wegen**

Legende

-  Hoofdweg
-  Secundaire weg I
-  Te realiseren secundaire weg I
-  Secundaire weg II
-  Lokale weg I
-  Lokale weg II
-  Te realiseren lokale weg II
-  waterlopen
-  gemeentegrens

Noot: in het ontwerp PRS-WVI, in juni 2012 voorlopig vastgesteld door de provincieraad, wordt de N391-N8 als een secundaire weg II geselecteerd.



### 3.1.2. Variante 2: met de realisatie van de lokale omleiding rond Heestert en de ontsluitingsweg van de industriezone in Moen

In de tweede variante worden de lokale omleiding rond Heestert en de ontsluitingsweg van de industriezone in Moen wel gerealiseerd. De doortocht door Heestert wordt dan gecategoriseerd als een lokale weg II terwijl de omleiding de rol van secundaire weg I op zich neemt. Op vandaag is nog niet duidelijk of en via welk tracé de omleiding zal gerealiseerd worden. Verder onderzoek zal dit uitwijzen.

De nieuwe ontsluitingsweg naar de industriezone van Moen wordt als een lokale weg II gecategoriseerd. Ze heeft een louter ontsluitende functie voor de industriezone en geen verbindende functie op lokaal of bovenlokaal vlak.







\* in het ontwerp PRS-WVI, in juni 2012 voorlopig vastgesteld door de provincieraad, wordt deze weg als een secundaire weg II geselecteerd.  
*cursief gedrukt*: wijziging tov het GRS (voor meer detaillering: zie uitwerkingsnota)

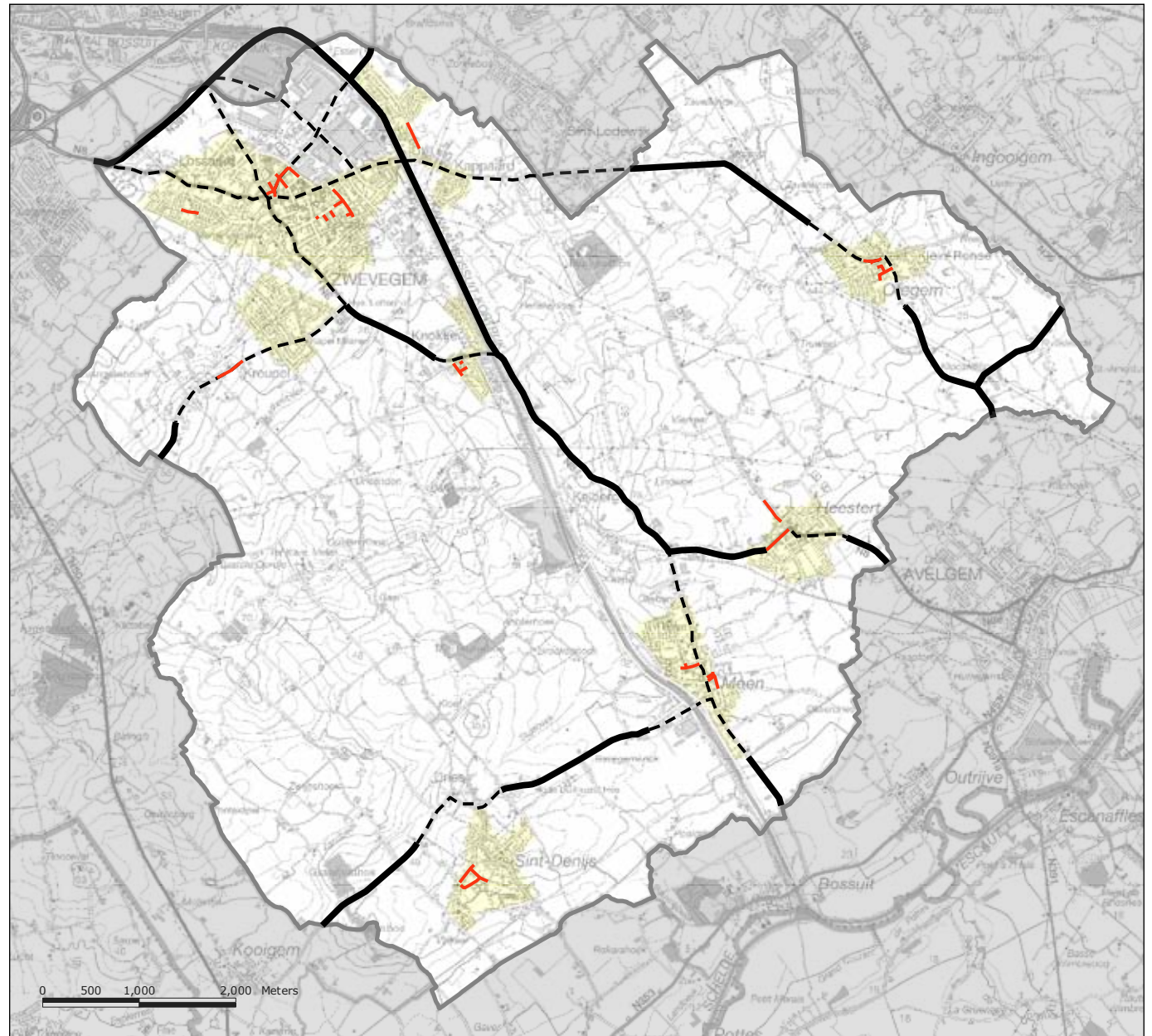
<b>Secundaire wegen I</b>
De omleiding N391 en de N8 tussen Knokke en Avelgem met omleiding rond Heestert worden geselecteerd als secundaire weg I*
<b>Lokale wegen I</b>
Otegemstraat (vanaf de N391)
Harelbeekstraat (vanaf de N391)
Deerlijkstraat (vanaf de N391)
Bellegemstraat
Avelgemstraat (tussen de Bellegemstraat en de N391)
Zwevegemstraat
<i>Scheldestraat</i>
Tiegemstraat
Stationsstraat–Kerkstraat–Bossuitstraat
Verzetslaan–Moenstraat
Kooigemstraat
Helkijnstraat
Scheldestraat
<b>Lokale wegen II</b>
Kortrijkstraat (vanaf centrum tot de N391)
<i>Harelbeekstraat (vanaf de Bekaertstraat tot de N391)</i>
<i>Deerlijkstraat (vanaf de Bekaertstraat tot de N391)</i>
<i>Otegemstraat (vanaf de Bekaertstraat tot de N391)</i>
<i>Bekaertstraat (met knip ter hoogte van het gemeentepunt)</i>
Avelgemstraat (vanaf centrum tot de Bellegemstraat)
<i>Het nog te bepalen tracé voor het ontlasten van het zwaar verkeer door Moen, aansluitend op de N8</i>
<i>Blokkestraat (tot aan de knip voor zwaar verkeer)</i>
<i>Ingooigemstraat</i>
De doortocht door Heestert
<i>De nieuw aan te leggen zuidelijke weg om Zwevegem vanaf de Avelgemstraat tot aan de Ellestraat</i>
<b>Lokale wegen III</b>
De rest van de wegen



figuur 05: Snelheidsplan

Legende

-  70 km/u
-  50 km/u
-  zone 30 - schoolomgeving
-  zone 30 - woongebied/verkaveling
-  verblijfsgebied
-  gemeentegrens





## 3.2. Snelheidsplan

Op basis van de categorisering van de wegen werden voor de belangrijkste wegen snelheidsregimes opgesteld. Deze snelheidsregimes geven voor ieder straatdeel aan welke ontwerpsnelheid moet gehanteerd worden bij de (her)inrichting van de straat.

Op de secundaire wegen en lokale wegen type I en II wordt voor de delen, die niet binnen de verblijfsgebieden liggen, een snelheid van 70 km/u voorgesteld.

Daarnaast wordt een duidelijke afbakening van de zones 50 in het bebouwde weefsel van de gemeente Zwevegem (de verblijfsgebieden) vooropgesteld. Daar waar van de snelheid van 70 km/u naar 50 km/u overgegaan wordt, dient dit duidelijk in het straatbeeld waarneembaar te zijn (poorteffecten).

De zones 30 worden op selectieve plaatsen zoals schoolomgevingen en woonwijken en verkavelingen ingepland.

In de schoolomgevingen werden al zones 30 afgebakend (zie figuur).

In de woonwijken en verkavelingen kunnen gefaseerd zones 30 (als onderdelen van de verblijfsgebieden) ingevoerd worden. Op de kaart worden de bestaande zones 30 weergegeven. Deze kunnen in de toekomst dus nog uitgebreid worden.

De gefaseerde invoering van zones 30 in woonwijken kan als volgt gebeuren:

- Toekomstige uitbreidings- en inbreidingsprojecten sowieso inrichten als zone 30
- Bestaande woonwijken die zonder infrastructurele maatregelen in aanmerking komen als zone 30 worden zone 30 (na aanpassing van de

- aanvullende reglementen)
- Bestaande woonwijken die enkel met het nemen van maatregelen in aanmerking komen voor zone 30, worden stap voor stap ingericht als zone 30

## 3.3. Parkeren

### Onderzoek

In 2009 gebeurde een parkeeronderzoek in het centrum van Zwevegem (zie uitwerkingsnota). Dit onderzoek toonde volgende zaken aan:

- Er bestaat geen grote parkeerdruk in het centrum van Zwevegem, integendeel, uit de tellingen blijkt dat er meer dan voldoende plaatsen voorzien zijn in de centrumstraten. Dit betekent dat het bij het herinrichten van de centrumstraten geen probleem zou mogen zijn een aantal parkeerplaatsen op te geven bvb. ten voordele van voetgangers- en fietsvoorzieningen en/of straatgroen.
- Het aandeel foutparkeerders is relatief klein.
- Het aandeel langparkeerders in het centrum is, door de al vigerende blauwe zone, heel beperkt. Langparkeerders parkeren zich voornamelijk in die zones waar dat mag, maar dat veroorzaakt ook hier geen onopvangbare druk. Integendeel, er is nog restcapaciteit.

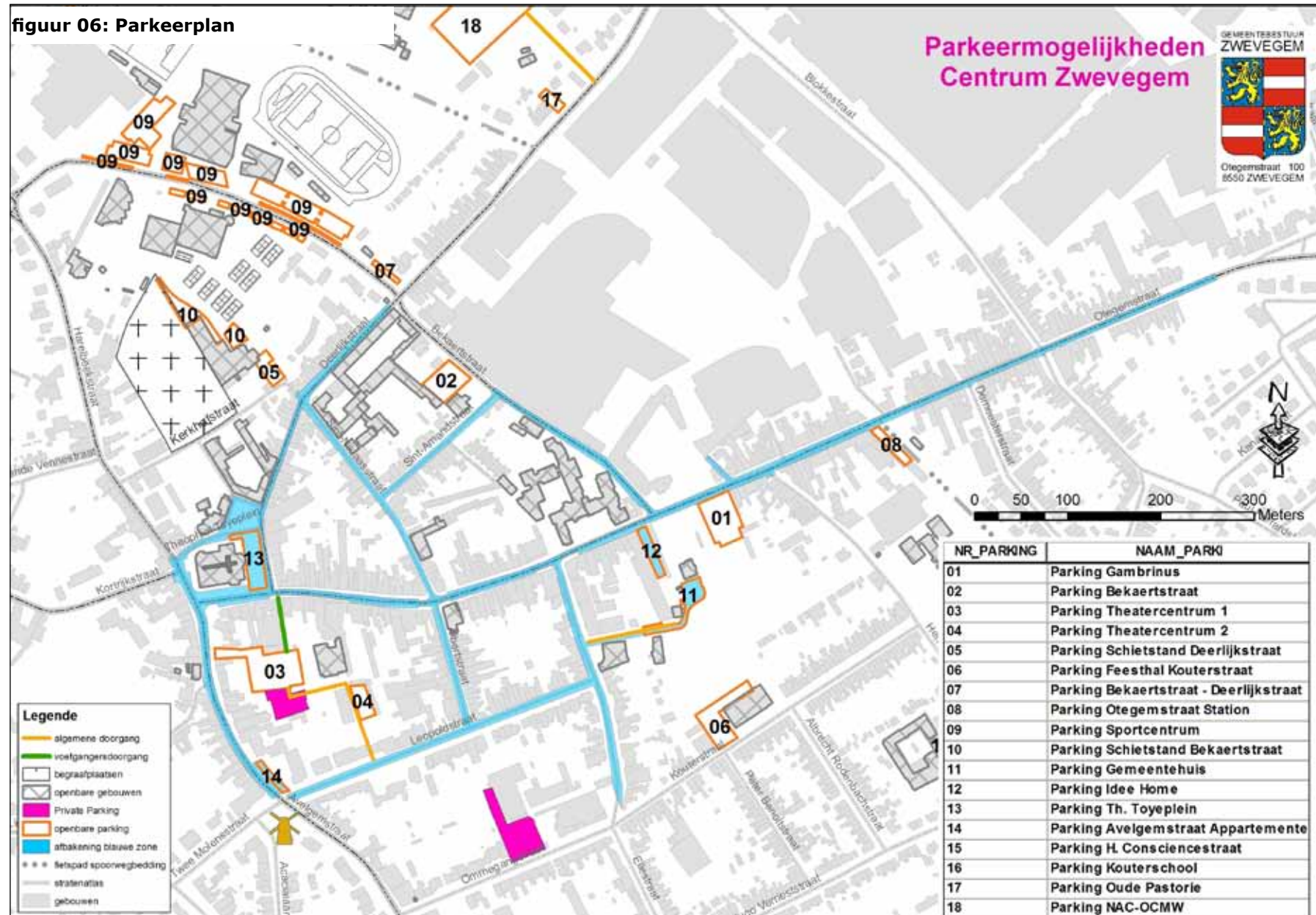
### Visie

De visie rond parkeerbeleid drukt uit waar Zwevegem naartoe wil met zijn parkeerbeleid. De gemeente wil voor zijn centrum een duurzaam parkeerbeleid uitwerken en wenst hierbij:

- het niet-noodzakelijk autogebruik in het centrum te verminderen
- het comfort voor voetgangers en fietsers te verhogen
- de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

figuur 06: Parkeerplan

Parkeermogelijkheden  
Centrum Zwevegem



NR_PARKING	NAAM_PARKI
01	Parking Gambrinus
02	Parking Bekaertstraat
03	Parking Theatercentrum 1
04	Parking Theatercentrum 2
05	Parking Schietstand Deerlijkstraat
06	Parking Feesthal Kouterstraat
07	Parking Bekaertstraat - Deerlijkstraat
08	Parking Otegemstraat Station
09	Parking Sportcentrum
10	Parking Schietstand Bekaertstraat
11	Parking Gemeentehuis
12	Parking Idee Home
13	Parking Th. Toyeplein
14	Parking Avelgemstraat Appartemente
15	Parking H. Consciencestraat
16	Parking Kouterschool
17	Parking Oude Pastorie
18	Parking NAC-OCMW

Op deze manier kan gewerkt worden aan een betere leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het centrum.

### **Parkeeropgave**

Het ingrijpen op parkeren in Zwevegem gebeurt op drie manieren:

- toepassing van het "stand-still" principe (basismaatregel die, volgens de bepalingen van het mobiliteitsconvenant, in elk mobiliteitsplan opgenomen wordt)

In de gemeente zal het totale aantal publieke parkeerplaatsen niet meer stijgen. Dit betekent dat indien er op een bepaalde plaats parkeerplaatsen aangelegd worden, er op een andere plaats minstens evenveel parkeerplaatsen moeten verwijderd worden.

Maar dit houdt ook in dat indien parkeerplaatsen verdwijnen door infrastructurele maatregelen, die elders moeten gecompenseerd worden. Het parkeeraanbod kan dus van de ene naar een andere locatie verschoven worden. Zo kunnen bij de herinrichting van straten een aantal parkeerplaatsen geschrapt worden ten gunste van bredere voetpaden, ruimte voor fietsenstallingen, groenaanplantingen,... zolang die parkeerplaatsen maar op een andere plaats toegevoegd worden. Bij het voorzien van nieuwe publieke functies en openbare gebouwen kunnen uiteraard wel de nodige parkeerplaatsen voorzien worden, zodat de druk hiervan niet verlegd wordt naar het openbaar domein.

- invoering van betalend parkeren bij toenemende parkeerdruk

In het verleden werden al een aantal maatregelen uitgevoerd om met de parkeerdruk in het centrum van Zwevegem om te gaan. Zo werd een blauwe zone ingevoerd die vooral een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen tot doel had. Op vandaag is duidelijk dat deze blauwe zone volstaat om de parkeerdruk in de hand te houden en een efficiënt

gebruik van de parkeerplaatsen te garanderen (zie parkeeronderzoek 2009). Een stap verder gaan en betalend parkeren invoeren is dus niet nodig. Indien zou blijken dat de parkeerdruk in het centrum van Zwevegem of in andere deelgemeenten toch zou toenemen, dan kan een efficiënter gebruik van de totale parkeerplaatsen verhoogd worden door de invoering van betalend parkeren.

- wegnemen van parkeerplaatsen waar het nodig is om het comfort van voetgangers en van fietsers te verhogen

Dit zal o.m. gebeuren bij de uitbouw van het fietsroutenetwerk, bij de herinrichting van de doortochten en van de schoolomgevingen.

### **Parkeerplan**

Het parkeerplan voor Zwevegem bestaat uit een blauwe zone in de centrumstraten en een aantal openbare parkings voor langparkeerders (zie figuur hiernaast).

### **Signalisatie parkings**

Om zoekverkeer te vermijden in het centrum wenst de gemeente Zwevegem de openbare parkings voor het langparkeren op een duidelijke manier signaliseren. De opmaak van een parkeersignalisatieplan is noodzakelijk.

### **Parkeren in woonwijken**




Voor het parkeren in woonwijken wordt bij nieuwe ontwikkelingen volgende algemene normering gevolgd: het voorzien van 2,1 parkeerplaatsen per wooneenheid. Bij het afleveren van de verkavelingsvergunningen wordt beoordeeld of het parkeren op een kwalitatieve manier georganiseerd wordt en of er voldoende parkeerplaatsen zullen gerealiseerd worden om de druk op te vangen.









**figuur 07: Kaart Vlaams Vrachtrouten netwerk**

Legende







Toegangspunten

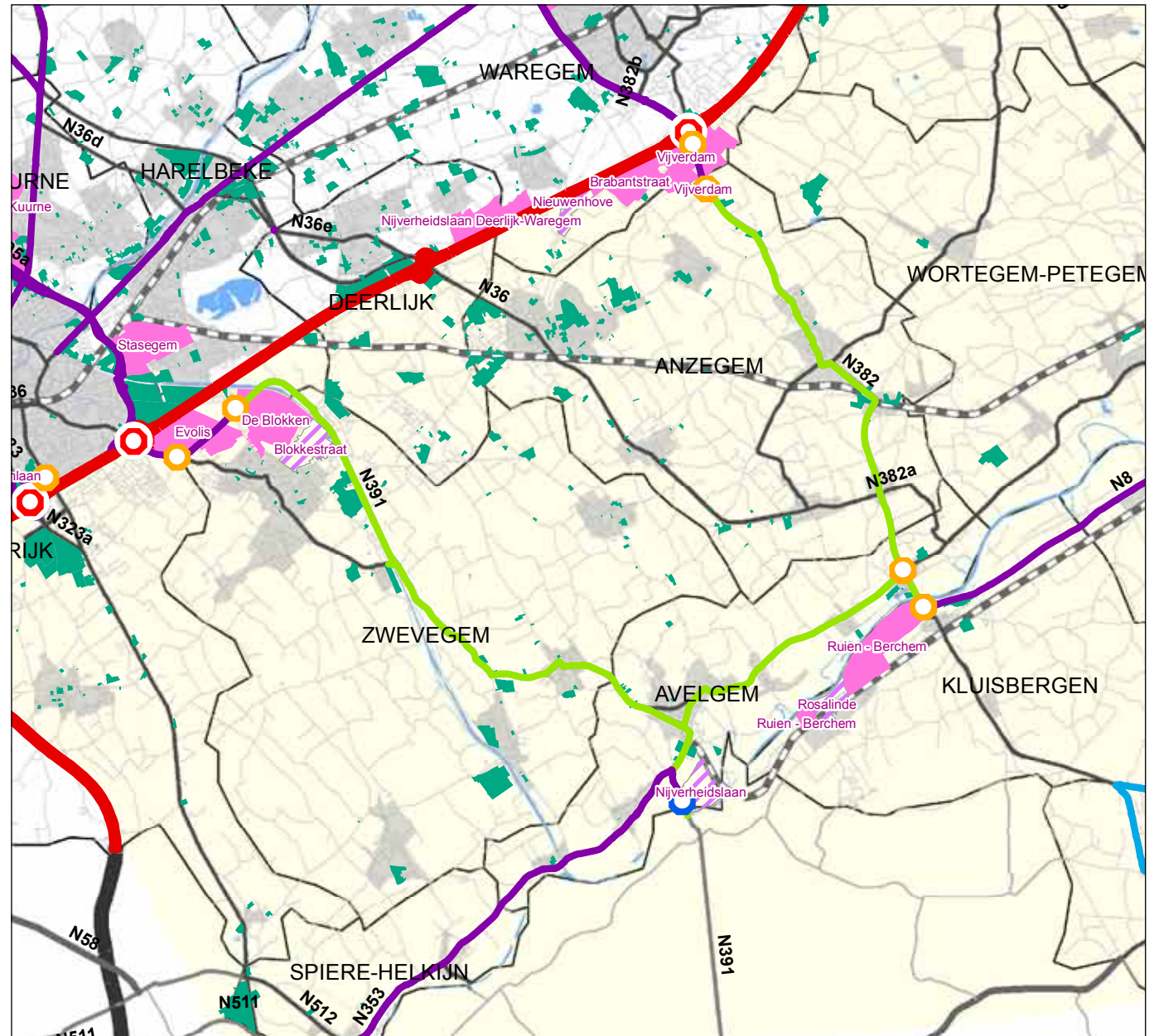
-  Multimodaal knooppunt
-  Lokaal knooppunt
-  Regionaal knooppunt

Vrachtrouten netwerk korte termijn

-  Hoofdvrachtroutenet
-  Hoofdvrachtroute A
-  Vrachtroute type 1
-  Alternatieve Vrachtroute 1
-  Vrachtroute type 2
-  Vrachtroute type 3

Bedrijventerreinen

-  Gesel. bedrijventerreinen
-  Nieuw gesel. bedrijventerreinen
-  Niet geselecteerd
-  Spoorbeddingen
-  Bebouwde kom
-  Wateroppervlakten



### 3.4. Routes zwaar verkeer

Het netwerk voor zwaar verkeer hangt nauw samen met de wegencategorisering. Routes voor zwaar verkeer moeten zo veel mogelijk op de primaire of secundaire wegen liggen. Een aantal bedrijventerreinen sluiten niet aan op deze wegen en moeten noodgedwongen ontsluiten via lokale wegen. Hier geldt het principe om zo veel mogelijk via lokale wegen I te ontsluiten en de lokale wegen II en III slechts in zeer uitzonderlijke gevallen en mits goede motivering te gebruiken.

De bovenlokale routes voor het zwaar verkeer worden op Vlaams niveau geselecteerd, de lokale routes worden in dit mobiliteitsplan geselecteerd. De opmaak van het Vrachtroutenetwerk Vlaanderen geeft aan gemeenten de kans om hiervan gebruik te maken om lokalere, gemeentelijke bedrijventerreinen aan te sluiten. Op deze manier zal het vrachtverkeer gestructureerd naar het hoofdwegennet kunnen ontsluiten en volgens vastgestelde routes kunnen rijden. Hierdoor kan eventuele overlast, zoals verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid, in de toekomst beperkt worden, en biedt dit een kader dat gemeenten effectief ondersteunt in het nemen van maatregelen om ongewenst (sluip)vrachtverkeer tegen te gaan.

#### 3.4.1. Vrachtroutenetwerk Vlaanderen (in opmaak)

Bij de uitwerking van het vrachtroutenetwerk Vlaanderen wordt getracht om tot een gedragen, gebiedsdekkend netwerk te komen voor bovenlokaal vrachtverkeer op basis van een door MOW - BMV vastgestelde methodiek.

Het "regionaal vrachtroutenetwerk" heeft tot doel de gewenste vrachtroutes aan te duiden om regionale

bedrijvenzones (groter dan 50 ha) te verbinden met het hoofdwegennet. Het vrachtroutenetwerk is noodzakelijk om de bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Het uiteindelijke product bevat ondermeer een bewegwijzeringconcept dat een kader schept voor de bewegwijzering van en naar de regionale bedrijventerreinen vanaf het hoofd- en primaire wegennet.

Het netwerk op macro-schaal bestaat uit:

- Hoofdvrachtroutes: dit is het hoofdwegennet en de primaire wegen type 1

Het netwerk op meso-schaal bestaat meer concreet uit:

- Vrachtroutes 1: de aangewezen ontsluitingsroutes van de attractiepolen op meso-schaal naar het hoofdwegennet.
- Vrachtroutes 2: de aangewezen routes zijn voor interne relaties tussen attractiepolen binnen de regio, als er geen alternatief via het hoofdwegennet mogelijk is (bvb. doordat de omrijfactor te groot is).
- Vrachtroutes 3: koppelstukken om het netwerk te vervolledigen (doorgaande vrachtstromen moeten wel geweerd worden).

Uitgangspunt is dat bestemmingsverkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegennet en de primaire wegen type 1 (macro-schaal). Vanaf het hoofdwegennet moet een structuur op meso-schaal opgezet worden die zorgt voor de selectieve bereikbaarheid van de bedrijven op meso-schaal.

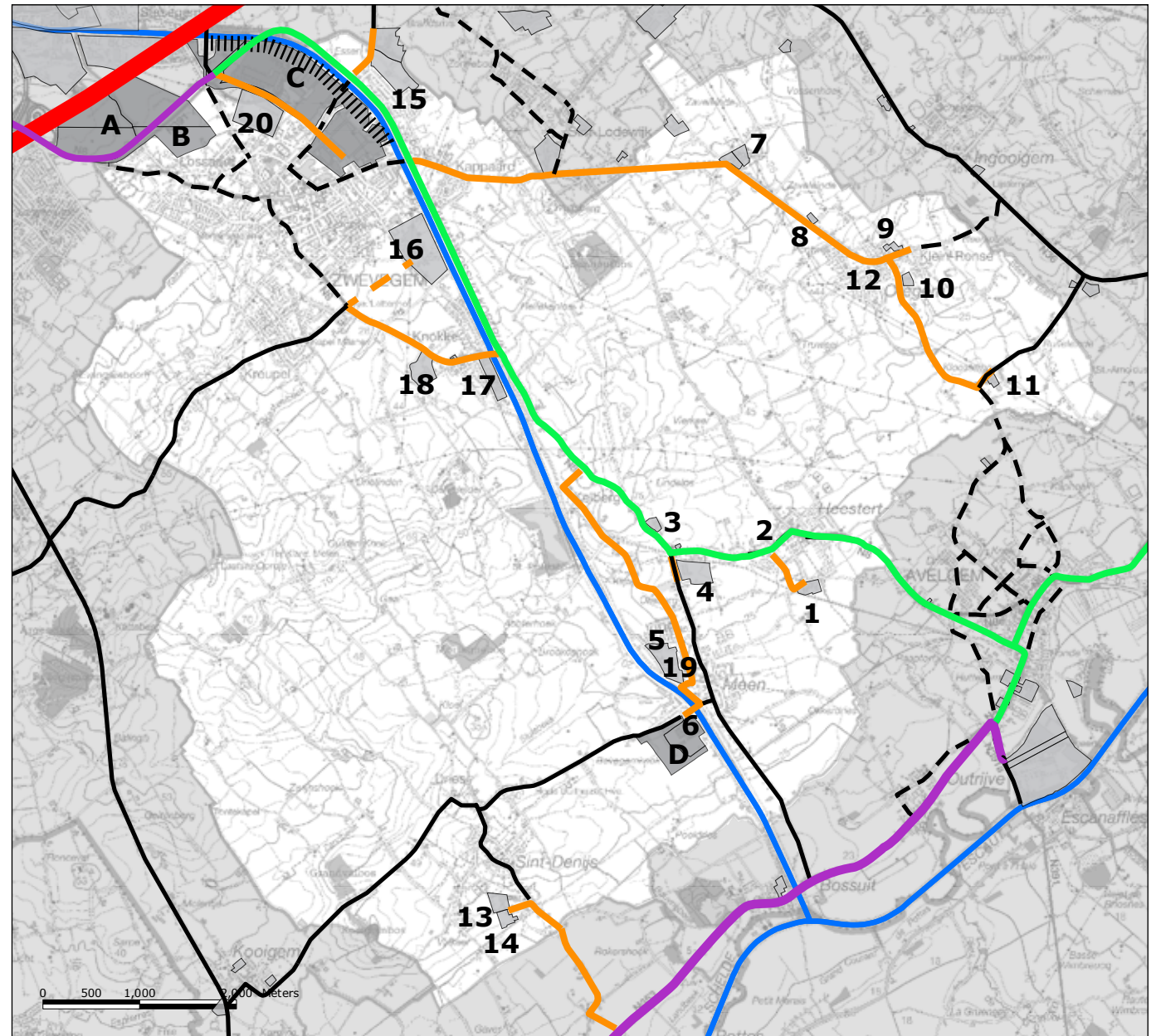
Op grondgebied van Zwevegem is de N391-N8 tot aan het knooppunt aan de Blokken geselecteerd als een vrachtroute 1. Deze weg ontsluit de regionale terreinen Evolis, Losschaert en de Blokken. Tussen dit knooppunt en Avelgem wordt ze geselecteerd als een vrachtroute 3. Deze ontsluit het lokale terrein (3)

**figuur 08: Routes zwaar verkeer op lokaal niveau\_variante zonder omleiding Heestert en nieuwe ontsluitingsweg Moen**

**Legende**

- █ Hoofdvrachtroute
- █ Vrachtroute type I
- █ Vrachtroute type III
- █ Lokale vrachtroute
- - - Te realiseren lokale vrachtroute
- Lokale weg I
- - - Lokale weg II
- Waterlopen
- ||||| Watergebonden bedrijvigheid
- Gemeentegrens

- A. Evolis
  - B. Losschaert Zwevegem
  - C. Bekaert Zwevegem
  - D. Trekweg Moen
1. Spichtestraat Heestert
  2. N8 Gauwelstraat Heestert
  3. N8 - Keiberg Heestert
  4. Stationsstraat Moen/Heestert
  5. Olieberg Moen
  6. Trekweg Moen
  7. Stropuit Otegem
  8. Vichtestraat Otegem
  9. Zolderstraat Otegem
  10. Klein Ronse Otegem
  11. Tiegemstraat Otegem
  12. Centrum Otegem
  13. Jolainstraat Sint-Denijs
  14. Spoorwegstraat Sint-Denijs
  15. Esserstraat Zwevegem
  16. Blokellestraat/Breemeers Zwevegem
  17. Pannebakkersstraat Knokke
  18. Steenbakkerij/Knokke Zwevegem
  19. Bedrijfsgebouwen Bekaert Moen
  20. De Blokken Zwevegem





Keiberg Heestert en als de omleiding rond Heestert gerealiseerd wordt ook terrein (1) Spichtestraat Heestert. Als deze niet gerealiseerd wordt, dan wordt de doortocht door Heestert als vrachtroute type 3 geselecteerd. Dan is de ontsluiting van het terrein (1) Spichtestraat problematisch (zie figuur lokale vrachtroutes, variante zonder omleiding rond Heestert).

### **3.4.2. Lokaal vrachtroutenetwerk**

De bovenlokale vrachtroutes worden aangevuld met lokale vrachtroutes, die het vrachtverkeer van de lokale bedrijventerreinen, de bedrijventerreinen kleiner dan 50 ha en grote solitaire bedrijven naar het hogere wegennet toe verzamelen. Bij het selecteren van de lokale vrachtroutes werd gezocht naar de meest optimale en snelle verbinding van deze terreinen met de bovenlokale vrachtroutes.

De terreinen 4, 7, 8, 10, 11, 12, 15, 17, 18 worden ontsloten via een lokale weg type I, deze worden dan ook als lokale vrachtroutes geselecteerd (zie figuur hiernaast). Voor terreinen 10, 11 en 12 moet wel doorheen de kern van Otegem gereden worden. Voor de ontsluiting van terreinen 17 en 18 dient de kern van Knokke doorgereden worden. Een deel van de lokale vrachtroute om deze terreinen te ontsluiten loopt over het grondgebied van Deerlijk. Overleg met deze gemeente is noodzakelijk.

Terrein 2 ontsluit via een vrachtroute 3 als de omleiding rond Heestert niet gerealiseerd wordt. Als de omleiding wel gerealiseerd wordt, dan is er een snelle verbinding via een lokale route type II met de vrachtroute type 3 en kan dit aanvaard worden.

Voor de terreinen 5, 6, 19 en D wordt de nieuwe ontsluitingsweg als lokale route geselecteerd. Als deze niet gerealiseerd wordt, dan zal de doortocht door Moen als lokale vrachtroute functioneren. Dan

is de ontsluiting van deze terreinen problematisch (zie figuren met varianten met en zonder nieuwe ontsluitingsweg Moen).

Terreinen 13 en 14 ontsluiten via een lokale weg type I naar een hoofdroute. De lokale vrachtroute wordt wel over het grondgebied van Spiere-Helkijn gelegd. Er moet hierover nog overlegd worden met de gemeente Spiere-Helkijn. Indien dit niet aanvaard wordt, dan moet door de kern van Sint-Denijs ontsloten worden, wat terug problematisch is.

Terrein 16 wordt via Knokke en de nieuw te realiseren zuidelijk weg tussen de Ellestraat en de Avelgemstraat ontsloten. Deze nieuwe weg zou op de Avelgemstraat aansluiten op het kruispunt met de Bellegemstraat. De Blokellestraat en de Ellestraat zullen hierdoor ontlast worden van het vrachtverkeer. De ontsluiting van dit terrein is problematisch als deze weg niet gerealiseerd wordt. Dan verloopt de ontsluiting via de Blokkestraat en is het kruispunt Blokkestraat-Otegemstraat problematisch en is er een probleem van leefbaarheid in de Blokkellestraat.

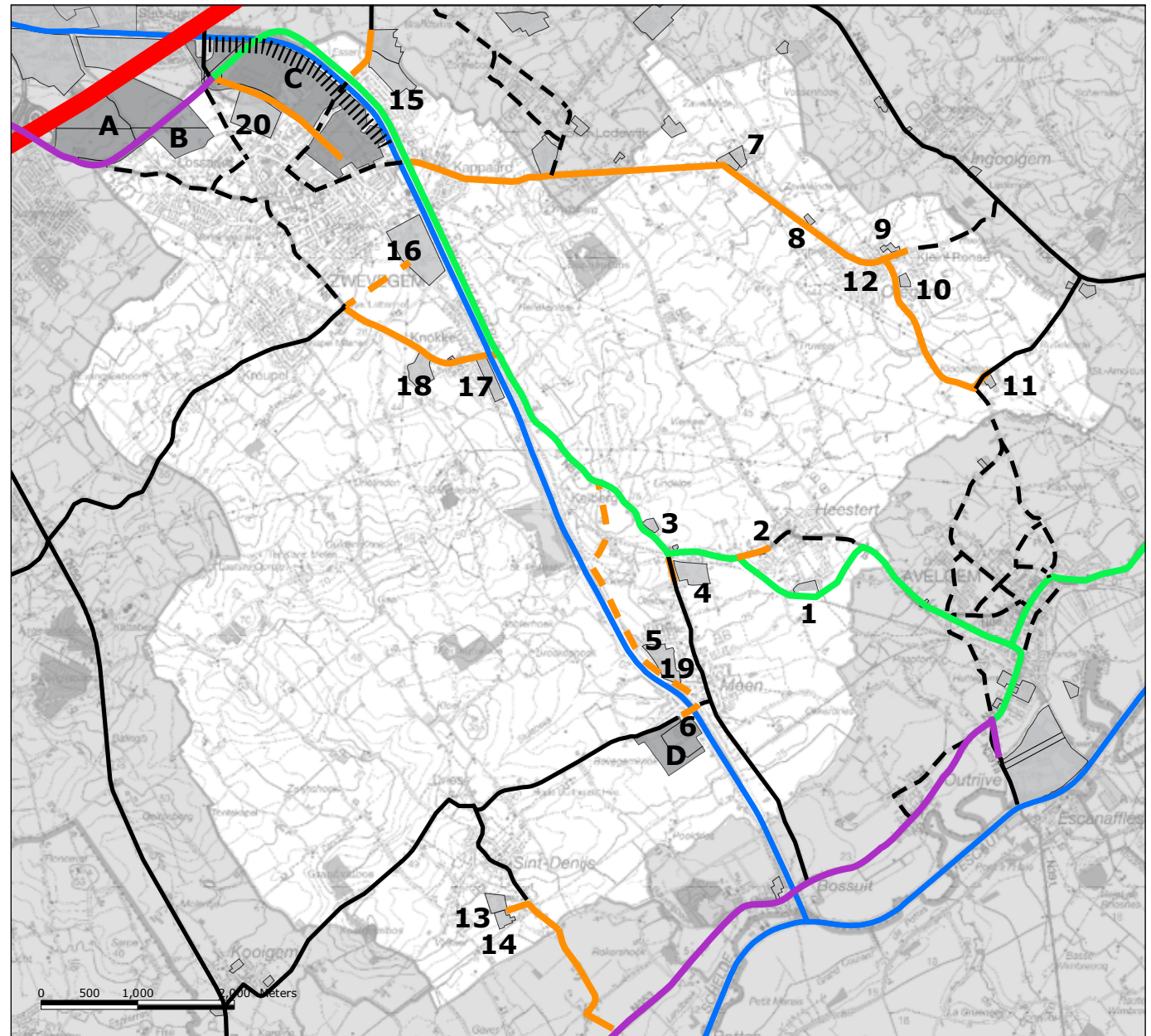
De ontsluiting van terrein 20 maar ook van terrein C gebeurt via een lokale weg type II (de Blokkestraat) Om de verkeersafwikkeling van terrein 20 ter hoogte van de Blokken ordelijker en veiliger te laten verlopen zal de Blokkestraat heringericht worden. Hierbij zal in de Blokkestraat, kant Otegemstraat, een onderbreking voor vrachtwagens aangelegd worden. Deze onderbreking voor vrachtwagens zal het verkeer aan het kruispunt Otegemstraat-Blokkestraat vlotter en veiliger laten verlopen en de centrumstraten van Zwevegem ontlasten van vrachtverkeer. De onderbreking voor vrachtwagens in de Blokkestraat zal gerealiseerd worden na de voltooiing van de werken aan de N391. Bijkomend kan een onderbreking voor het vrachtverkeer in de Deerlijkstraat voorzien worden. Dit vereist echter een evaluatie van de verkeerskundige gevolgen van de aanleg van de N391 rond Zwevegem.

**figuur 09: Routes zwaar verkeer op lokaal niveau\_variante met omleiding Heestert en nieuwe ontsluitingsweg Moen**

**Legende**

- █ Hoofdvrachtroute
- █ Vrachtroute type I
- - - Te realiseren vrachtroute type I
- █ Vrachtroute type III
- █ Lokale vrachtroute
- - - Te realiseren lokale vrachtroute
- Lokale weg I
- - - Lokale weg II
- Waterlopen
- Watergebonden bedrijvigheid
- Gemeentegrens

- A. Evolis
  - B. Losschaert Zwevegem
  - C. Bekaert Zwevegem
  - D. Trekweg Moen
1. Spichtstraat Heestert
  2. N8 Gauwelstraat Heestert
  3. N8 - Keiberg Heestert
  4. Stationsstraat Moen/Heestert
  5. Olieberg Moen
  6. Trekweg Moen
  7. Stropuit Otegem
  8. Vichtestraat Otegem
  9. Zolderstraat Otegem
  10. Klein Ronse Otegem
  11. Tiegemstraat Otegem
  12. Centrum Otegem
  13. Jolainstraat Sint-Denijs
  14. Spoorwegstraat Sint-Denijs
  15. Esserstraat Zwevegem
  16. Blokellestraat/Breemeers Zwevegem
  17. Pannenbakkersstraat Knokke
  18. Steenbakkerij/Knokke Zwevegem
  19. Bedrijfsgebouwen Bekaert Moen
  20. De Blokken Zwevegem





Belangrijk is dat de bewegwijzering naar de bedrijvzones op dit plan zwaar verkeer afgestemd wordt en dat de nodige tonnagezones ingevoerd worden om het plan in uitvoer te brengen.

### **3.4.3. Vervoer over het water**

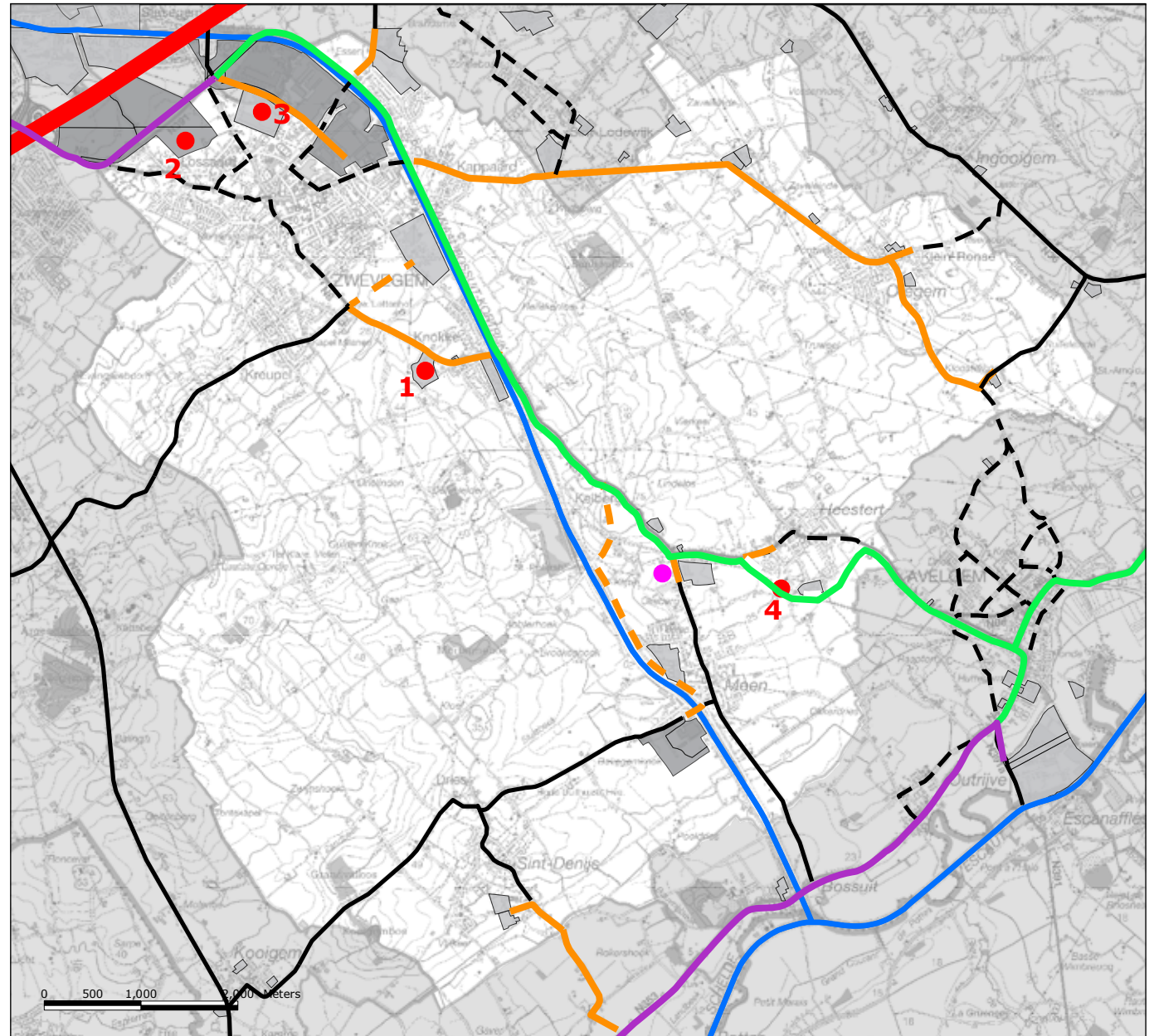
Het duurzaam scenario in het mobiliteitsplan Vlaanderen wil voor het goederenvervoer het aandeel van de binnenvaart doen toenemen. Het goederenvervoer via de waterweg dient dus gestimuleerd te worden. Bedrijvzones langs het kanaal van Bossuit-Kortrijk dienen zoveel mogelijk toegewezen te worden aan watergebonden bedrijven. De bestaande bedrijven zullen gestimuleerd worden van de waterweg gebruik te maken.

In het kader hiervan wordt verwezen naar de studie Kanaal Bossuit-Kortrijk (2009-2010), een studie uitgevoerd door Leiedal in opdracht van de provincie West-Vlaanderen. In deze studie wordt een visie gegeven over de toekomstige ontwikkelingen van het Kanaal. De zone ten zuiden van het Kanaal gelegen op het grondgebied van Zwevegem wordt voor een groot stuk aangeduid als zone voor watergebonden bedrijvigheid.

**figuur 14: Locaties voor het parkeren van vrachtwagens**

Legende

-  Hoofdvrachtroute
-  Vrachtroute type I
-  Te realiseren vrachtroute type I
-  Vrachtroute type III
-  Lokale vrachtroute
-  Te realiseren lokale vrachtroute
-  Lokale weg I
-  Lokale weg II
-  Waterlopen
-  Gemeentegrens
-  Potentiële locaties voor vrachtwagenparkings
- 1. site Hanssens
- 2. site Losschaert
- 3. de Blokken
- 4. omleiding Heestert
-  Bestaande vrachtwagenparking



### 3.4.4. Parkeren van vrachtwagens

In de gemeente Zwevegem is er vraag naar ruimte voor het parkeren van vrachtwagens. Het gaat om het voorzien van een 15-tal parkeerplaatsen, al dan niet verspreid over verschillende locaties. In de uitwerkingsnota werden een zevental zones onderzocht op hun geschiktheid voor het parkeren van vrachtwagens.

Ze werden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:

- *ligging in de omgeving*: het parkeerterrein sluit bij voorkeur aan bij een bebouwde kern of een centrum, op deze manier blijft de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers vanuit de centra gevrijwaard
- *bereikbaarheid voor fietsers*: de parkeerplaats moet op een veilige manier bereikbaar zijn met de fiets vanuit het dichtstbijgelegen centrum en vanuit het centrum van Zwevegem
- *overlast voor de omgeving*: het vertrekken van vrachtwagens of het parkeren van koelwagens mag geen overlast voor omliggende woningen veroorzaken
- *sociale controle*: de vrachtwagens mogen niet geïsoleerd staan zodat er minder kans is op vandalisme
- *beschikbare en noodzakelijke ruimte*: dimensionering volgens het 'vademecum duurzaam parkeerbeleid': 3 meter breedte noodzakelijk, voor 1 vrachtwagen is ongeveer 18 m obstakelvrije ruimte noodzakelijk, op de langsliggende weg is 7 m noodzakelijk voor het parkeermanoeuvre

Uit de beoordeling bleek dat vooral de site Losschaert, de Blokken en de site Hanssens in aanmerking komen voor de realisatie van een parkeerplaats voor vrachtwagens. De gemeente geeft aan dat ook bij de realisatie van de omleiding rond Heestert plaats voor vrachtwagens zou kunnen voorzien worden.

Er is een bestaande parking ter hoogte van Moen-Station.

Parkeerzones voor vrachtwagens moeten dus in eerste instantie op deze locaties ingericht worden. Als dit gebeurt, dan moeten voor de betreffende zones ter plekke opmetingen gebeuren om na te gaan of een parkeerplaats voor vrachtwagens er effectief veilig kan ingericht worden. Bij de inrichting van dergelijke zone, moet bijzondere aandacht besteed worden aan de verlichting en de afbakening van de parkeerplaats. Ook moet de afstandsregel van 100 m voor het parkeren van koelwagens t.o.v. woningen gerespecteerd worden. Dit dient bij de verdere detaillering van de zones verder bekeken te worden.

De GBC stelt voor om ook parkeerplaatsen voor vrachtwagens te voorzien in Otegem en Sint-Denijs. Er moet bijkomend onderzoek gebeuren naar potentiële locaties in deze gemeenten.

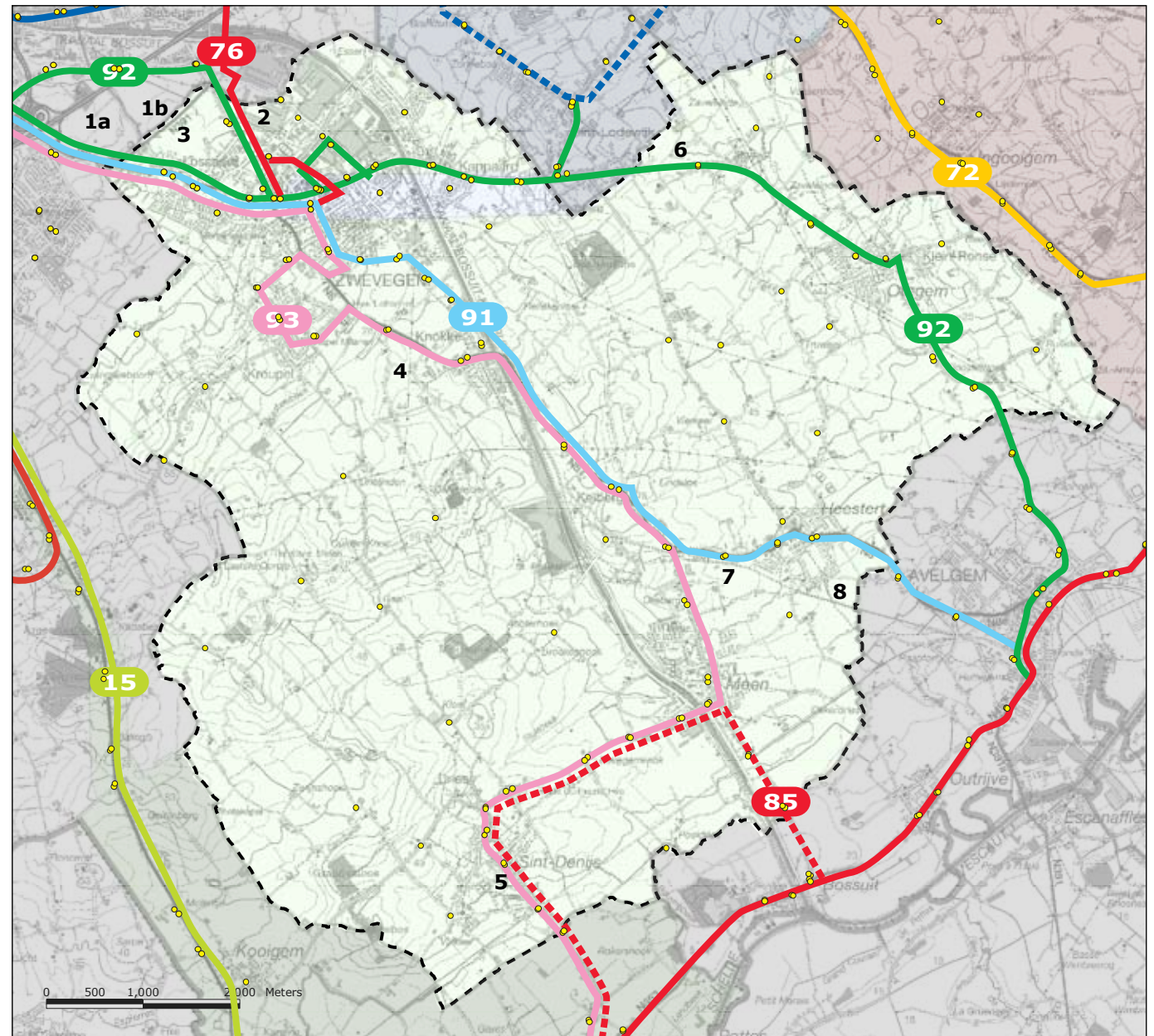
De gemeente Zwevegem is vragende partij om over deze problematiek op bovengemeentelijk vlak afspraken te maken om zo tot een gelijkaardige aanpak te komen in alle gemeentes van de regio.



**figuur 10: Buslijnen, bushaltes en belbuszones**

**Legende**

- bushaltes
- buslijnen
- 92 buslijnnr.
- belbuszones
- 78
- 89
- 99



### 3.5. Openbaar vervoer

#### 3.5.1. Basismobiliteit en netmanagement

De basismobiliteit werd ingevoerd bij decreet van 20 april 2001. Het bevat een aantal stringente maatregelen met betrekking tot de minimumvoorziening van openbaar vervoer. De volgende criteria bepalen de invulling van de basismobiliteit:

- de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte;
- het aantal ritten per uur;
- de maximale wachttijd.

Heel wat gemeentes in Vlaanderen hebben sinds de invoering van de basismobiliteit extra openbaar vervoer gekregen. Hierdoor heeft 90 % van de woonzones een gegarandeerd basisaanbod aan openbaar vervoer. In Zwevegem wordt voldaan aan de basismobiliteit.

Ondertussen is men bij De Lijn overgeschakeld op het principe van "netmanagement". Netmanagement is een methode om het busnet te optimaliseren: er wordt onderzocht waar het aanbod niet is afgestemd op de vraag naar openbaar vervoer. Netmanagement hanteert objectieve onderzoeksmethodes waarmee nagegaan wordt waar de grootste noden zich voordoen. Op die manier kunnen op een objectieve manier prioriteiten bepaald worden. Voor Zwevegem zijn er tot op vandaag nog geen netmanagementprojecten opgestart.

#### 3.5.2. Bestaande netwerk

##### **Buslijnen en belbus**

- streeklijn 76: Kuurne-Harelbeke-Zwevegem
- streeklijn 91: Kortrijk-Zwevegem-Heestert-Avelgem
- streeklijn 92: Kortrijk-Zwevegem-Otegem-Avelgem
- streeklijn 93: Kortrijk-Zwevegem-Moen-Sint-Denijs-Helkijn
- streeklijn 85: Spiere-Avelgem-Anzegem-Waregem
- belbuszone 99: Zwevegem-Spiere-Helkijn-Kooigem

##### **Knooppunten**

In Zwevegem is er 1 hoofdhalte:

- Zwevegem Kerk

Deze halte dient uitgebouwd te worden met een hoogwaardige halte-accommodatie (schuilaccommodatie, fietsenstalling, infopaneel, telefooncel,...).

#### 3.5.3. Gewenst netwerk

Om de efficiëntie en het comfort van het openbaar vervoer te vergroten worden maatregelen genomen met betrekking tot:

- de lijnvoering en de frequentie;
- het comfort van de haltes
- de doorstroming van het openbaar vervoer.

##### **Lijnvoering en frequentie**

Wat lijnvoering en frequentie betreft stelt de gemeente volgende wijzigingen voor:

- lijn 93 over de N391 leggen voor een snellere ontsluiting van Sint-Denijs en Moen.
- vergroten van de frequentie en de amplitude van buslijn 91 voor een betere bereikbaarheid van de site Transfo

**figuur 11: wensnet West-Vlaanderen volgens Mobiliteitsvisie 2020**

Legende

- Bedieningsniveau**
- bestaande HST/IC/IR
  - te realiseren IR
  - GEN
  - light-train
  - sneltram
  - tram
  - snelbus
  - verbindende streeklijn
  - ontsluitende streeklijn
  - voorstadslijn

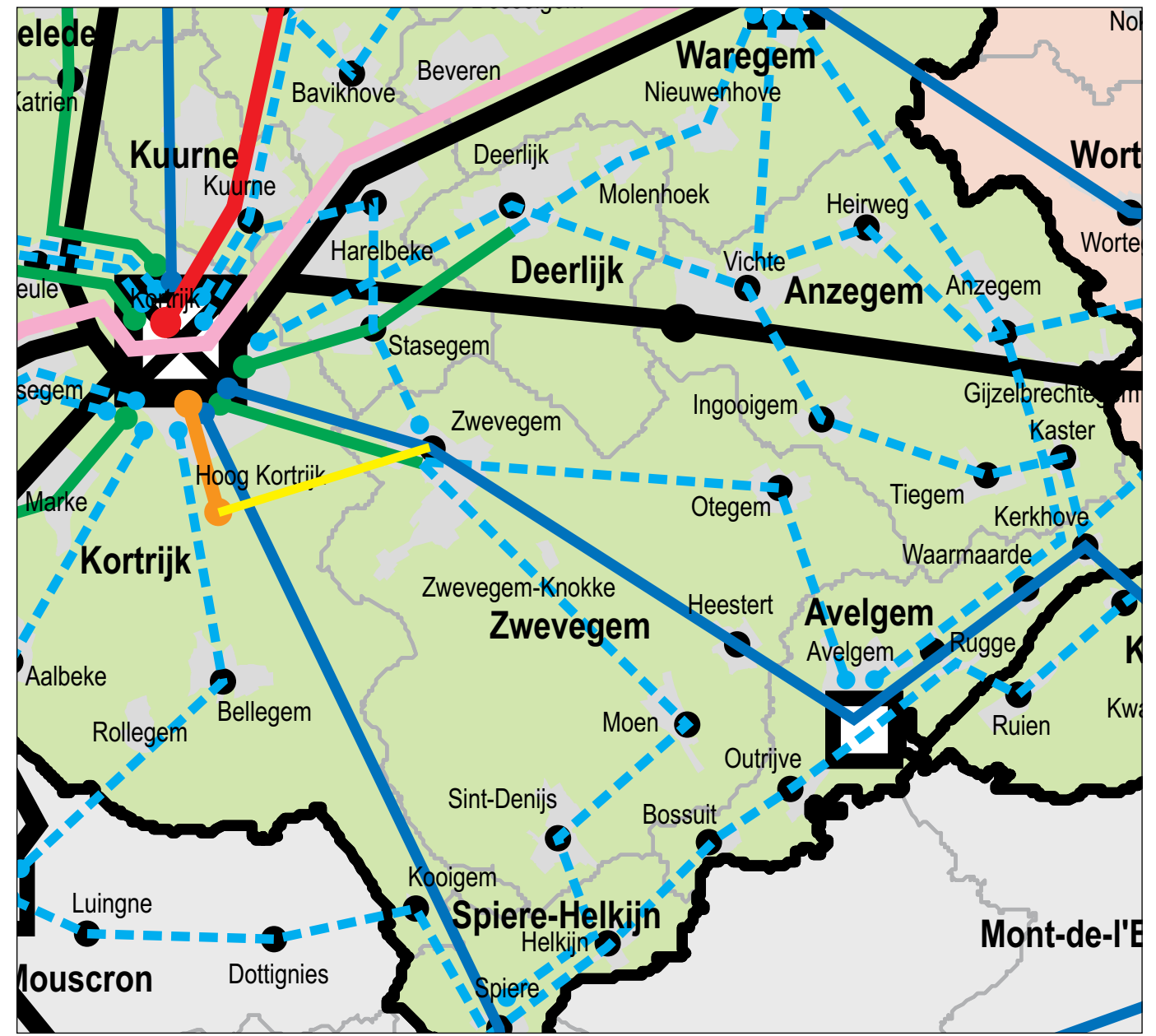
VERSIE 1.0 - 11-09-09

**Na te streven knooppunten**

- Hiërarchische knooppunten**
- internationale knoop
  - interstedelijke IC/IR knoop
  - interregionale knoop
  - bovenlokale of stedelijke knoop
  - belangrijke halte

**Noot:**  
Lokale bussen, functionele ritten en vraagafhankelijk vervoer worden niet op kaart weergegeven

Voorstel van Zwevegem





- aanbieden van een interne busbediening op de bedrijventerreinen Evolis en Losschaert.
- vergroten van de frequentie van de buslijnen 91 en 92 tussen het gemeentepunt/sportpunt en de deelgemeentes + behoud van de belbus
- vergroten van de frequentie van buslijn 91 tussen Losschaert en het station van Kortrijk

#### **Comfort van de haltes**

Om het comfort voor de gebruikers van het openbaar vervoer te verhogen worden de haltes waar minstens tien reizigers opstappen voorzien van een bushokje, een fietsenstalling en een vuilnisbak.

#### **Doorstroming**

Wat doorstroming betreft zijn er op vandaag in Zwevegem zelf geen problemen.

### **3.5.4. Mobiliteitsvisie 2020**

In april 2009 stelde de Lijn haar toekomstplan "Mobiliteitsvisie 2020" voor. De "Mobiliteitsvisie 2020" van de Lijn is een rapport dat inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden,

-behoeften en -opportuniteiten. Het is een visie die de Lijn de volgende maanden en jaren nog zal verfijnen. De centrale vraag in de opbouw van de Mobiliteitsvisie 2020 was hoe Vlaanderen tegen 2020 beter bereikbaar, gezonder en welvarender kan gemaakt worden en hoe een verruimd, performant en geïntegreerd openbaar-vervoeraanbod hierin een rol kan spelen. De visie doet uitspraken over het openbaar vervoer in Vlaanderen en dit zowel op het interregionale, regionale als stedelijke niveau.

Voor het **interregionale vervoer** worden drie vervoersconcepten aangereikt: de lightrain, de sneltram en de snelbus. Voor de Kortrijkse regio suggereert de Mobiliteitsvisie 2020 een verbinding met de lightrain naar Kortrijk, Ieper en Waregem. Daarnaast voorziet de visie een sneltram tussen Roeselare en Kortrijk en zouden verschillende snelbussen ingezet worden.

Ook wordt het streekvervoer geoptimaliseerd met nieuwe verbindende en ontsluitende streeklijnen, die aantakken op de lightrains, sneltrams en regionale trams.

Voor Zwevegem zijn een verbindende (Kortrijk-Avelgem-Ronse) en drie ontsluitende (Kortrijk-Kuurne-Harelbeke-Zwevegem, Kortrijk-Zwevegem-Avelgem en Kortrijk-Zwevegem-Spiere) streeklijnen opgenomen in de mobiliteitsvisie 2020. Daarnaast is er ook een voorstadslijn die de verbinding maakt met Kortrijk.

Voor Zwevegem is vooral het realiseren van een kwalitatieve OV-verbinding tussen Zwevegem en de binnenstad van Kortrijk en tussen Zwevegem en Hoog-Kortrijk (met AZ Groeninge, hogescholen, universiteit, kantorenparken, ...) van groot belang.



figuur 12: Functioneel fietsnetwerk

Legende

**Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk**

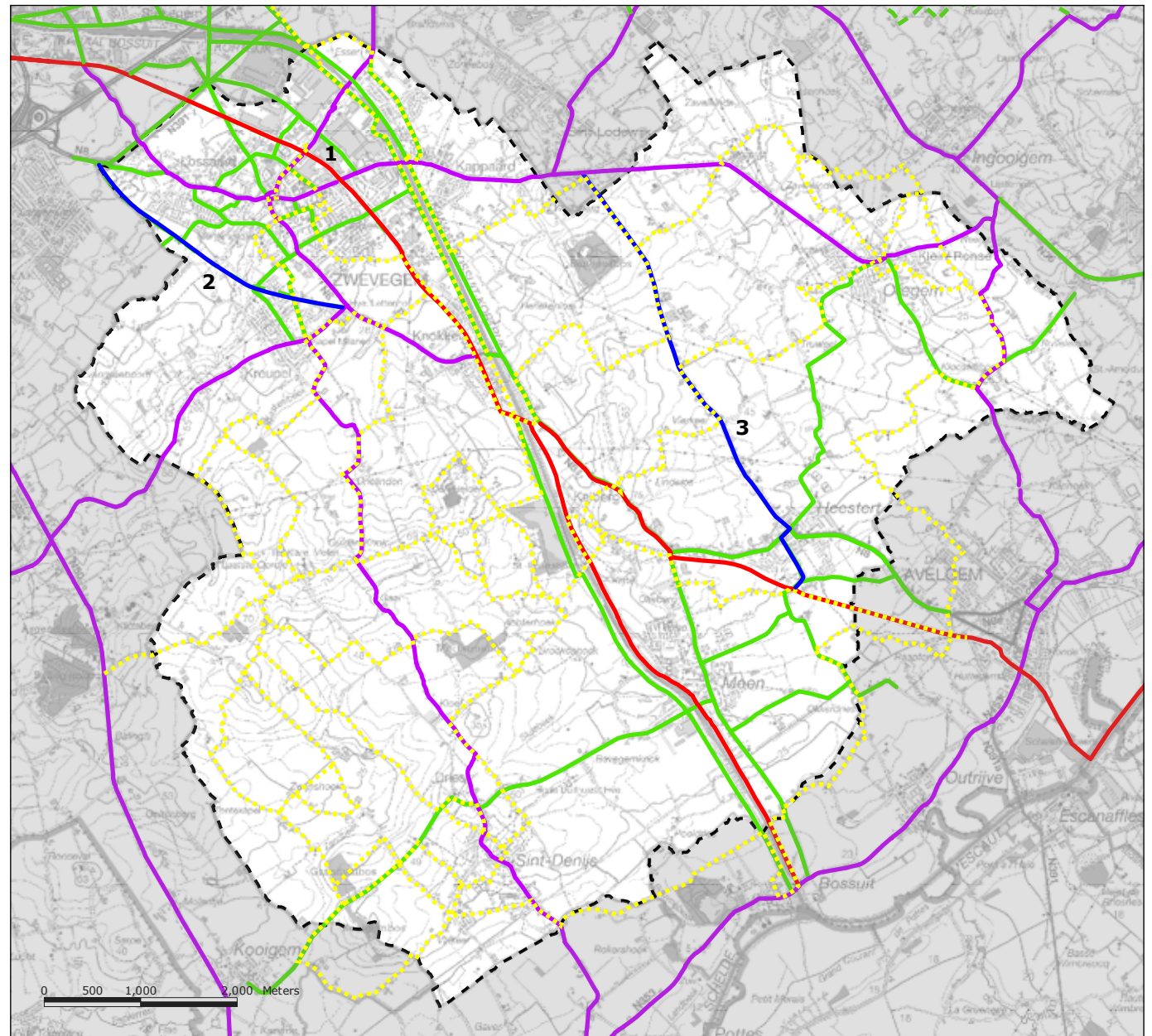
- hoofdroute
- functionele route

- 1** - voorstel van wijziging van bovenlokaal netwerk

**Lokaal functioneel fietsnetwerk**

- lokale route
- - lokale route - nieuwe doorsteken
- voorstel tot wijziging van lokaal naar bovenlokaal

**Recreatief fietsnetwerk**





## 3.6. Fietsnetwerk

Om het gebruik van de fiets aan te moedigen als alternatief voor de auto zal een goed uitgerust, aaneengesloten fietsroutenetwerk uitgebouwd worden. Tevens zullen de voor fietsers gevaarlijke plaatsen heringericht worden.

Het fietsroutenetwerk moet enerzijds functioneel zijn voor de woon-school en woon-werkverplaatsingen, maar kan anderzijds ook dienst doen als onderdeel van het toeristisch-recreatief netwerk.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, het lokaal functioneel fietsnetwerk en de recreatieve verbindingen.

Door middel van een vastgelegd netwerk, wordt het mogelijk prioriteiten te leggen voor de investeringen in de fietsinfrastructuur.

### 3.6.1. Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk werd goedgekeurd op 16 februari 2001 door de provincie West-Vlaanderen. Door Zwevegem lopen verschillende hoofd- en functionele fietsroutes.

De hoofd fietsroutes zijn:

- Guldensporenpad/Pannembakkersstraat/Kwatanenstraat/jaagpad langs kanaal
- Keiberg/spoorwegbedding

De functionele bovenlokale fietsroutes zijn:

- Deerlijkstraat
- Otegemstraat/Otegemsesteenweg/Zwevegemstraat/Ingooigemstraat
- Kortrijkstraat
- Avelgemstraat

- Luipaardstraat
- Bellegemstraat
- Kapel Milanenstraat/Sint-Denijsstraat/Drielindenstraat/Vinkestraat/Driesstraat/Dalestraat/Helkijnstraat
- Mussestraat/Tiegemstraat/Knobbelstraat

#### **In het bovenlokale netwerk worden een aantal wijzigingen voorgesteld:**

1. de doorsteek van het Guldensporenpad aan de site Bekaert
2. de nieuwe verbinding Zwevegem-Kortrijk volgens het tracé Kapel Milanen-Langwater via Morinnegoed
3. de verbinding tussen Sint-Lodewijk en Heestert en verder richting Trimaarzate om de grote maas in het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk tussen Zwevegem en Avelgem te verkleinen

#### ***Wat het bovenlokale fietsnetwerk betreft, zijn er verschillende verbindingen die prioritair dienen aangelegd/ingericht te worden:***

- de Deerlijkstraat
- de Otegemstraat/Otegemsesteenweg/Zwevegemstraat/Ingooigemstraat
- de Avelgemstraat
- het Guldensporenpad
- de doorsteek van het Guldensporenpad over de site Bekaert
- de Drielindenstraat/Vinkestraat/Driesstraat

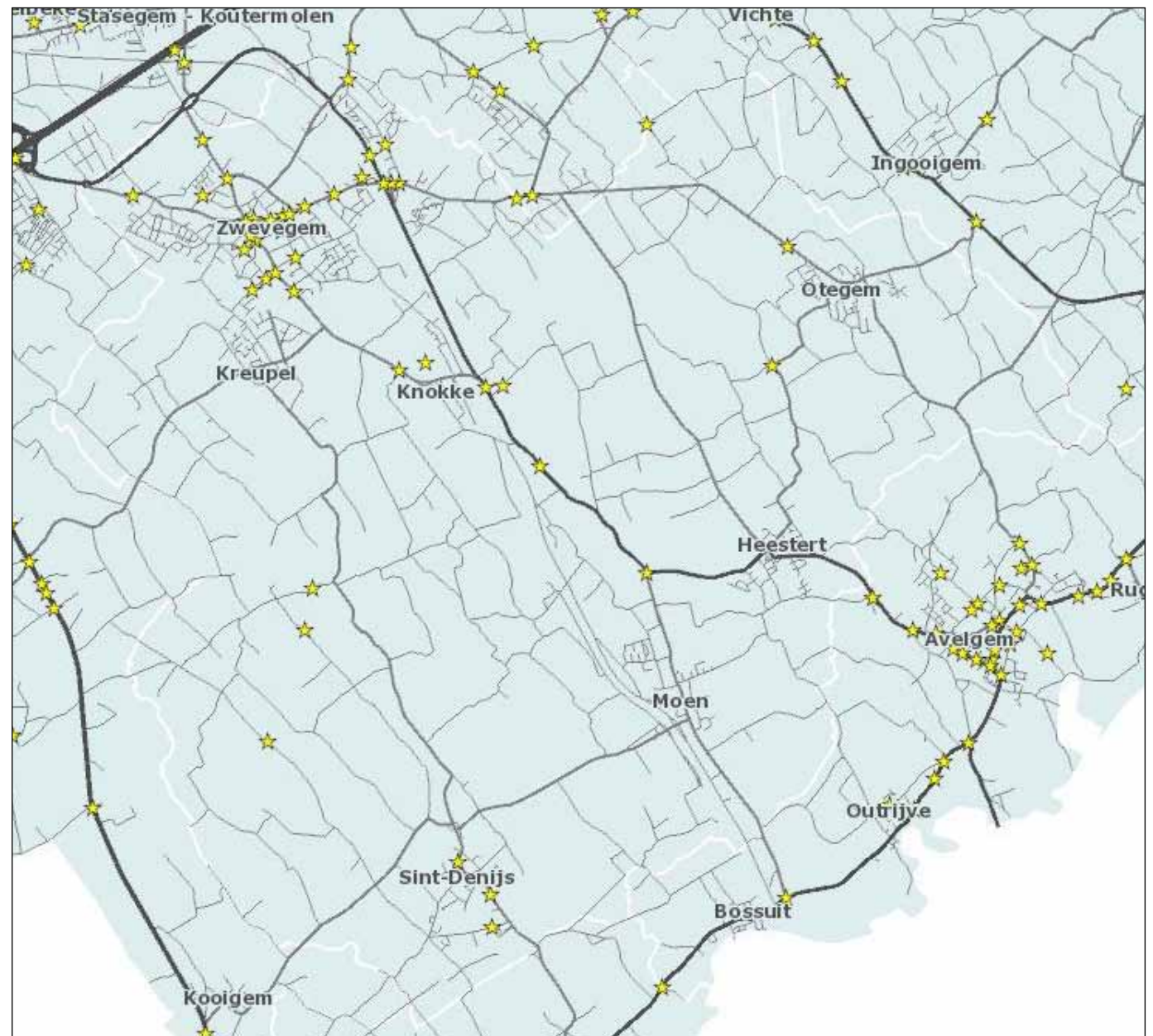
#### ***Wat dit bovenlokale fietsnetwerk betreft, zijn er verschillende kruispunten die prioritair dienen heraangelegd te worden:***

- uitwerken van de kruisingen van het Guldensporenpad met verschillende lokale wegen
- beveiligen van de oversteek van het Guldensporenpad over de N391
- beveiligen van de oversteek van de Luipaardstraat over de N391

**figuur 13: Locaties met ongevallen met fietsers**

Legende

agg. 05-07 ongevallocaties met fietsers



### **3.6.2. Lokale functioneel fietsnetwerk**

De bovenlokale routes worden aangevuld met de lokale routes zoals ze geselecteerd werden in het huidige mobiliteitsplan.

Een fietsroute betekent niet steeds dat een afzonderlijk fietspad moet voorzien worden. Een rustige woonstraat in een zone 30 kan ook als fietsroute fungeren; de invoering van zone 30 is ook een maatregel ten gunste van het fietsverkeer. Degelijke fietspaden moeten wel voorzien worden waar de fietsroute samenvalt met een drukke verkeersas met sneller verkeer.

#### ***Volgende lokale verbindingen dienen prioritair aangepakt te worden:***

- realisatie fietsverbinding Kapel Milanen-Langwater via Morinngoed (eventueel bovenlokaal)
- de Stationsstraat in Moen
- realisatie fietsdoorsteek vanaf de site Transfo naar het Guldensporenpad
- de Blokkestraat
- de Bekaertstraat
- realisatie spine op site NAC/sportzone en verbinding naar het centrum
- realisatie verbinding tussen de Gavers en de site Transfo
- voltooiing van de Trimaarzate

### **3.6.3. Recreatief fietsnetwerk**

Het recreatief netwerk bestaat uit verschillende fietsroutes en netwerken die een recreatief karakter hebben en verschillende recreatieve bestemmingen met elkaar verbinden. Ze vallen op een aantal punten samen met het lokale en het bovenlokale netwerk.

### **3.6.4. Veiligheid**

Wat ongevallen betreft, gebeuren de meeste ongevallen met fietsers in het centrum van Zwevegem en op de invalsroutes naar het centrum zoals de N8, de Harelbeekstraat en de Otegemstraat.

Het meeste aantal ongevallen met fietsers gebeurde op de Otegemstraat (zowel in het centrum als daarbuiten). Deze as wordt dan ook prioritair aangepakt met verhoogde aandacht voor de veiligheid van fietsers.

Daarnaast merken we eveneens een aantal ongevallen met fietsers in de woonwijken ten zuiden van de N8. Op de inrichting van dit gebied wordt verder ingegaan in H. 3.12.

De kruising van het Guldensporenpad met de N391 en de Luipaardstraat en de N391 staan op de kaart van 2005-2007 niet als locaties met ongevallen met fietsers aangeduid. Oorzaak hiervan is dat de N391 in deze periode nog niet volledig gerealiseerd was. Nochtans worden ook deze punten als gevaarlijke locaties voor fietsers beschouwd. Vandaar dat de Vlaamse Overheid besliste een fietstunnel aan te leggen op de kruising van het Guldensporenpad en een beveiligde oversteek met middenberm te voorzien aan de Luipaardstraat. De realisatie wordt voorzien voor 2012.

### **3.6.5. Fietsenstallingen**

Naast het uitbouwen van een volwaardig fietsnetwerk is het ook belangrijk een kwalitatief aanbod te hebben aan fietsenstallingen op de belangrijkste attractieparken en op de overstappunten naar openbaar vervoer (marktplein, bushaltes, ...).

**Op volgende locaties is het noodzakelijk kwalitatieve fietsenstallingen te realiseren:**

- gemeentehuis
- ontmoetingscentra
- scholen
- sportterreinen- en hallen
- fuifzalen/jeugdcentra
- academie
- marktplein
- belangrijkste bushaltes

### **3.7. Netwerk trage wegen**

#### ***Inleiding***

Binnen het kader van dit beleidsplan wordt de visie mbt trage wegen die gemeente Zwevegem in de komende jaren wenst te volgen opgenomen. De selectie van de trage wegen, maw de opbouw van het trage wegennetwerk, maakt geen deel uit van deze nota.

#### ***Omschrijving***

Onder trage wegen worden alle paden voor niet-gemotoriseerd verkeer verstaan. Het zijn onder andere oude kerk- en voetwegen, buurtwegen, jaagpaden, veldwegen, holle wegen maar ook nieuwe verbindingen tussen bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen en de (dorps)centra.

Trage wegen spelen een belangrijke rol voor lokale verplaatsingen te voet of met de fiets in kernen of tussen de kernen. Ze kunnen zorgen voor een kortere en meer veilige woon-school, woon-werk of woon-winkel relatie (of een combinatie van de drie). Daarnaast kunnen ze ook van belang zijn omwille van volgende redenen:

- de cultuurhistorische waarde
- de recreatieve functie

#### ***Juridisch kader***

Veel trage wegen zijn buurtwegen die opgenomen

werden in de **Atlas de Buurtwegen**. Deze buurtwegen zijn openbaar, iedereen mag er gebruik van maken. In principe mogen ze niet afgesloten worden.

Wandelwegen in bossen vallen onder het bosdecreet, wandelwegen in natuurgebieden vallen onder het natuurdecreet. Een aantal trage wegen worden aangeduid in de gemeentelijke BPA's en RUP's.

Tot slot zijn er ook bestaande trage wegen die geen enkel juridisch statuut hebben.

#### ***Beleidskader trage wegen uit GRS***

Het GRS van Zwevegem bevat een beleidskader over trage wegen. Het beleidskader beoogt een eenvormig afwegingsmodel aan te bieden voor het behoud of het verleggen van kerk- en voetwegen.

In dit beleidskader worden volgende principes gevolgd:

#### ***Mbt toegankelijke kerk- en voetwegen***

Alle bestaande toegankelijke kerk- en voetwegen worden behouden. Bij de inrichting van deze wegen moet men gebruik maken van waterdoorlatende materialen en verhardingen beperken tot het noodzakelijke minimum.

#### ***MBT ontoegankelijke kerk- en voetwegen***

Dit zijn wegen die juridisch gezien niet werden afgeschaft, maar die in gebruik geprivatiseerd werden, zonder toestemming. Deze wegen worden afgeschaft of terug in ere hersteld. De wegen die terug in ere hersteld worden, worden voorzien op dezelfde plaats of kunnen verplaatst worden. Bij het bepalen of een buurtweg al of niet in ere wordt hersteld, gebeurt er een afweging op basis van twee criteria:

- **Functie:** hierbij wordt de vraag gesteld of de buurtweg een belangrijk functie heeft of kan hebben inzake recreatie, woonomgeving, verkeersveiligheid. Bij wijze van voorbeeld

worden er een aantal functies opgesomd:

- Buurtgebruik
  - Onderdeel wandelroute/fietsroute of -netwerk
  - Alternatief voor drukke weg, alternatief voor woon-werk/woon-schoolverkeer
  - Tussenstuk
  - Verlengstuk
  - ...
- Ligging: hierbij wordt gekeken in welke ruimtelijke context de buurtweg gelegen is. Bijvoorbeeld:
    - In de nabijheid van een woonomgeving
    - In de nabijheid van een toeristisch knooppunt of ligging in een gebied met belangrijke toeristische potentie:

In de omgeving van de deelgemeenten zijn de kerk- en voetwegels noodzakelijk. Daarom zal de gemeente zich inspannen om zoveel mogelijk van die kerk- en voetwegels te behouden en onderhouden.

De voetwegen langs het kanaal worden behouden opdat er een goede verbinding tussen het kanaal en de omgeving kan bestaan.
- Maaswijdte niet groot
  - Aantal in de omgeving laag
  - Is deze voetweg grensoverschrijdend, wat het belang aanduidt?

Indien er geopteerd wordt voor het verleggen van de voetweg, dan is het verleggen van die voetweg naar een verharde weg waar autoverkeer mogelijk is, niet mogelijk aangezien dit het afschaffen zou inhouden. Bij het bepalen of een weg al dan niet als buurtweg zal hersteld worden moet er overleg georganiseerd worden met de betrokken actoren.

Bij de inrichting van paden gelden dezelfde principes als bij de inrichting van bestaande toegankelijke kerk- en voetwegels.

#### **Functies trage wegen**

Onder andere uit het beleidskader van het GRS

worden volgende functies voor de trage wegen afgeleid:

- Functioneel verbindend (dicht bij huis verplaatsingen, trage trekpleisters met elkaar verbinden, woon-school, woon-werkverkeer): lokale verplaatsingen korter maken voor voetgangers en fietsers
- Recreatief verbindend (belang van omgeving, landschap, ontsluiting recreatieve elementen, ...)
- Multifunctioneel: een trage weg heeft naast zijn functionele of recreatieve verbindende rol nog andere mogelijke functies: ecologisch, landschappelijk, cultuurhistorisch

#### **Gewenst netwerk trage wegen**

Bij het opstellen van een "gewenst netwerk trage wegen" wordt volgend uitgangspunt genomen:

**Netwerk trage wegen = buurtwegen + andere trage wegen**

Daarbij geldt i.v.m. de buurtwegen (voet- en kerkwegels)

- Toegankelijke buurtwegen behouden
- Ontoegankelijke buurtwegen afwegen i.f.v. functie en ligging
- Geen juridisch bestaande buurtwegen afschaffen, tenzij ze geen enkel huidig en potentieel toekomstig gebruik hebben

Daarbij geldt i.v.m. andere trage wegen:

- Opnemen van andere trage wegen binnen het netwerk trage wegen als ze een specifieke functie hebben zoals hiervoor omschreven;

#### **Studie trage wegen**

Voor uitvoering van het gewenst netwerk van trage wegen in de gemeente Zwevegem, wordt verwezen naar het RUP 7.1 Voetwegen, dat werd opgestart in 2007.

#### **Mogelijke maatregelen m.b.t. trage wegen**

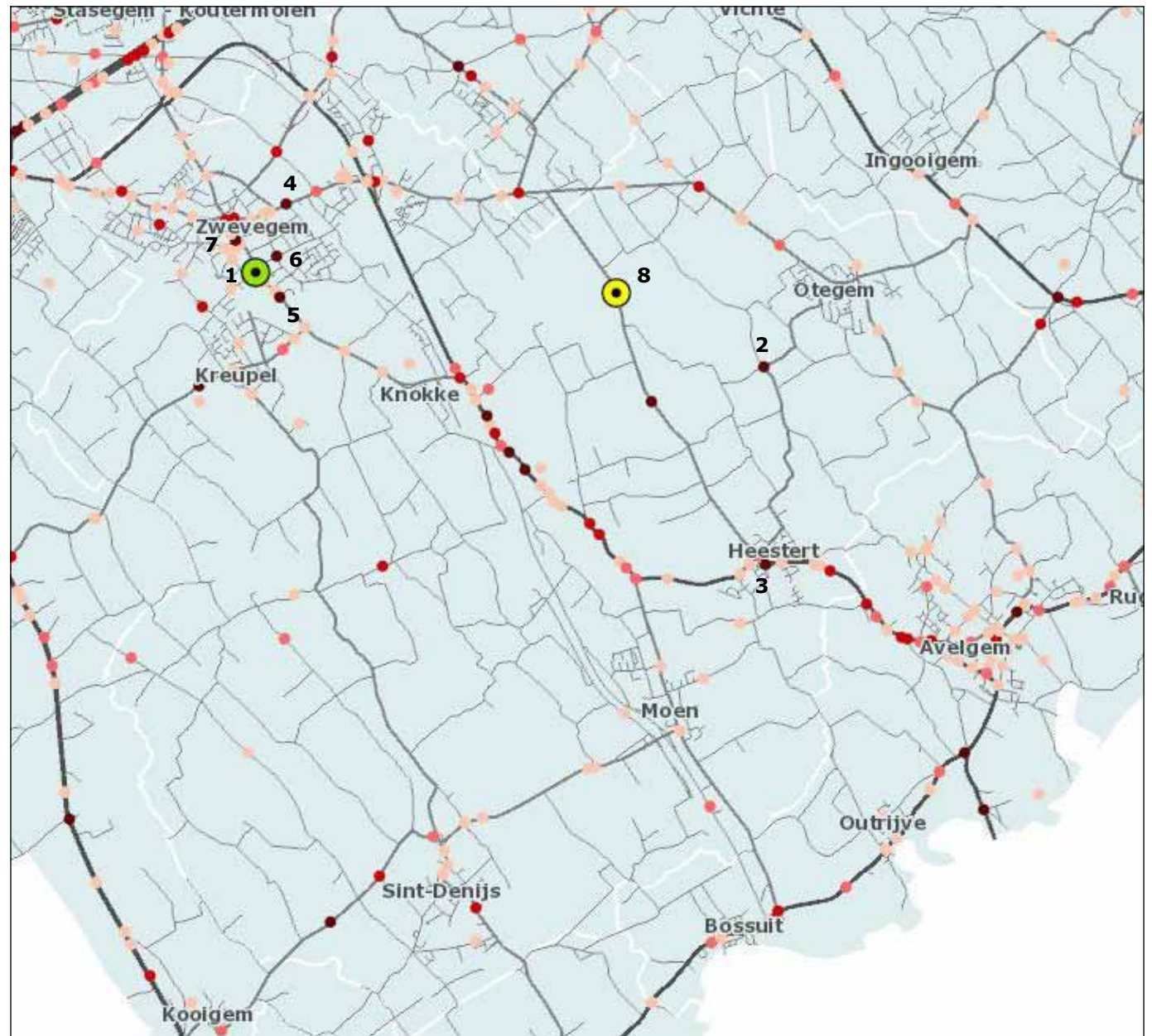
- de studie "trage wegen" verder uitwerken om tot



figuur 14: Ongevallenconcentraties

Legende

- agg. 05-07 gevaarlijke punten
- 15 - 16
- 17 - 18
- 19 - 22
- 23 - 30
- 31 - 110
- agg. 05-07 ongevallocaties
- 1 - 2
- 3
- 4 - 6
- 7 - 14



een trage wegennetwerk voor de hele gemeente te komen

- implementatie van het netwerk trage wegen op het terrein
- toepassing van het beleidskader trage wegen uit het GRS bij de beoordeling van trage wegen

### 3.8. Ongevallenconcentraties

Om de verkeersveiligheid op het grondgebied van Zwevegem te verhogen zullen volgende punten **prioritair** heringericht worden:

- de kruispunten waar zich in de periode **2005-2007** minstens 6 ongevallen hebben voorgedaan;
- de wegsecties waar in de periode **2005-2007** meer dan 60 ongevallen gebeurd zijn.

Op volgende punten gebeurden in de periode 2005-2007 meer dan 6 ongevallen:



1. Avelgemstraat - Oude Bellegemstraat
2. Pontstraat-Truweelstraat
3. Kerkomtrek - Stijn Streuvelsstraat
4. Otegemstraat-Kouterstraat
5. Avelgemstraat - 't Leeuwke
6. Guido Gezellestraat - Ellestraat
7. Leopoldstraat-Avelgemstraat

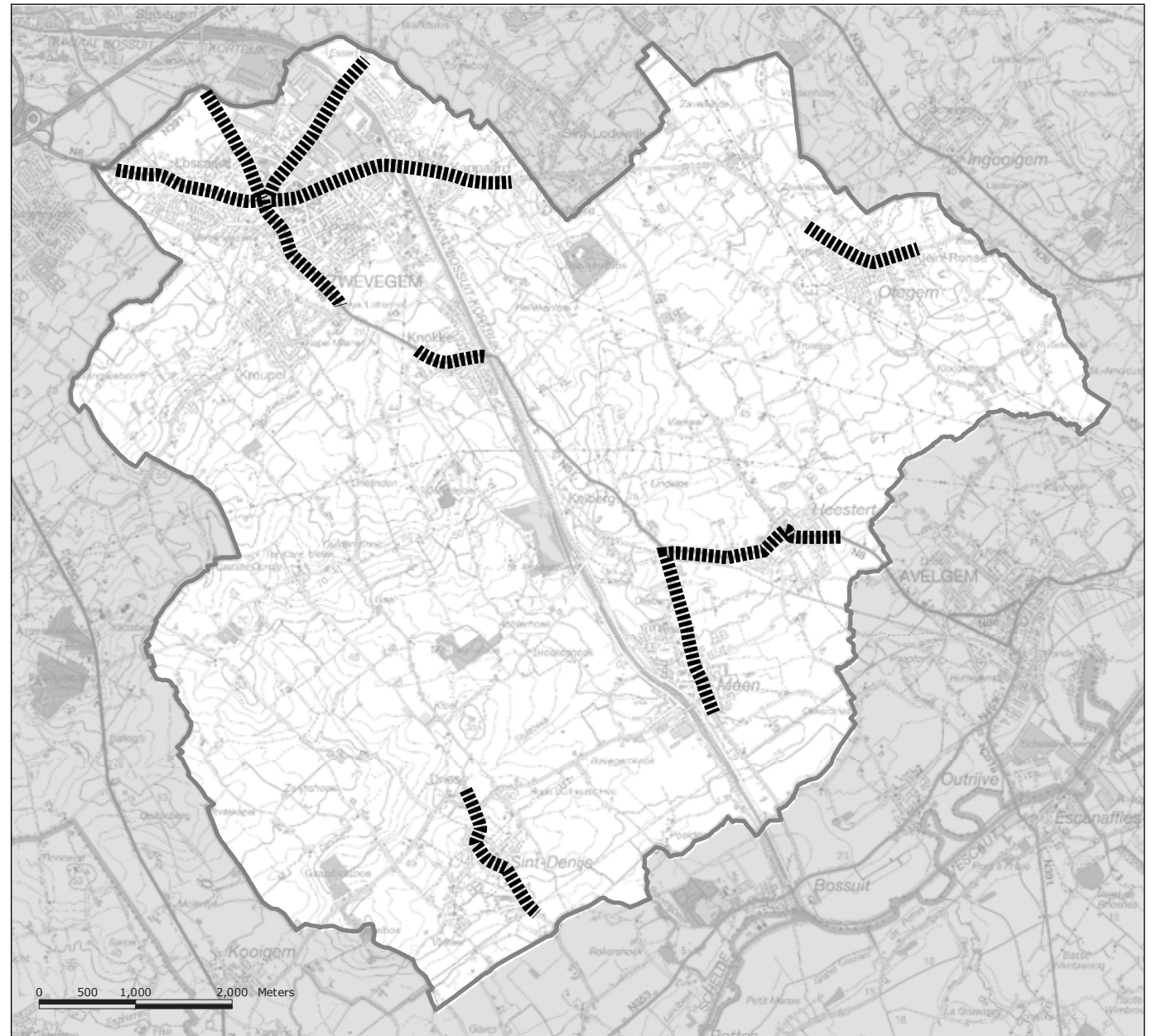
In het vorige mobiliteitsplan werden bij de opbouw van het plan voor de gevaarlijke kruispunten herinrichtingsvoorstellen uitgetekend onder de vorm van principeschetsen, op basis van een analyse van de specifieke problemen die zich stellen. Aangezien de meeste van deze punten op vandaag niet meer als gevaarlijk beschouwd worden (doordat er minder ongevallen gebeuren), worden deze herinrichtingsvoorstellen hier niet weerhouden. Voor de nieuwe punten worden geen inrichtingsschetsen uitgewerkt omdat dit thuishoort in een start- en projectnota.

Als gevaarlijke wegsectie wordt de bocht in de Vierkeerstraat (8) geselecteerd.

**figuur 15: Her in te richten doortochten**

Legende

-  Herin te richten doortochten
-  gemeentegrens



### 3.9. Doortochten

Om de verkeersveiligheid en –leefbaarheid in de verschillende kernen te verbeteren, zullen de doortochten heringericht worden.

Het gaat over de volgende doortochten:

- de Kortrijkstraat (ZWE);
- de Avelgemstraat (ZWE);
- de Otegemstraat (ZWE);
- de Harelbeekstraat (ZWE);
- de Deerlijkstraat (ZWE);
- de Bekaertstraat (ZWE);
- de N8 (KNO)
- de Gauwelstraat-Heestertplaats-Stijn Streuvelsstraat (HEE);
- de Stationsstraat-Kerkstraat-Bossuitstraat (MOE);
- de Zwevegemstraat-Otegemplaats-Scheldestraat (OTE)

In het vorige mobiliteitsplan werden bij de opbouw van het plan verschillende doortochten geanalyseerd en werden principes voor de herinrichting voorgesteld. Zij kunnen bij de opmaak van de start- en projectnota voor de herinrichting van de doortochten geraadpleegd worden.

De belangrijkste wegen in het centrum van Zwevegem (Kortrijkstraat, Avelgemstraat, Otegemstraat, Harelbeekstraat, Deerlijkstraat en Bekaertstraat) zullen heringericht worden als lokale wegen II.

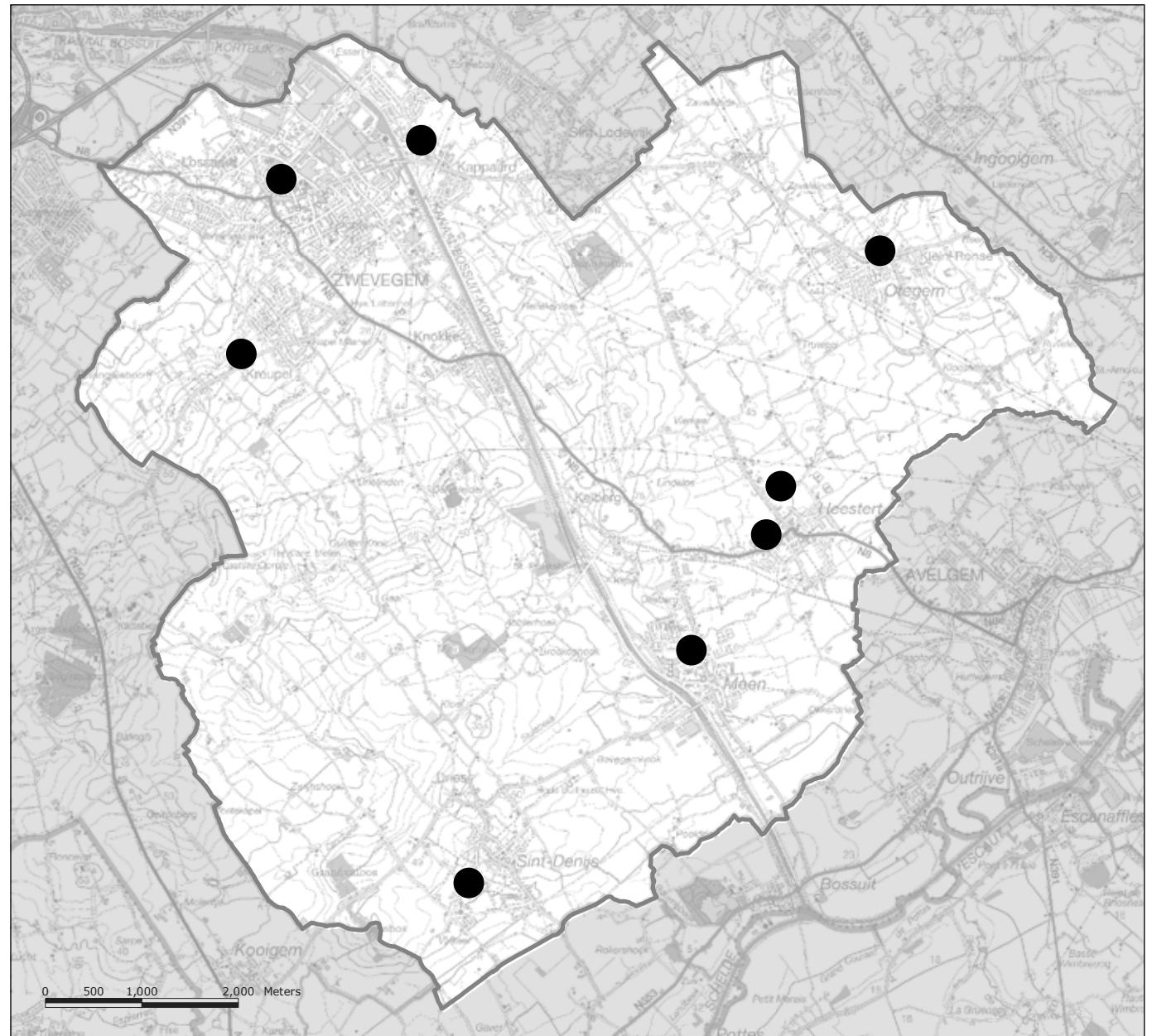
Indien, na intergemeentelijk en/of bovenlokaal overleg en besluitvorming, de realisatie van de omleidingsweg rond Heestert gerealiseerd wordt, zal ook de doortocht van Heestert heringericht worden als lokale weg II.

De doortochten van Moen en Otegem dienen te worden ingericht als lokale wegen I.

**figuur 16: Her in te richten schoolomgevingen**

Legende

- Herin te richten schoolomgevingen
- ▭ gemeentegrens





### 3.10. Schoolomgevingen

In de schoolomgevingen van Zwevegem zijn er in de periode 1995-97 heel weinig ongevallen gebeurd. Nochtans werden in de school enquêtes enkele problemen van subjectieve onveiligheid gesignaleerd. Omdat deze subjectieve onveiligheid soms weerstanden veroorzaakt om kinderen te voet of per fiets naar school te laten gaan, is het belangrijk om deze problemen van subjectieve onveiligheid weg te werken.

Daarom zullen de schoolomgevingen heringericht worden op basis van de gegevens die vermeld werden in de school enquêtes.

In het vorige mobiliteitsplan werd bij de opbouw van het plan voor elk van deze problemen gekeken hoe ze kunnen opgelost worden. In deze beleidsnota worden ze niet weerhouden maar ze kunnen bij de opmaak van een start- of projectnota voor een herinrichting geraadpleegd worden.

In deze legislatuur werden al een aantal maatregelen getroffen om de snelheid aan de schoolomgevingen te minderen. Zo werden variabele zone 30 borden geplaatst in de omgevingen waar potentieel gevaar is voor overdreven snelheid.

Het louter plaatsen van snelheidsborden is niet voldoende. Volgende schoolomgevingen zouden ook infrastructureel moeten heringericht worden:

1. Sint-Niklaasinstituut en Centrumschool Toyeplein
2. Kappaertschool en Gemeentelijk Instituut (wordt aangepakt wij de herinrichting van de Stedestraat)
3. Kreupelschool
4. Schoolomgeving Heestert Gauwelstraat (wordt aangepakt in het kader van de doortocht).
5. Schoolomgeving Heestert Vierkeerstraat
6. Schoolomgeving Otegem
7. Schoolomgeving Sint-Denijs (wordt aangepakt

in het kader van circulatieve maatregelen in de Daelestraat

### 3.11. Verkeerscirculatie in het centrum

Eens de omleiding rond Zwevegem volledig voltooid is, zullen maatregelen genomen worden om de verkeerscirculatie in het centrum te wijzigen.

Deze maatregelen beogen de volgende algemene doelstellingen:

- ontmoediging van het doorgaand verkeer;
- verhoging van het comfort voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in het centrum;
- vermindering van het autogebruik over korte afstanden.

Een definitieve keuze over de wijziging van de verkeerscirculatie in het centrum van Zwevegem kan pas genomen worden na een evaluatie van de verkeerskundige gevolgen van de voltooiing omleidingsweg en na een nieuw onderzoek van de mogelijkheden die deze bieden voor de verkeersafwikkeling in het centrum.

Eens de circulatie in het centrum vastligt, kan een signalisatieplan voor de belangrijkste functies in het centrum van Zwevegem en het parkeren opgemaakt worden.

#### **Mogelijke maatregelen mbt verkeerscirculatie in het centrum**

- onderzoeken welke gevolgen de voltooiing van de omleiding heeft op verkeerskundig vlak binnen het centrum van Zwevegem
- opmaak van een verkeerscirculatieplan voor het centrum van Zwevegem
- invoeren van noodzakelijke maatregelen
- opmaak van een signalisatieplan met onder andere parkeersignalisatie

### 3.12. Verkeersafwikkeling van de belangrijkste woonwijken

Voor twee woongebieden van Zwevegem moeten maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verhogen:

- de woonwijken ten westen van de N8;
- de woonwijk ten zuiden van de Otegemstraat.

Voor de woonwijken ten westen van de huidige N8 is het van belang dat de Lindelaan als een woonstraat ingericht wordt. Verschillende maatregelen zoals bvb. het invoeren van een knip voor autoverkeer, het invoeren van zone 30, het versmallen van het wegprofiel, ... zijn nog verder te onderzoeken. De maatregelen dienen in de eerste plaats voor een daling van de verkeersintensiteit in de Lindelaan te zorgen en voor het afremmen van de snelheid van de auto's.

In de wijk ten zuiden van de Otegemstraat zullen kruispunten heringericht worden en zullen verhoogde inrichtingen aangelegd worden. Deze maatregelen zullen de kruispunten beter zichtbaar maken, het doorgaand verkeer ontmoedigen en het autoverkeer vertragen.

Het onderzoek naar de verkeersafwikkeling in de woonwijken in het centrum van Zwevegem dient eveneens deel uit te maken van het verkeerscirculatieplan dat voor het centrum opgemaakt wordt.

## **4. Werkdomein C: Flankerende maatregelen**

Om het ruimtelijk en het verkeerskundig beleid te ondersteunen worden enkele maatregelen voorzien die betrekking hebben op de handhaving van het beleid, op sensibilisering omtrent mobiliteit en op het verder onderzoek als aanzet tot een andere vervoerswijzekeuze.

De gemeente Zwevegem kent op vandaag al heel wat initiatieven inzake flankerend mobiliteitsbeleid. In de toekomst is het dus in de eerste plaats de bedoeling om de bestaande initiatieven te bestendigen en verder te versterken. Bijkomende, nieuwe initiatieven onderstrepen het ambitieniveau van het gemeentebestuur om verder te werken aan een duurzame mobiliteit. In onderstaande lijst wordt eerst een overzicht gegeven van de bestaande initiatieven. Daarna worden nieuwe acties weergegeven.

### **4.1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen**

#### **4.1.1. Vervoersmanagement woon- schoolverkeer**

De scholen kunnen worden aangezet om acties te ondernemen voor meer mobiliteitsbeheersing.

Volgende acties bestaan al en worden voortgezet:

- Opmaken schoolvervoerplannen
- Op scholen gerichte campagnes voeren
- Sensibiliseringscampagne bij aanvang schooljaar
- Inzetten van gemachtigde opzichters
- Folder rond de bereikbaarheid van de school, met

accent op openbaar vervoer en fiets (per school of voor alle scholen van één deekern)

- Aanspreekpunt in de school dat alle mobiliteitsinfo en -adviezen bundelt
- Lespakketten niet enkel over veiligheid, maar ook over verplaatsingswijze, milieu en mobiliteit, ...
- Begeleiding van de schoolrij

Voor volgende acties zullen in de toekomst initiatieven genomen worden:

- Fietspoolen: een groep van kinderen (bv. acht kinderen) wordt naar de school begeleid door één ouder of leerkracht - deze begeleiding is misschien ook wenselijk omwille van de sociale veiligheid op sommige trajecten los van de bebouwing
- Promotiecampagne voor busschoolabonnementen bij begin schooljaar

#### **4.1.2. Vervoersmanagement woon-werkverkeer**

Ook bedrijven kunnen worden aangezet om acties te ondernemen voor meer mobiliteitsbeheersing.

Volgende acties bestaan al en worden voortgezet:

- Acties voor eigen gemeentepersoneel
- Promotie fietsgebruik en openbaarvervoergebruik
- Vergoeding voor openbaar vervoer voor woon-werkverkeer

Voor volgende acties zullen in de toekomst initiatieven genomen worden:

- Vergoedingen voor gebruik fiets

### **4.2. Campagnes en sensibilisatie**

Campagnes en sensibilisatie kunnen een positieve invloed hebben op de modal shift. Ze hebben tot doel meer mensen aan te zetten zich volgens het STOP-

principe te verplaatsen.

Volgende acties bestaan al en worden voortgezet:

- Sensibilisatie: de gemeente kan creatief inspelen op de talrijke mogelijkheden naar aanleiding van de Week van vervoering en de Week van de zwakke weggebruiker
- Werken aan een mobiliteitscultuur door sensibilisatie; mensen ervan overtuigen gebruik te maken van het openbaar vervoer, te voet te gaan, te fietsen
- Campagne "Met belgerinkel naar de winkel"
- Opzetten van sensibiliseringsacties voor specifieke doelgroepen als promotie van het gebruik van het openbaar vervoer

### **4.3. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen**

Ook specifieke marketing heeft een positieve invloed op de modal shift en kan mensen aanzetten zich te verplaatsen volgens het STOP-principe.

Volgende acties bestaan al en worden voortgezet:

- Mobiliteitskaart van de gemeente: kaart van de gemeente waarop alle relevante mobiliteitsinformatie is aangebracht: dus niet alleen parkeerplaatsen, maar ook bushaltes (met aanduiding van lijnen), lijnvoering openbaar vervoer, fietsvoorzieningen (inclusief fietsstallingen). Op de achterkant van de kaart kan bv. de dienstregeling van het openbaar vervoer worden aangebracht (voor bestaande en nieuwe inwoners onthaalpakket). Verder kan de gemeente ook op alle briefwisseling melding maken van mogelijke bereikbaarheid met openbaar vervoer.
- Infopakket nieuwe inwoners: mensen die zich in de gemeente vestigen krijgen specifieke informatie over vervoermogelijkheden (De Lijn,

NMBS).

- Geven van informatie over het nieuwe circulatie- en signalisatieplan

## **4.4. Handhaving**

### **4.4.1. Snelheid**

Snelheidsmetingen tonen aan dat de snelheid op een aantal punten systematisch overschreden wordt (zie uitwerkingsnota). Vandaar dat het handhaven van de snelheid van belang is. Om de snelheid te handhaven wordt overgegaan tot volgende maatregelen:

1. Uitvoeren van anonieme snelheidsmetingen als instrument om plaatsen te bepalen waar systematisch te hard gereden wordt. Op basis hiervan kan enerzijds bepaald worden waar moet gesensibiliseerd worden. Anderzijds kunnen deze metingen ook helpen om een programma van infrastructuurwerken voor snelheidsbeperkende maatregelen op te stellen.
2. Sensibilisatie (bvb. campagne "zone 30, enkel voor hardrijders" in Gent; voorstellen van het snelheidsplan in een gemeentelijke infofolder bv. Diepenbeek) om gewenste snelheid af te dwingen.
3. Ook snelheidsindicatieborden kunnen sensibiliserend werken.
4. Uitvoeren van infrastructuurwerken waar noodzakelijk om de gewenste snelheid af te dwingen.
5. Tot slot kan overgegaan worden tot snelheidscontroles op geregelde tijdstippen door de politiezone met het oog op het bestraffen van overtreders (na sensibilisatie en fysieke ingrepen).

#### **4.4.2. Parkeerbeleid**

Gerichte controles moeten ervoor zorgen dat het vooropgestelde parkeerbeleid nageleefd wordt en dat de blauwe zone niet door langparkeerders gebruikt wordt.

#### **4.5. Bewegwijzeringsplan**

Door zijn ligging wordt Zwevegem met veel doorgaand personen- en zwaar verkeer als ook met veel bestemmingsverkeer naar de verschillende bedrijventerreinen en stedelijke functies geconfronteerd. Om het zoekverkeer naar deze verschillende bestemmingen tot een minimum te beperken is een goede bewegwijzering van cruciaal belang. Om te vermijden dat alle kruispunten vol wegwijzers hangen en aan het doel van een goede bewegwijzering voorbij gegaan wordt, dient de plaatsing van de wegwijzers goed bestudeerd en strikt gereguleerd te worden. Bovendien moet het bewegwijzeringssysteem duidelijk leesbaar zijn voor alle types van gebruikers.

##### **4.5.1. Wettelijke bepalingen en reglementeringen**

Bij het opstellen van het bewegwijzeringsplan moet er rekening gehouden worden met volgende wettelijke bepalingen en reglementeringen:

- Koninklijk besluit van 1 december 1975, met latere wijzigingen en aanvullingen, houdende Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer (en van het gebruik van de openbare weg)
- Ministerieel besluit van 11 oktober 1976, met latere wijzigingen en aanvullingen, waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

bepaald worden.

##### **4.5.2. Uitgangspunten**

Bij het opstellen van het bewegwijzeringsplan dient rekening te worden gehouden met volgende uitgangspunten:

- Selectief bewegwijzeren: slechts beperkte bestemmingen bewegwijzeren en niet van overal naar overal willen bewegwijzeren
- Het weren van doorgaand verkeer uit de woonwijken
- Geen zwaar vervoer door de kernen
- Alle verkeer zo lang mogelijk op wegen met hogere categorisering houden
- Continuïteit (als een bestemming aangeduid wordt, dan moet dit volgehouden worden tot de bestemming bereikt wordt)
- Uniformiteit (dezelfde soort bestemming moet steeds met dezelfde soort borden worden aangeduid)

##### **4.5.3. Methodiek**

Het opbouwen van een bewegwijzeringsplan vertrekt vanuit 3 werklijnen:

1. De werklijn ruimte, waarbij de ruimtelijke structuur geïdentificeerd wordt. In deze werklijn worden ruimtelijke samenhangende gebieden gedefinieerd bvb. het centrum, een bedrijventerrein, een woonwijk. Op deze manier kan bij het opstellen van het bewegwijzeringsplan zonaal gewerkt worden en moet je bv. functies waarvan verwacht wordt dat ze in een centrum liggen (bvb. gemeentehuis), eerst aanduiden via de wegwijzer centrum en van zodra je in het centrum bent, met een meer gedetailleerde omschrijving.
2. De werklijn verkeer, waarbij de verkeersstructuur geïdentificeerd wordt. In deze werklijn wordt



de hiërarchie van het wegennet opgesteld (wordt gebaseerd op de categorisering van de wegen) en worden de knoop- en schakelpunten bepaald. Knoop- en schakelpunten zijn de vertrekpunten voor de bewegwijzering naar de verschillende bestemmingen/zones. In de knoop- en schakelpunten kan een hiërarchie bepaald worden op basis van de categorisering van de wegen waardoor ze gevormd worden. Op knoop- en schakelpunten van een hoger niveau zullen enkel bestemmingen/zones van een hoger niveau kunnen aangeduid worden, op knoop- en schakelpunten van een lager niveau, kunnen enkel bestemmingen/zones van een lager niveau aangeduid worden.

3. De werklijn bestemmingen, waarbij de bestemmingen geïdentificeerd worden. De bedoeling van het plaatsen van bewegwijzering is zeker niet om iedere potentiële bestemming te bewegwijzeren. Wel dient een selectie van een aantal potentiële en in de gemeente strategisch gelegen locaties gemaakt te worden. Dit kunnen bijvoorbeeld bedrijventerreinen, de openbare parkings, de belangrijkste gemeenschapsvoorzieningen en de belangrijkste recreatieve functies in de gemeente zijn.

Bij het selecteren van de bestemmingen dient rekening te worden gehouden met de hoeveelheid bezoekers die de bestemming aantrekt en met het aantal bezoekers die gewoon zijn naar die bestemming te gaan (en die dus de weg kennen). Er kan een duidelijk onderscheid gemaakt worden in het soort bezoekers die een wijkshoortje, een parochiezaaltje of een brandweerkazerne enerzijds en een sportcomplex, een bedrijventerrein of een ziekenhuis anderzijds aandoen. Enkel voor het sportcomplex, het bedrijventerrein of het ziekenhuis (of andere soortgelijke bestemmingen) zal het nuttig zijn een wegwijzer te plaatsen aangezien hier een groot aandeel niet-gewoonte bezoekers komen

die mogelijk de weg niet kennen.

#### **4.5.4. Principes plaatsing wegwijzers**

De plaatsing van de wegwijzers wordt bepaald aan de hand van de hiërarchie in de bestemmingen en de schakelpunten.

In de verschillende bestemmingen en zones moet een duidelijke hiërarchie opgesteld worden. Er zijn bestemmingen van interregionaal niveau, regionaal niveau, gemeentelijk niveau en lokaal niveau:

- Bestemmingen van interregionaal niveau zijn bijvoorbeeld Gent, Kortrijk, E17, ...
- Bestemmingen van regionaal niveau zijn bijvoorbeeld Avelgem, N8, ...
- Bestemmingen van gemeentelijk niveau zijn bijvoorbeeld het centrum, de bedrijvenszones, ...
- Bestemmingen van lokaal niveau zijn bijvoorbeeld de sportzone, de openbare parkings, de monumenten en musea, het gemeentehuis, individuele bedrijven

De verschillende bestemmingen worden aangeduid vanaf de schakelpunten van een gelijkaardig niveau:

- Bestemmingen van interregionaal niveau worden aangeduid vanaf de schakelpunten tussen wegen van supraregionaal en van interregionaal belang
- Bestemmingen van regionaal niveau worden aangeduid vanaf de schakelpunten tussen wegen van interregionaal en van regionaal belang
- Bestemmingen van gemeentelijk niveau worden aangeduid vanaf de schakelpunten tussen wegen van regionaal en van gemeentelijk belang
- Bestemmingen van lokaal niveau worden aangeduid vanaf de schakelpunten tussen wegen van gemeentelijk en van lokaal belang

Daarnaast moet telkens rekening worden gehouden met de wettelijke bepalingen en reglementeringen.

#### **4.5.5. Plan van aanpak opmaak bewegwijzeringsplan**

Het opmaken van het bewegwijzeringsplan bestaat uit een aantal stappen en fases:

1. Inventarisatie en in kaart brengen van de bestaande bewegwijzeringsborden
2. In kaart brengen van de gewenste rijroutes naar de verschillende bestemmingen volgens de methodiek hierboven omschreven
3. Bebodingsplan opmaken (welke borden kunnen behouden worden, welke moeten weggenomen worden en welke moeten geplaatst worden?) volgens de principes van de plaatsing van de bewegwijzering
4. Overleg met politie, ondernemers en bewoners
5. Uitvoering bebodingsplan: plaatsen van de wegwijzers

#### **4.6. Intergemeentelijk mobiliteitsoverleg**

De gemeente wil de gemeentegrensoverschrijdende aspecten met de verschillende buurgemeenten gezamenlijk aanpakken. Daarom is intergemeentelijk overleg met de omliggende gemeentes over gemeenschappelijke belangen (bv. afstemmen fietsroutes, openbaar vervoer, bewegwijzering...) wenselijk. Op deze manier kan er meer continuïteit in de beleidsaanpak rond gemeentegrensoverschrijdende aspecten gerealiseerd worden.

Ook het Vlaams Gewest en de provincie worden best bij dit overleg betrokken.

## 5. Werkdomein D: Actietabel

Het actieplan opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan werd grondig herschikt. Enerzijds werden alle uitgevoerde of lopende acties geschrapt en anderzijds werden alle nieuwe mogelijke maatregelen, zoals opgesomd in het geactualiseerd beleidsplan, opgenomen in de actietabel.

Op deze manier geven onderstaande tabellen een overzicht van de uitgevoerde en geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Voor de geplande maatregelen wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Na een eerste tabel waarbij de acties per werkdomein geordend zijn, worden bijkomend vanuit vier andere invalshoeken tabellen opgesteld. Op die manier verkrijgt men vijf programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel:

- het actieprogramma A-B-C;
- een werkprogramma;
- een investeringsprogramma;
- een beleidsprogramma;
- takenprogramma.

*De verschillende partners (de gemeente, AWV en De Lijn) verklaren zich akkoord met de voorgestelde maatregelen en de timing, beschouwd vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan. Voor alle partners is de aangegeven timing een voorstel naar het meerjarenprogramma toe.*

De actietabel is vooreerst volgens de werkdomeinen opgebouwd waarbij volgende afkortingen gebruikt worden:

### **WD: werkdomeinen:**

**A:** ruimtelijke ontwikkelingen  
**B1:** categorisering van de wegen  
**B2:** snelheidsplan  
**B3:** parkeren  
**B4:** zwaar vervoer  
**B5:** openbaar vervoer  
**B6:** fietsverkeer  
**B7:** wegwerken ongevallenconcentraties  
**B8:** doortochten  
**B9:** schoolomgevingen  
**B10:** woongebieden  
**C:** flankerende maatregelen

### **Doelstellingen:**

**B:** bereikbaarheid  
**VV:** verkeersveiligheid  
**VL:** verkeersleefbaarheid  
**T:** toegankelijkheid  
**NM:** natuur en milieu

### **Timing:**

**KT:** korte termijn: 0 tot 3 jaar  
**MT:** middellange termijn: 4 tot 6 jaar  
**LT:** over meer dan 6 jaar  
**U:** uitgevoerd

### **Prioriteit:**

van 1 (grootste prioriteit) tot 5 (laagste prioriteit)

### **Trekker/Partners:**

**gemeente:** gemeentebestuur Zwevegem  
**prov:** provincie West-Vlaanderen  
**AWV:** Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen  
**De Lijn:** Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn  
**NMBS:** Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen  
**politie:** politiezone

WD	Nr	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partner(s)	Raming in euro *	Opmerkingen
A	1	Concentreren van de woongebieden voor het grootste gedeelte in de kern van Zwevegem en beperkt in de kernen van de deelgemeenten	Gemeente	B	U	1	gemeente		-	is vastgelegd in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
A	2	Concentreren van bedrijventerreinen in de nabijheid van gewestwegen en aansluitend bij de hoofdinfrastructuur	Gemeente	B	U	1	gemeente		-	is vastgelegd in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
A	3	Kleinhandel lokaliseren in het stedelijk gebied en in de kernen van het buitengebied en in de overige woonconcentraties	Gemeente	B	U	1	gemeente		-	is vastgelegd in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
A	4	Het kanaal Kortrijk-Bossuit als multifunctioneel gebied voor toerisme en recreatie, verkeer en vervoer, natuurontwikkeling, watergebonden bedrijvigheid, cultureel erfgoed, wonen en waterproductie.	Zwevegem Knokke Moen	B, VV, VL, NM	U	1	provincie	gemeente	-	is opgenomen in visienota provincie en visie Zwevegem is opgenomen in GRS
A	5	Geen rechtstreekse ontsluiting van de zone voor kleinhandel en wonen tussen de Harelbeekstraat en de N391 naar de N391	Zwevegem	B, V, T	U	1	gemeente	AWV	-	is vastgelegd in het RUP en in de bouwvergunning
A	6	Ontsluiting van het gemeentepunt en de sportpunt voor gemotoriseerd verkeer via de Blokkestraat en de Deerlijkstraat	Zwevegem	B, VV, T	U		gemeente			is vastgelegd in het RUP
A	7	Realisatie van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de zone Losschaert naar de N391	Zwevegem	B, VV, T	LT	1	Leiedal	AWV gemeente		is vastgelegd in het RUP Losschaert
B1	8	Selectie van de primaire wegen	Gemeente	B	U	1	Vlaanderen		-	is vastgelegd in ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
B1	9	Selectie van de secundaire wegen	Gemeente	B	U	1	provincie		-	is vastgelegd in provinciaal ruimtelijk structuurplan
B1	10	Selectie van de lokale wegen	Gemeente	B	U	1	gemeente		-	is vastgelegd in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
B1	11	Uitvoeren van een kosten-batenanalyse voor de omleidingsweg rond Heestert	Heestert	B, VL	KT	1	provincie	gemeente		
B1	12	Toepassen beleidskader omleidingswegen van de provincie op Heestert	Heestert	B, VV, VL	KT	1	provincie	gemeente		op 13/06/12 wordt de officiële vraag gesteld aan de provincie dit beleidskader toe te passen
B1	13	Aanleg van de omleidingsweg rond Heestert (inbegrepen kruispunt Stationsstraat) als kosten-batenanalyse dit als resultaat heeft	Heestert	B, VV, VL	MT	1	AWV	gemeente		
B1	14	Herinrichting van de Keiberg	Heestert	B, VV, VL	MT	1	AWV	gemeente		
B1	15	Uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek voor de ontsluitingsweg van de industriezone van Moen	Moen	B, VL	KT	1	gemeente			studieopdracht wordt in 2013 gegeven
B1	16	Aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg industriezone van Moen	Moen	B	LT	1	gemeente	AWV		
B1	17	Herinrichting Ellestraat voor de ontsluiting van de site Transfo en Breemeers	Knokke-Zwevegem	B	LT	2	gemeente			
B1	18	Aanleg van een nieuwe zuidelijke weg tussen de N8 en de Ellestraat	Zwevegem	B	MT	2	gemeente			
B1	19	Opmaak van een studie met een evaluatie van de verkeerskundige gevolgen van de aanleg van de omleidingsweg rond Zwevegem en met een onderzoek van de mogelijkheden die deze bieden voor de wijziging van de verkeerscirculatie in het centrum	Zwevegem	B, VV,VL, T	MT	1	gemeente			
B2	20	Plaatsen van verkeersborden met aanduiding van het snelheidsregime	Gemeente	VV	KT	1	gemeente			permanent in uitvoering

WD	Nr	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-ming	Priori-teit	Trekker	Partner(s)	Raming in euro *	Opmerkingen
B2	21	Gefaseerde invoering "zone 30" in de verblijfsgebieden	Gemeente	VV	KT	2	gemeente			
B3	22	Toepassing van het "stand-still" principe bij het parkeerbeleid	Gemeente	VL, T	KT	2	gemeente			
B3	23	Invoering van betalend parkeren in Zwevegem bij toenemende parkeerdruk	Zwevegem	VL, T	LT	3	gemeente			na evaluatie
B3	24	Wegnemen van parkeerplaatsen ten voordele van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer	Zwevegem	B, VV, VL, T,	MT	2	gemeente			
B3	25	Toepassing parkeernorm in verkavelingen	Gemeente	VL, T	MT	1	gemeente		-	
B4	26	Uitwerken bovenlokaal vrachtroutenetwerk	Vlaanderen	B, VL, T	KT	1	MBV/AWV	gemeente provincie		
B4	27	Bewegwijzering bovenlokale vrachtroutes	Vlaanderen	B, VL	MT	1	AWV	gemeente provincie		
B4	28	Overleg gemeente Deerlijk over lokale vrachtroute naar Otegem	Otegem	B, VL	KT	1	gemeente		-	
B4	29	Overleg gemeente Spiere-Helkijn over lokale vrachtroute naar Sint-Denijs	Sint-Denijs	B, VL	KT	1	gemeente		-	
B4	30	Voorzien van een onderbreking voor het vrachtverkeer in de Blokkestraat	Zwevegem	B, VL	LT	3	gemeente			
B4	31	Voorzien van een onderbreking voor het vrachtverkeer in de Deerlijkstraat	Zwevegem	B, VL	LT	3	gemeente			
B4	32	Herinrichting van de Blokkestraat	Zwevegem	B, VV, VL	MT	2	gemeente			
B4	33	Bewegwijzering lokale vrachtroutes	Gemeente	B, VL	MT	2	gemeente	AWV		
B4	34	Invoeren tonnagebeperkingen	Gemeente	B, VV, VL	MT	2	gemeente	AWV		
B4	35	Aanleg parkeerzones voor vrachtwagens	Gemeente	VL, T	MT	2	gemeente	AWV		
B5	36	Lijn 93 over de N391 leggen voor een snellere ontsluiting van Sint-Denijs en Moen	Gemeente	B			De Lijn	gemeente		
B5	37	Minstens behouden van de frequentie en de amplitude van buslijn 91 voor een betere bereikbaarheid van de site Transfo	Gemeente	B			De Lijn	gemeente		
B5	38	Aanbieden van een interne busbediening op de bedrijventerreinen Evolis en Losschaert.	Zwevegem	B			De Lijn	gemeente		
B5	39	Minstens behouden van de frequentie van de buslijnen 91 en 92 tussen het gemeentepunt en het sportpunt en de deelgemeentes	Gemeente	B			De Lijn	gemeente		
B5	40	Minstens behouden van de frequentie van buslijn 91 tussen Losschaert en het station van Kortrijk	Gemeente	B			De Lijn	gemeente		
B5	41	Aanpassing van de haltes met minstens 10 opstappende reizigers met bushokje, vuilnisbak en fietsenstalling	Gemeente	T	MT	2	gemeente			
B6	42	Opmaken van een fietsplan	Inter-fluvium	B, VV	KT	2	provincie	gemeente AWV		



WD	Nr	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-ming	Priori-teit	Trekker	Partner(s)	Raming in euro *	Opmerkingen
B6	43	Toevoegen van nieuwe fietsverbinding Zwevegem-Kortrijk aan het BFF	Gemeente	B, VV	KT	2	provincie	gemeente		
B6	44	Toevoegen van de Vierkeerstraat aan het BFF	Gemeente	B, VV	KT	2	provincie	gemeente		
B6	45	Veilige fietsvoorzieningen in de Deerlijkstraat	Zwevegem	B, VV	LT	2	provincie	gemeente		ifv circulatieplan
B6	46	Veilige fietsvoorzieningen in de Otegemstraat/Otegemsesteenweg/Zwevegemstraat/Ingoogemstraat	Zwevegem	B, VV	MT	2	provincie	gemeente		
B6	47	Veilige fietsvoorzieningen de Avelgemstraat (N8)	Zwevegem	B, VV	MT	2	AWV provincie	gemeente		
B6	48	Veilige fietsvoorzieningen de Kortrijkstraat (N8)	Zwevegem	B, VV	MT	2	AWV provincie	gemeente		
B6	49	Voltooing van het Guldensporenpad	Gemeente	B, VV	KT	1	provincie	gemeente		
B6	50	Uitvoering van de doorsteek van het Guldensporenpad over de site Bekaert	Zwevegem	B, VV	MT	1	provincie	gemeente		is vastgelegd in het RUP - wordt uitgevoerd bij de herontwikkeling
B6	51	Onderzoek naar en realisatie van fietspad Zwevegem-Kortrijk vanaf Kapel Milanen via Morinnestraat naar woonontwikkeling Langwater	Gemeente	B, VV	MT	1	provincie	gemeente Kortrijk		
B6	52	Veilige fietsvoorzieningen langs de Drielindenstraat/Vinkestraat/Driesstraat	Gemeente	B, VV	MT	2	provincie			
B6	53	Realiseren van een verbinding voor fietsers tussen de site Transfo en de Gavers	Zwevegem	B, VV	MT	2	provincie	gemeente Harelbeke		met toerisme Leiestreek
B6	54	Uitwerken van de kruisingen van het Guldensporenpad met verschillende lokale wegen	Gemeente	B, VV	MT	2	provincie	gemeente		
B6	55	Beveiligen van de oversteek van het Guldensporenpad over de N391 (dmv tunnel)	Zwevegem	B, VV	KT	1	AWV	provincie gemeente		bouwaanvraag verleend
B6	56	Beveiligen van de oversteek van de Luipaardstraat over de N391	Zwevegem	B, VV	KT	1	AWV	provincie gemeente		bouwaanvraag verleend
B6	57	Voltooing van de Trimaarzate	Gemeente	B, VV	KT	2	provincie	gemeente		gepland in 2014
B6	58	Veilige fietsvoorzieningen in de Stationsstraat in Moen	Moen	B, VV	LT	2	gemeente			ifv ontsluiting van Moen
B6	59	Realisatie fietsdoorsteek vanaf de site Transfo naar het Guldensporenpad	Zwevegem	B, VV	KT	1	gemeente	provincie		
B6	60	Veilige fietsvoorzieningen in de Bekaertstraat	Zwevegem	B, VV	KT	1	gemeente			wordt heraangelegd
B6	61	Realisatie langzaam verkeersverbinding op de site van het gemeentepunt en het sportpunt en verbinding naar het centrum	Zwevegem	B, VV	KT	1	gemeente			
B6	62	Herinrichting van het kruispunt Otegemstraat-Kanaalweg-Stedestraat	Zwevegem	VV	KT	1	AWV	gemeente		
B6	63	Opmaak plan trage wegen	Gemeente	B, VL, T	MT	2	gemeente	provincie		
B6	64	Aanleg trage wegen op site Transfo en aansluiting op het trage wegennet van de gemeente	Zwevegem	B, VL, T	KT	2	gemeente			

WD	Nr	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partner(s)	Raming in euro *	Opmerkingen
B6	65	Aanleg trage wegen op site gemeente- en sportpunt en aansluiting op het trage wegennet van de gemeente	Zwevegem	B, VL, T	KT	2	gemeente			
B6	66	Aanleg trage wegen op site Losschaert en aansluiting op het trage wegennet van de gemeente	Zwevegem	B, VL, T	KT	2	gemeente			
B7	67	Herinrichting van het kruispunt Avelgemstraat - Oude Bellegemstraat	Zwevegem	VV	LT	2	AWV	gemeente		
B7	68	Herinrichting van het kruispunt Avelgemstraat-'t Leeuwke	Zwevegem	VV	MT	2	AWV	gemeente		
B7	69	Herinrichting van het kruispunt Pontstraat-Truweelstraat	Otegem	VV	LT	5	gemeente			
B7	70	Herinrichting van het kruispunt Kerkomtrek - Stijn Streuvelsstraat	Heestert	VV	LT	5	AWV	provincie gemeente		
B7	71	Herinrichting van het kruispunt Otegemstraat-Kouterstraat	Zwevegem	VV	LT	5	gemeente	provincie		
B7	72	Herinrichting van het kruispunt Guido Gezellestraat - Ellestraat	Zwevegem	VV	LT	5	gemeente			
B7	73	Herinrichting van het kruispunt Leopoldstraat - Avelgemstraat	Zwevegem	VV	LT	5	AWV	gemeente		
B7	74	Herinrichten van gevaarlijke bocht in de Vierkeerstraat	Gemeente	VV	LT	3	gemeente	provincie		provincie is partner als Vierkeerstraat onderdeel wordt van
B8	75	Herinrichting van de Kortrijkstraat (1,8 km)	Zwevegem	VV, VL	LT	2	AWV	gemeente provincie		ifv circulatieplan
B8	76	Herinrichting van de Avelgemstraat (1,4 km tot aan Bellegemstraat)	Zwevegem	VV, VL	LT	2	AWV	gemeente provincie		ifv circulatieplan
B8	77	Herinrichting van de Otegemstraat (2,2 km tot Kappaert)	Zwevegem	VV, VL	LT	5	gemeente	provincie		ifv circulatieplan
B8	78	Herinrichting van de Harelbeekstraat (1,3 km)	Zwevegem	VV, VL	LT	5	gemeente			ifv circulatieplan
B8	79	Herinrichting van de Deerlijkstraat (1,7 km)	Zwevegem	VV, VL	LT	5	gemeente	provincie		ifv circulatieplan
B8	80	Herinrichting van de Bekaertstraat (1,3 km)	Zwevegem	VV, VL	LT	5	gemeente			ifv circulatieplan
B8	81	Herinrichting van de doortocht van Heestert (2 km)	Zwevegem	VV, VL	LT	5	AWV	gemeente provincie		
B8	82	Herinrichting van de doortocht van Knokke	Heestert	VV, VL	LT	2	AWV	gemeente provincie		
B8	83	Herinrichting van de doortocht van Moen (2,3 km tot spoorweg)	Moen	VV, VL	MT	2	gemeente			
B8	84	Herinrichting van de doortocht Otegem (0,9 km)	Otegem	VV, VL	MT	2	gemeente	provincie		
B8	85	Herinrichting van de doortocht Sint-Denijs	Sint-Denijs	VV, VL	MT	2	gemeente			
B9	86	Schoolomgeving Sint-Niklaasinstituut en centrumschool Toyeplein: verbreding van het voetpad ter hoogte van de schoolingang in de Sint-Niklaasstraat en de Deerlijkstraat	Zwevegem	VV, VL	MT	2	gemeente			

WD	Nr	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-ming	Priori-teit	Trekker	Partner(s)	Raming in euro *	Opmerkingen
B9	87	Schoolomgeving Kappaertschool en Gemeentelijk Instituut: herinrichting van de Stedestraat	Zwevegem	VV, VL	MT	2	gemeente			
B9	88	Schoolomgeving Kreupelschool: verbreding van het voetpad ter hoogte van de schoolingang	Zwevegem	VV, VL	MT	2	gemeente			
B9	89	Schoolomgeving Heestert: doortochtherinrichting en aanleg van drie verhoogde inrichtingen in de Vierkeerstraat	Heestert	VV, VL	LT	2	AWV gemeente			zie doortochtherinrichting Heestert
B9	90	Schoolomgeving Otegem: herinrichting Zwevegemstraat	Otegem	VV, VL	LT	2	gemeente	AWV		
B9	91	Herinrichting schoolomgeving Sint-Denijs	Sint-Denijs	VV, VL	KT	1	gemeente			
B10	92	Wijken ten westen van de N8: herinrichten van de Lindelaan als woonstraat (zone 30)	Zwevegem	VV, VL	LT	3	gemeente			
B10	93	Wijk ten zuiden van de Otegemstraat: herinrichting (waar nodig) als zone 30	Zwevegem	VV, VL	MT	3	gemeente			
C	94	Opmaken van schoolvervoerplannen	Gemeente	VV, T	P	2	gemeente	scholen politie		
C	95	Op scholen gerichte campagnes voeren	Gemeente	VV, T	P	2	gemeente	scholen politie		
C	96	Sensibiliseringscampagne voor leerlingen bij het begin van het schooljaar	Gemeente	VV, T	P	2	gemeente	scholen politie		
C	97	Inzetten van gemachtigde opzichters aan scholen	Gemeente	VV, T	P	2	gemeente	scholen politie		
C	98	Opmaak van een folder rond de bereikbaarheid van de school	Gemeente	B, VV, T	U	2	gemeente	provincie		
C	99	Aanspreekpunt rond mobiliteit in scholen	Gemeente	B, VV, VL, T,	P	2	scholen	gemeente		
C	100	Lespakket over mobiliteit in scholen	Gemeente	B, VV, VL, T,	P	2	scholen	gemeente politie		
C	101	Begeleiding van de schoolrij	Gemeente	VV	P	2	scholen			
C	102	Fietspoolen	Gemeente	VV	MT	2	scholen	gemeente politie		
C	103	Promotiecampagne busschoolabonnementen	Gemeente	B	MT	3	De Lijn	scholen		
C	104	Acties vervoersmanagement voor gemeentepersoneel	Gemeente	B, VL, T	LT	3	gemeente			
C	105	Promotie fiets en openbaar vervoergebruik	Gemeente	B	MT	3	gemeente	De Lijn		
C	106	Vergoeding openbaar vervoer voor gemeentepersoneel	Gemeente	B	P	1	gemeente	De Lijn		
C	107	Vergoeding fietsgebruik voor gemeentepersoneel	Gemeente	B	MT	2	gemeente			
C	108	Campagnes organiseren zoals "met belgerinkel naar de winkel"	Gemeente	VL, T	P		gemeente	provincie		

WD	Nr	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Prioriteit	Trekker	Partner(s)	Raming in euro *	Opmerkingen
C	109	Opmaak mobiliteitskaart gemeente	Gemeente	B, VL, VV, T	U		gemeente			
C	110	Uitvoeren van anonieme snelheidsmetingen	Gemeente	VV	KT	1	gemeente	politie		
C	111	Plaatsen van snelheidsindicatieborden	Gemeente	VV	KT	1	gemeente	politie		
C	112	Snelheidscontroles	Gemeente	VV	KT	1	politie			
C	113	Organisatie van de handhaving van het parkeerbeleid	Gemeente	VV, VL	KT	1	gemeente			
C	114	Opmaak van een bewegwijzeringsplan	Gemeente	B, VV, VL, T,	MT	2	gemeente	AWV		
C	115	Besprekingen met de firma Bekaert als aanzet tot een beter gebruik van de transportmogelijkheden per binnenschip	Zwevegem	B, VL, NM	KT		gemeente			
C	116	Intergemeentelijk mobiliteitsoverleg	Regio Kortrijk	B, VV, VL, NM, T	KT	1	Leiedal	gemeenten AWV provincie		
E	117	Aanstelling van een ambtenaar om het mobiliteitsplan op te volgen	Gemeente	B, VV, VL, T, NM	KT	2	gemeente			
E	118	Gemeentelijke werkgroep mobiliteit opstarten met bevoegde amtenaren en schepenen	Gemeente	B, VV, VL, T, NM	KT	2	gemeente			
E	119	Organisatie jaarlijkse vergadering met de begeleidingscommissie	Gemeente	B, VV, VL, T, NM	KT	2	gemeente gemeente	AWV, Provincie, De Lijn		
E	120	Opmaak jaarlijks voortgangrapport ten behoeve van de gemeenteraad, AWV, provincie en de Lijn	Gemeente	B, VV, VL, T, NM	KT	2	gemeente	AWV, Provincie, De Lijn		

\* Er wordt enkel een kostprijs opgegeven als er een raming in het kader van een uitvoeringsdossier gekend is.

## **6. Werkdomein E: Monitoring en evaluatie**

Om de uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen zal het gemeentebestuur:

- aanstelling mobiliteitsambtenaar gemeente
- een gemeentelijke werkgroep mobiliteit opstarten met de bevoegde ambtenaren en schepenen
- jaarlijks een vergadering organiseren met de gemeentelijke begeleidingscommissie;
- jaarlijks een voortgangrapport opmaken ten behoeve van AWV en de Lijn.



## 7. Taakstellingen te verbreden en verdiepen thema's

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen (eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	Invulling taakstelling in beleidsplan
strategisch project Transfo	categorisering van wegen	snellere en kortere verbinding voor voetgangers en fietsers naar centrum dan met auto	Op de site Transfo wordt een trage wegennet uitgewerkt dat aangesloten wordt op de trage wegen in de omgeving. De interne fietspaden worden met het Guldensporenpad en het jaagpad verbonden.
	woongebieden	zo veel mogelijk weren van gemotoriseerd bestemmingsverkeer uit omliggende woongebieden	tijdelijke en toekomstige ontsluiting van de site voor het gemotoriseerd verkeer
	lijnvoering openbaar vervoer	onderzoeken of nieuwe haltes of lijnen noodzakelijk zijn	minstens behouden van de frequentie en amplitude van lijn 91
	parkeerbeleid- en plan	parkeren organiseren om overlast in de omgeving te vermijden voldoende fietsstallingen	er worden een 416-tal parkeerplaatsen voor auto's er worden een 168-tal overdekte en diefstalveilige fietsparkeerplaatsen voorzien
	trage wegen en fietsnetwerk	goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers garanderen, snelle verbinding met het centrum	Op de site Transfo wordt een trage wegennet uitgewerkt dat aangesloten wordt op de trage wegen in de omgeving.
	bewegwijzering	eenduidige bewegwijzering naar nieuwe stedelijke functies zodat overlast in omgeving van bijkomend verkeer zo veel mogelijk vermeden wordt	opmaak van een verkeerscirculatieplan voor het centrum van Zwevegem opmaak van een bewegwijzeringsplan
	toegankelijkheid mindervaliden	garanderen van toegankelijkheid voor mindervaliden	toepassen van de gewestelijke verordening toegankelijk

<b>Uit te werken thema</b>	<b>Relatie met ander thema</b>	<b>Taakstellingen (eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)</b>	<b>Invulling taakstelling in beleidsplan</b>
Gemeentepunt en sportpunt	categorisering van wegen	snellere en kortere verbinding voor voetgangers en fietsers naar centrum dan met auto	uitwerking van een trage wegennet op de site en aansluiting van deze trage wegen op het netwerk in de gemeente
	woongebieden	zo veel mogelijk weren van gemotoriseerd bestemmingsverkeer uit omliggende woongebieden	ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via de Blokkestraat en de Deerlijkstraat
	parkeerbeleid- en plan	parkeren zo veel mogelijk op eigen domein organiseren (parkeren op openbare weg zo veel mogelijk vermijden)	er worden een 250-tal parkeerplaatsen voor wagens voorzien voorzien van voldoende fietsstallingen
	lijnvoering openbaar vervoer	onderzoeken of nieuwe haltes of lijnen noodzakelijk zijn	minstens behouden van de frequentie van de buslijnen van en naar de deelgemeentes
	trage wegen en fietsnetwerk	afstemmen voetgangersnetwerk op deze nieuwe ontwikkeling, goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers garanderen, snelle verbinding met het centrum	uitwerking van een trage wegennet op de site en aansluiting van deze trage wegen op het netwerk in de gemeente uitwerken van de as langzaam verkeer die de site verbindt met het centrum van Zwevegem
	bewegwijzering	eenduidige bewegwijzering naar nieuwe stedelijke functies zodat overlast in omgeving van bijkomend verkeer zo veel mogelijk vermeden wordt	opmaak van een verkeerscirculatieplan voor het centrum van Zwevegem opmaak van een bewegwijzeringsplan
	toegankelijkheid mindervaliden	garanderen van toegankelijkheid voor mindervaliden	toepassen van de gewestelijke verordening toegankelijk

<b>Uit te werken thema</b>	<b>Relatie met ander thema</b>	<b>Taakstellingen (eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)</b>	<b>Invulling taakstelling in beleidsplan</b>
RUP Losschaert	categorisering van wegen	snelle en eenduidige afwikkeling van het bedrijventerrein naar het hoger wegennet	opmaak van een bewegwijzeringsplan
	categorisering van wegen	ontsluiting via lokale wegen type 2 en type 3 vermijden	realiseren van een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de N391
	categorisering van wegen	snellere en kortere verbinding voor voetgangers en fietsers naar centrum dan met auto	uitbouw van trage wegen op de site en aansluiting van deze trage wegen op het netwerk in de gemeente
	woongebieden	zo veel mogelijk weren van gemotoriseerd bestemmingsverkeer uit omliggende woongebieden	opmaak van een verkeerscirculatieplan
	lijnvoering openbaar vervoer	onderzoeken of nieuwe haltes of lijnen noodzakelijk zijn	minstens behouden van de frequentie van de lijn naar het station van Kortrijk
	parkeerbeleid- en plan	parkeren organiseren om overlast in de omgeving te vermijden voldoende fietsstallingen voorzien	toepassen van de stedenbouwkundige voorschriften m.b.t. parkeren uit het RUP Losschaert
	trage wegen en fietsnetwerk	goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers garanderen, snelle verbinding met het centrum	uitbouw van trage wegen op de site en aansluiting van deze trage wegen op het netwerk in de gemeente
	bewegwijzering	eenduidige bewegwijzering naar nieuwe bedrijventerreinen	opmaak van een bewegwijzeringsplan
	toegankelijkheid mindervaliden	garanderen van toegankelijkheid voor mindervaliden	toepassen van de gewestelijke verordening toegankelijk
geluidsoverlast voor omgeving	zo veel mogelijk beperken van geluidsoverlast voor omgeving door vrachtverkeer	realiseren van een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de N391 opmaak van een bewegwijzeringsplan	

<b>Uit te werken thema</b>	<b>Relatie met ander thema</b>	<b>Taakstellingen (eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)</b>	<b>Invulling taakstelling in beleidsplan</b>
parkeren van vrachtwagens	categorisering van wegen	vrachtwagens bij voorkeur niet laten passeren of parkeren langs lokale wegen type 2 of 3	voor het bereiken van de geselecteerde zones worden enkel wegen van een hogere categorie gebruikt
	categorisering van wegen/trage wegen	snelle en korte verbinding voor voetgangers en fietsers van parkeerplaatsen naar woonwijken	uitbouw van een trage wegennetwerk in de gemeente Zwevegem
	verblijfsgebieden	vrachtwagens zo veel mogelijk weren uit verblijfsgebieden	opmaak van een bewegwijzeringsplan
	bewegwijzering	eenduidige bewegwijzering voor vrachtwagens	opmaak van een bewegwijzeringsplan
	handhaving	controle op foutparkeerders	handhaving door de politie
	geluidsoverlast voor omgeving	zo veel mogelijk beperken van geluidsoverlast voor omgeving door vrachtverkeer	opmaak van een bewegwijzeringsplan

<b>Uit te werken thema</b>	<b>Relatie met ander thema</b>	<b>Taakstellingen (eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)</b>	<b>Invulling taakstelling in beleidsplan</b>
parkeerbeleid en parkeerplan	categorisering van wegen	geen zoekverkeer sturen via lokale wegen III	uitwerken van een signalisatieplan voor het parkeren
	verblijfsgebied	invoeren beperkte parkeertijd	blauwe zone
	nieuwe woongebieden	parkeren op openbare weg zo veel mogelijk vermijden	invoeren van parkeernorm
	nieuwe lokale bedrijventerreinen	parkeren organiseren om overlast in de omgeving te vermijden voldoende fietsstallingen	parkeren voor bedrijven gebeurt op eigen terrein
	sensibilisatie	bekendmaken van parkeerregimes	informereren van de bevolking met een parkeerkaart
	bewegwijzering	openbare centroparkings aanduiden	signalisatieplan voor het parkeren
	gebruik door mindervaliden	voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien	voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien



<b>Uit te werken thema</b>	<b>Relatie met ander thema</b>	<b>Taakstellingen (eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)</b>	<b>Invulling taakstelling in beleidsplan</b>
trage wegen	structuurplan	uitdiepen van de visie	opmaak van een trage wegenplan
	verblijfsgebieden	routes organiseren zodat er goede verbindingen zijn voor voetgangers met de verblijfsgebieden	opmaak van een trage wegenplan
	categorisering van wegen	trage wegennetwerk afstemmen op categorisering (complementaire netwerken) met aandacht voor punten waar beide netwerken kruisen	opmaak van een trage wegenplan
	gebruik door mindervaliden	inrichting afstemmen op gebruik door mindervaliden	opmaak van een trage wegenplan
	sensibilisatie	netwerk bekend maken a.d.h.v. kaartmateriaal, folders, internet, ...	informereren van de bevolking m.b.v. het trage wegenplan

## **8. Bijlagen**

**8.1. Verslag GBC-vergadering**

**8.2. Beslissing gemeenteraad  
goedkeuring participatietraject**

**8.3. Verslag participatietraject**

**8.4. Verslag PAC-vergadering**

**8.5. Beslissing gemeenteraad  
goedkeuring mobiliteitsplan**



[www.leiedal.be](http://www.leiedal.be)

bedrijventerreinen  
stedenbouw  
milieu  
informatie- en communicatietechnologie  
mobiliteit  
herbestemmingsprojecten

intergemeentelijke samenwerking  
projectontwikkeling  
streekontwikkeling