

Stad IEPER



mobilitateitsbeleidsplan

Versie PAC

Januari 2011

Inhoud

Inhoud	1
Informatief deel.....	3
0 Inleiding	4
0.1 Overleg - participatietraject	6
0.2 Probleemstelling, doelstellingen en oplossingsrichtingen per thema.....	7
0.3 Hogere planningscontext	18
0.4 Toelichting van het beleidsscenario	19
Richtinggevend deel.....	22
1 Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	23
1.1 Ruimtelijke planning.....	23
1.2 Strategische projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit	26
1.3 Categorisering van wegen	28
2 Werkdomein B : netwerken per modus	33
2.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	33
2.2 Fietsroutenetwerk	35
2.3 Openbaar vervoersnetwerk.....	39
2.4 Herinrichting van wegen	45
2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen.....	48
2.6 Parkeerbeleid.....	53
2.7 Vervoer over water.....	57
3 Werkdomein C : ondersteunende maatregelen.....	58
3.1 Sensibilisering met module 15 als instrument.....	58
3.2 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	59
3.3 Tarifiering.....	59
3.4 Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	60

3.5	Bewegwijzering	60
3.6	Handhaving	60
3.7	Beleidsondersteuning en overleg.....	61
3.8	Monitoring en evaluatie.....	61
3.9	Conclusie maatregelen	62
4	Evaluatie van de samenhang	63
5	Actieplan.....	66
6	Participatietraject.....	68
7	Verslagen vergaderingen	69

Opmaak mobiliteitsplan door de **technische dienst**



Contact:
 Kris Derveaux
 Grote Markt 34, 8900 Ieper
T 057 239 270
E technische.dienst@ieper.be

Ondersteuning opmaak mobiliteitsplan door **VORM**advies



Verkeersstudies
 ontwerp openbare ruimte
 mobiliteitsadvies

Contact:
 Koen Vandenberghe
 Carmersstraat 104, 8000 Brugge
M 0485 930 135
E info@vormadvies.be
W <http://www.vormadvies.be>

Informatief deel

0 Inleiding

De stad Ieper beschikt over een goedgekeurd mobiliteitsplan sedert 17 januari 2000.

Naar aanleiding van nieuwe inhoudelijke ontwikkelingen en thema's: netmanagement van De Lijn, de relatie verkeer en milieu, het Fietsfonds, gewijzigde planningscontexten, enz. moet het mobiliteitsplan up-to-date worden gemaakt.

De oorspronkelijke voortgangsrapportage en 5-jaarlijkse herziening van het mobiliteitsplan werden vervangen door een nieuwe procedure.

De procedure sneltoets vervangt de vijfjaarlijkse bijsturing van het mobiliteitsplan zoals die beschreven was in de omzendbrief OW 2001/4 van 20 december 2001. Deze sneltoets leidt tot het bevestigen, gedeeltelijk aanvullen, aanpassen of volledig vernieuwen van het bestaande mobiliteitsplan.

Door de Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken werd de volgende methodiek uitgewerkt:

In principe wordt 5 jaar na de definitieve conformverklaring van het mobiliteitsplan een sneltoets uitgevoerd. In 2007 geldt een overgangsmaatregel, waardoor de conformiteit van de mobiliteitsplannen ouder dan 5 jaar geldig blijft tot 31 december 2007.

Die sneltoets leidt tot een van de volgende mogelijkheden:

- Het bestaande plan voldoet niet meer: alle stappen (oriëntatienota-synthesenota-beleidsplan) moeten terug worden doorlopen. Dit komt neer op een herziening van het mobiliteitsplan. (subsidiemogelijkheden in het kader van module 1)
- Het bestaande plan voldoet qua basis nog steeds, maar behandelt niet (meer) de meest actuele thema's. Nieuwe thema's moeten worden toegevoegd, of bestaande thema's moeten grondiger worden bekeken. Men gaat het mobiliteitsplan verbreden en verdiepen. De sneltoets bepaalt ook welke aspecten en thema's worden verbreed en/of verdiept. (subsidiemogelijkheden in het kader van module 1)
- Het bestaande plan voldoet nog: grondige bijsturing of aanvulling is niet nodig. (geen subsidiemogelijkheden)

De sneltoets werd binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie besproken op 17 april 2007 en ter goedkeuring aan de Provinciale Audit Commissie voorgelegd op 14 mei 2007. De conclusie van deze sneltoets was dat het gedeeltelijk aanvullen en aanpassen van het bestaande mobiliteitsplan gewenst is. Er wordt dus gekozen voor het spoor verbreden/verdiepen van het mobiliteitsplan.

Bij verdere uitwerking van het mobiliteitsplan werden de verschillende thema's verder uitgewerkt in een plan van aanpak.

Vertrekkend van het duurzaam mobiliteitsscenario werden de krachtlijnen, maatregelen en de verantwoordelijkheden aangegeven voor de geïntegreerde acties op korte, middellange en lange termijn.

De uitwerking van voorliggende tekst gebeurt volgens de geldende richtlijnen zoals ter beschikking op www.mobielvlaanderen.be/mobiliteitsplan.

Het beleidsplan wordt (conform het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009) opgedeeld in een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte.

Het informatief gedeelte bestaat uit :

- knelpunten, kansen en doelstellingen uit de oriëntatiefase
- operationele doelstellingen
- besluiten uit het bijkomend onderzoek
- toelichting van het mobiliteitsplan en relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden.

Het richtinggevend gedeelte bestaat uit een overzicht van de drie werkdomeinen:

- ruimtelijke ontwikkelingen en hun effecten op de mobiliteit in Ieper
- de netwerken per modus
- de ondersteunende maatregelen
- het actieprogramma per werkdomein.

0.1 Overleg - participatietraject

0.1.1 Overleg

Het beleidsplan van het te verbreden en te verdiepen mobiliteitsplan werd besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) op 17 september 2010 en 19 november 2010. De verslagen van deze GBC's zullen worden toegevoegd in bijlage.

De verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan wordt besproken in de Gemeentelijke begeleidingscommissie. Deze bestaat uit:

Dhr. Georges Rogge	NMBS Holding
Mevr. Van Ryckeghem	NMBS-Holding
Dhr. Franco Verschueren	Ag. infrastructuur W-VI W&V district Ieper
Mevr. Hannelore Deblaere	Departement MOW, afdeling BMV
Dhr. Frank Vansina	De Lijn Regio Kortrijk-Ieper
Mevr. Micheline Steen	De Lijn
Dhr. Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen
Dhr. Martin Deman	Provincie West-Vlaanderen
Dhr. Jef Verschoore	Schepen mobiliteit en openbare werken stad Ieper
Dhr. Luc Vercaigne	Lokale politie Arro Ieper
Dhr. Vandendriessche Paul	Lokale politie Arro Ieper
Dhr. Marrecau Erik	Milieuambtenaar stad Ieper
Mevr. Debuf Sandra	Dienst Ruimtelijke Ordening stad Ieper
Dhr. Kris Derveaux	Technische Dienst - Mobiliteit stad Ieper
Dhr. Koen Vandenberghe	Vormadvies, ondersteuning technische dienst stad Ieper

0.1.2 Participatietraject

De stad Ieper heeft als participatietraject het mobiliteitsplan voorgelegd aan de milieuraad en de verkeerscommissie van de stad Ieper. De verslagen van deze inspraakvergaderingen zullen worden toegevoegd in bijlage.

0.2 Probleemstelling, doelstellingen en oplossingsrichtingen per thema

Voor elk van de in de sneltoets geselecteerde thema's werd in de verkenningsnota een probleemstelling en een doelstelling geformuleerd. Deze worden hier nog eens per thema hernomen.

In de uitwerkingsnota werden per thema relevante onderzoeksgegevens gerapporteerd en oplossingsrichtingen geformuleerd. Voor de oplossingsrichtingen van de verschillende thema's werden enkele voorstellen uitgewerkt. De definitieve keuze per thema werd nog niet gemaakt.

De definitieve keuze wordt in het richtinggevend gedeelte gemaakt.

0.2.1 Thema 1 : Ruimtelijke uitvoeringsplannen en strategische projecten met grote impact op mobiliteit (globale verdieping van alle projecten samen)

0.2.1.1 Probleemstelling

De probleemstelling bestaat erin dat de ruimtelijke impact van een aantal recente ontwikkelingen best worden gekaderd in het globale mobiliteitsbeleid van de stad en de invloed op het vlak van mobiliteit hierbij wordt ingeschat.

0.2.1.2 Doelstelling

Doelstelling is op een pragmatische manier een aantal mogelijke knelpunten te detecteren en hiervoor de nodige oplossingen te voorzien. Voor elk van de strategische projecten zullen specifieke acties worden voorgesteld, die de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en/of toegankelijkheid van de verschillende lokaties zullen garanderen.

Voor de strategische projecten zal een fiche worden opgemaakt die fungeert als een mini-MOBER (mobiliteitseffectenrapport) en een inzicht geeft in:

- Het huidige bereikbaarheidsprofiel: aangeven hoe de site momenteel bereikbaar is voor auto, openbaar vervoer, fiets en voetgangers
- De bijkomende aantrekking van verkeer, rekening houdend met zowel personenverkeer als goederenverkeer en met de spreiding in de tijd
- Beknopte inschatting van de vervoerswijze- en routekeuze
- Bepaling van de parkeerbehoefte per typeactiviteit
- Inschatting van de te verwachten effecten op het vlak van verkeersveiligheid en oplijsten van eventuele knelpunten
- Voorstel maatregelen

0.2.1.3 Besluit

GRUP 'Ieperboog'

In dit GRUP is een fietsverbinding voorzien langs het Bijlanderpad dat loopt van het centrum van Ieper richting domein Palingbeek. Deze fietsverbinding is ook geselecteerd als non-stop fietsroute in het functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen.

De fietsverbinding werd reeds uitgevoerd. Het Bijlanderpad kruist verschillende belangrijke verkeerswegen. Een accentuering en beveiliging van de fietsoversteken ter hoogte van deze kruispunten wordt een belangrijk aandachtspunt.

PRUP bedrijventerrein Hoge Akker

Het bedrijventerrein Hoge Akker wordt vlot ontsloten via de N38 d.m.v. een aangepast lichtengeregeld kruispunt. De bijkomende ontwikkelingen op het bedrijventerrein zijn niet van die aard dat hier maatregelen moeten worden genomen om de ontsluiting te verbeteren.

In het RUP werd voldoende aandacht besteed aan veilige en alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor fietsers en voetgangers.

GRUP Stationsomgeving

De herinrichting van de stationsomgeving is een samenwerking van verschillende partners die een bepaald activiteitenprogramma voorop stelden:

Voor de NMBS:

- Een gelijkgrondse parking met een capaciteit van minimum 250 wagens
- 10 parkeerplaatsen voor kortparkeren, 5 plaatsen als kiss & ride
- Overdekte fietsenstallingen aan de voorzijde van het station (180 fietsen en 10 bromfietsen) en aan de achterzijde (40 fietsen en 5 bromfietsen)
- De Maarschalk Fochlaan blijft functioneren als onderdeel van de lokale stedelijke ontsluitingsweg van Ieper. Er wordt geen bijkomend verkeer verwacht door de herinrichting. Wel is het de bedoeling het doorgaand vrachtverkeer te beperken in het centrum van Ieper.

Voor de Lijn:

- Nieuw busstation, deels voor standaardbussen, deels voor geledebussen
- Lijnwinkel met kleine chauffeursruimte, private sanitaire voorzieningen en schuilgelegenheid voor de reizigers

Voor de stad Ieper:

- Herinrichting van het R. Collaertplein
- Het station ruimtelijk dichterbij de binnenstad brengen waardoor de barrièrewerking van de Maarschalk Fochlaan vermindert.

Voor AWW:

- Herinrichting Maarschalk Fochlaan en het kruispunt Dikkebusseweg met de Oudstrijderslaan

De bijkomende parkeercapaciteit kan zowel benut worden door de pendelaars (voornamelijk overdag tijdens de week) als door bezoekers van het cultureel, jeugd- en opleidingscentrum wanneer er activiteiten zijn (voornamelijk tijdens weekend en 's avonds). Door beide gebruikersgroepen wordt de parkeergelegenheid dus op andere tijdstippen benut, zodat dubbel gebruik van de parkeerplaatsen mogelijk wordt.

GRUP Picanolsite

De Picanolsite was voorheen een leegstaande fabriekssite. Door de bijkomende ontwikkelingen wordt een totale verkeersattractie verwacht van ± 1100 voertuigen per dag.

Het project heeft tijdens de realisatie de naam “De Neerstad” meegekregen. Het project heeft een strategische ligging met een goede aansluiting op het hogere wegennet en is bovendien gelegen op wandelafstand van het centrum.

De behoefte aan parkeerplaatsen door de bijkomende ontwikkelingen wordt opgevangen in het project en in de buffercapaciteit van de omgeving. De ontwikkelingen op de site hypothekeren wel de aanleg van een randparking ter hoogte van het Kattekerkhof. Dit kan worden opgevangen door de aanleg van een randparking op het Minneplein.

Ontwikkelingen Jan Ypermanziekenhuis

Door de toekomstige ontwikkeling van het Jan Ypermanziekenhuis wordt een capaciteit van ± 979 personeelsleden gecreëerd. Per dag worden volgende bezoekersaantallen verwacht: 3661 bezoekers, 304 leveringen, 684 patiënten ambulante verkeer en 467 patiënten die via de spoed worden binnengebracht, 1032 verplaatsingen worden door eigen personeelsleden gegenereerd. Bij volledige ontwikkeling is er een capaciteit van 979 bedden.

Op de terreinen van het regionaal ziekenhuis wordt voldoende parkeergelegenheid voorzien om de parkeerbehoefte op te vangen. Er is een aparte parking voor het personeel voorzien.

In woonstraten in de onmiddellijke omgeving van het ziekenhuis ontstaat parkeeroverlast, omdat bezoekers het betalend parkeren proberen te vermijden. De bereikbaarheid met de fiets en met het openbaar vervoer is momenteel goed. De bereikbaarheid voor de verschillende vervoersmodi kan in de toekomst verder geëvalueerd worden.

RUP Kasteelwijk

Door de uitbreiding van het sportcomplex wordt gerekend op 1000 bijkomende bezoekers. De fuifzaal Fenix heeft ook een capaciteit van 1000 personen.

Alle woningen in Hoornwerk en de Leopold III-laan moeten langs Hoornwerk naar het centrum worden ontsloten.

De fuifzaal Fenix en het sportcomplex mogen voor gemotoriseerd verkeer enkel bereikbaar zijn via de Jaime Picanollaan, zodat bijkomende verkeersgeneratie niet door de woonwijken wordt afgewikkeld.

De inrichting van de randparking in de Leopold III-laan is niet optimaal. Een groenere inrichting en een hogere capaciteit is op termijn aangewezen zodat de parking kan fungeren als een volwaardige randparken en tegelijk geïntegreerd wordt tussen het Hoornwerkpark en de Vesten.

0.2.2 Thema 2: Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk

0.2.2.1 Probleemstelling

Het bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk in het mobiliteitsplan dateert nog van de periode vóór het invoeren van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie.

Door de invoering van het Fietsfonds ontstaan voor de stad ook een aantal interessante opportuniteiten die verder kunnen worden uitgewerkt.

Een afstemming tussen functioneel en recreatief fietsnetwerk is nog niet gebeurd.

0.2.2.2 Doelstelling

- Afstemmen van de verschillende fietsnetwerken op elkaar.
- Afweging en opstellen prioriteitenlijst aanleg nieuwe fietsinfrastructuur.
- Financieringsmogelijkheden van fietspadenprojecten.
- Uitwerken van een up-to-date en overlappend fietsnetwerk.
- Beschrijving en aanduiding gewenste fietsvoorzieningen op het netwerk.
- Opmaken van een actietabel met prioritaire strategische projecten.

Dit onderzoek zal opgevat worden als volgt:

- Terreinonderzoek en inventarisatie bestaande fietsinfrastructuur.
- Evaluatie bestaande fietsnetwerken: bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, lokaal fietsnetwerk, schoolroutes, recreatieve routes.
- Overleg met verschillende actoren over mogelijke optimalisaties van het bestaande fietsnetwerk.
- Beschrijving van normen voor materiaalgebruik en maatvoering fietspaden.

0.2.2.3 Besluit

De bedoeling is alle fietsroutes op elkaar af te stemmen en een overzichtelijk fietsnetwerk te maken met als uitgangspunten:

- Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de provincie vormt de basis van het fietsnetwerk. Indien wenselijk wordt dit bovenlokaal functioneel fietsnetwerk aangevuld of aangepast.
- Om de verschillende woonkernen in Ieper op een veilige manier onderling te verbinden, met het centrum van Ieper en met de kernen van omliggende gemeentes wordt het bovenlokaal fietsnetwerk aangevuld met lokale fietsroutes. Op die manier kan een netwerk worden uitgebouwd, waarbij de continuïteit en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen wordt gegarandeerd, en waar het aantal parallelle fietsverbindingen wordt beperkt.
- Veilige oversteekvoorzieningen op recreatieve routes. Op de plaatsen, buiten de bebouwde kom, waar recreatieve fietsroutes verbindingswegen of secundaire wegen kruisen, wordt indien nodig een veilige oversteekplaats voorzien.

De provincie West-Vlaanderen heeft op voorstel van de stad Ieper beslist om volgende fietsroute mee op te nemen in het bestaande bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Het betreft het volgende traject:

- De Vlamertingestraat
- De Jaime Picanollaan - Leopold III-laan – Posternepad – Aalmoezeniersstraat – Menenstraat.
- De Komenseweg (en de Zillebekevijverdreef-Zillebekevoetweg)
- De Boezingestraat-Ieperstraat-Briekstraat-Pilkemseweg.

Om een duidelijke afweging te maken bij het uitwerken van een maatregelenpakket voor fietsers, werkt de stad Ieper met een afwegingstabel om infrastructuurwerken te verantwoorden (zie tabel in bijkomend onderzoek). De stad Ieper streeft daarbij naar de verbetering en uitbouw van het fietspadennetwerk, rekening houdend met de financiële en praktische uitvoerbaarheid. Hierbij wordt steeds naar een eindresultaat op lange termijn gewerkt.

0.2.3 Thema 3: Openbaar vervoer – overstapvoorzieningen

0.2.3.1 Probleemstelling

Een aantal nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoer aanbod en de openbaar vervoer strategie maken dat een update van de visie en het maatregelenpakket rond het openbaar vervoer noodzakelijk is.

0.2.3.2 Doelstelling

- Actualisatie Netmanagement-Basismobiliteit.
- Engagement van de stad Ieper – De Lijn m.b.t. halteaccomodatie, lijnvoering,...
- Onderzoeken of een opwaardering mogelijk is van de aslijn Ieper-Kust en snelverbinding Ieper-Roeselare.
- Optimalisatie van de lijnvoering en de routekeuze in de binnenstad – doorstroming OV.
- Koppeling van het openbaar vervoer aan de ontwikkelingen in de stationsomgeving.
- Overstapvoorzieningen.
- Tarifiering.

0.2.3.3 Besluit

Tijdens de piekmomenten worden bussen intensief benut door reizigers die een herkomst of bestemming in het centrum hebben.

Tijdens de daluren rijden veel bussen in het centrum, maar het aantal reizigers met bestemming Markt is eerder beperkt.

Omdat het aantal busreizigers overdag eerder beperkt is, wil de stad Ieper het gebruik van gelede- en standaardbussen in het stadscentrum beperken tijdens de daluren.

Met de herinrichting van de stationsomgeving kan het openbaar vervoerknooppunt aan het station fungeren als een goed uitgerust overstappunt van de streekbussen op de centrumbus. De centrumbus fungeert dan ook als transport tussen de randparking en het centrum voor langparkeerders.

Om het aantal bussen in het centrum tijdens de daluren te beperken, maar toch een goede bediening van het centrum te verzekeren, wordt volgende oplossing voorgesteld:

De streekbussen doen enkel tijdens de piekeruren zowel de halte aan het station als de halte op de Markt aan. Voor de werknemers en schoolkinderen die gebruik maken van het openbaar vervoer, is er op die manier geen verschil t.o.v. de huidige bediening.

Tijdens de daluren overdag wordt voorgesteld dat een centrumbus wordt ingezet die vanaf de hoofdhaltte aan het station ook de haltes Sint-Pieterskerk, Markt en Gevangenis bedient. De halte aan de Rijselpoort zou worden opgeheven, in de plaats kan een halte worden voorzien t.h.v. de KMO-zone Rijselpoort (buiten de Vesten).

0.2.4 Thema 4 : Categorisering bovenlokale en lokale wegen

0.2.4.1 Probleemstelling

Momenteel zijn er een aantal afwijkingen tussen het mobiliteitsplan van de stad Ieper en andere beleidsplannen.

0.2.4.2 Doelstelling

- Afstemming mobiliteitsplan met provinciaal Ruimtelijk Structuurplan W-VL
- Afstemming mobiliteitsplan met mobiliteitsplannen omliggende gemeenten

De categorisering van het wegennet wordt geactualiseerd. Hiervoor is geen uitgebreid onderzoek noodzakelijk.

Door overleg met de provincie en eventueel met de omliggende gemeenten zal worden getoetst of de verschillende plannen op elkaar kunnen worden afgestemd. Indien een afstemming niet mogelijk is (bv. door onverzoenbare visies) zal de reden worden toegelicht.

Tegelijk wordt bekeken of eventuele aanpassingen aan de categorisering van de lokale wegen gewenst zijn (bv. in het kader van recente ruimtelijke ontwikkelingen, optimalisering van de ontsluiting van het centrum van Ieper).

0.2.4.3 Besluit

De wegencategorisering wordt afgestemd op de mobiliteitsplannen van de omliggende gemeenten. Bij de afstemming op het RSV en het PRS West-Vlaanderen worden volgende wijzigingen gevraagd:

Verbinding A19 te Ieper naar Veurne

Er komt een verbinding A19 te Ieper naar Veurne vanaf de N38 Noorderring in Ieper en de aansluiting op de N8 richting Veurne.

Vandaag doet Ieper dienst als doorgangsgebied voor het kustverkeer waardoor de leefbaarheid in de dorpskernen op een aantal secundaire en lokale wegen sterk in het gedrang komt (o.a. Brielen en Elverdinge). Het ontbreken van een aantal schakels in het hoofdwegennet ligt aan de basis van deze problematiek.

De verbinding A19 te Ieper naar Veurne biedt hiervoor een fundamentele oplossing.

De stand van zaken van dit project was bij de opmaak van het mobiliteitsplan als volgt:

- Het plan wordt uitgewerkt in uitvoering van de reeds getroffen beslissingen door de Vlaamse regering (maart 2007 en november 2008). Dit houdt ondermeer in dat de 'plan-MER' werd goedgekeurd;
- De studie van de 'project-MER' wordt momenteel opgestart.

Ruuschaartstraat - Krommenelststraat als regionale zuidwestelijke ontsluitingsweg

De stad Ieper stelt voor om de Ruuschaartstraat - Krommenelststraat op te nemen in het secundaire wegennet om een zuidelijke secundaire ontsluiting mogelijk te maken van het regionale verkeer, zonder hiervoor de binnenstad en stationsomgeving te belasten.

0.2.5 Thema 5: Parkeerbeleid en parkeerplan

0.2.5.1 Probleemstelling

In het mobiliteitsplan van de stad Ieper werd reeds aangehaald dat de parkeersituatie in Ieper regelmatig dient te worden opgevolgd en geëvalueerd. Er is momenteel geen duidelijke monitoring van het gevoerde parkeerbeleid. Met bijkomend onderzoek kunnen verdere stappen in het parkeerbeleid ondersteund en gecommuniceerd worden.

Er is een indicatie van parkeerdruk in het centrum. Veel langparkeerders (bv. voertuigen van mensen die werken in het centrum van Ieper) maken gebruik van parkeerplaatsen in het centrum waar geen parkeerbependingen gelden. Hierdoor vermindert het parkeercomfort voor bewoners en sommige bezoekers (bv. kortparkeerders zoals klanten winkels,...). Momenteel wordt er ook een zeer laag parkeertarief gehanteerd (1 euro/uur). Dit maakt het aantrekkelijk om in het centrum te parkeren en er is een geringe pakkans indien men niet betaalt.

0.2.5.2 Doelstelling

Doelstelling: verdere stappen worden gezien in de richting van:

- Verdere uitwerking en verfijning parkeerbeleid
- Verdere uitwerking randparkings
- Wijzigingen door ruimtelijke invulling bv. Picanolsite
- Comfortabele wandelroutes tussen randparkings en centrum
- Invoeren parkeerroute

Het parkeeronderzoek werd uitgevoerd op een afgebakende zone van de binnenstad, bepaald door de Vesten en aan de noordelijke zijde door de Jules Capronstraat, Elverdingsestraat, Minneplein, Surmont de Volgsbergestraat, Henri Cartonstraat en de Menenpoort. Ook werden de zone rondom de Rijselsepoort, de zone in de omgeving van het sportpark en de zone rond de oude Picanolsite meegenomen in het onderzoek.

Afhankelijk van de conclusies uit het parkeeronderzoek worden voorstellen geformuleerd om, voortwerkend op het huidige parkeerbeleid, verdere stappen te nemen in de richting van een duurzaam parkeerbeleid. Een blijvende monitoring (minstens 6-jaarlijks) is hierbij van belang.

0.2.5.3 Besluit

Het onderzoek werd uitgevoerd in op dinsdagen en donderdagen in november 2008 (niet in vakantieperiodes).

Parkeercapaciteit

In totaal werden 3581 parkeerplaatsen geïnventariseerd. Van het totaal aantal geïnventariseerde parkeerplaatsen zijn 67,7 % parkeerplaatsen zonder parkeerbeperkingen, 16,3 % betalend parkeren maximum 3 uur, 5,8 % betaald parkeren maximum 1 uur, 6,7 % parkeerplaatsen gelegen binnen de blauwe zone (blauwe zone en blauwe zone uitgezonderd bewoners). De overige 3,3 % zijn parkeerplaatsen voor mindervaliden (48 pp), parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners (16 pp) en parkeerplaatsen voorbehouden voor taxi, politie en ceremoniewagens (57 pp).

In de buurt van het station, in de Leopold III-laan en in de buurt van de Rijsselsepoort liggen terreinen die potentie hebben om bijkomende parkeercapaciteit te creëren. Ook in de omgeving van het Minneplein kan bijkomende parkeergelegenheid gecreëerd worden.

Bezetting

Op een weekdag werden tellingen in de voormiddag en namiddag gedaan om een inzicht te krijgen in de algemene parkeerproblematiek. De parkeerdruk 's nachts geeft inzicht in het bewonersparkeren.

Op weekdagen is er in de volledige binnenstad een hoge parkeerbezetting. Vooral in de stationsomgeving en de woonstraten rondom het betalend parkeren in de binnenstad zijn de hoogste parkeerbezettingen waar te nemen (+ 85 %).

Positief is wel dat door het betalende parkeren in de winkelstraten de bereikbaarheid van diensten en handelszaken in de stadskern is gegarandeerd.

's Nachts is de parkeerdruk laag. Globaal gezien is de parkeercapaciteit in het centrum ruim voldoende om de parkeerbehoefte van de bewoners op te vangen.

Parkeerduuronderzoek

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de parkeerplaatsen werd een beperkt parkeerduuronderzoek uitgevoerd, dat inzicht geeft in bewonersparkeren, kort- en middellangparkeren (voornamelijk door bezoekers en klanten) en langparkeren (voornamelijk door werknemers).

Langparkeerders (voornamelijk werknemers in de binnenstad) nemen het grootste aandeel van de bezette parkeerplaatsen in: 43,3 % van het bezette aantal parkeerplaatsen. De nummerplaten van deze voertuigen werden zowel in de voormiddag als de namiddag op dezelfde plaats waargenomen.

Bij het uitwerken van parkeermaatregelen zal het langparkeren zoveel mogelijk moeten worden opgevangen in de rand, zodat bereikbaarheid van de binnenstad niet in het gedrang komt.

0.2.6 Thema 6: Routes zwaar verkeer

0.2.6.1 Probleemstelling

De problematiek vrachtvervoer in de regio Ieper-Roeselare en Ieper-centrum

0.2.6.2 Doelstelling

Doelstelling: komen tot een routenetwerk voor zwaar verkeer, dat ook buiten de stad Ieper mee ondersteund wordt.

Om inzicht te krijgen in het doorgaand verkeer in het centrum van Ieper werd een kentekenonderzoek uitgevoerd in een cordon dat werd afbakende op de invalswegen naar de stationsomgeving. Enkel de voertuigstromen van het zwaar verkeer werden onderzocht.

Wat betreft het vrachtverkeer in de regio Ieper-Roeselare sluit de stad Ieper zich aan bij de bevindingen van de interregionaal onderzoek en overleg dat door de provincie werd gevoerd. De conclusies uit dit interregionaal overleg zullen worden opgenomen in het mobiliteitsplan.

0.2.6.3 Besluit

De stad Ieper ondersteunt de conclusies uit het interregionaal onderzoek van de provincie West-Vlaanderen betreffende vrachtverkeer in de driehoek Ieper – Diksmuide – Roeselare.

De aandacht is vooral gevestigd op de ontsluiting van het bedrijventerrein Belgomilk op het grondgebied van Langemark-Poelkapelle en de ontsluiting van het bedrijventerrein Ieper-Noord. De Diksmuidseweg-Randweg kan als vrachtroute worden geselecteerd tot de aansluiting met de N369. De Pilkemseweg wenst de stad Ieper niet als vrachtroute te selecteren.

De stad Ieper heeft echter te kampen met veel doorgaand zwaar verkeer ter hoogte van de stationsomgeving: 43 % van het totale zwaar verkeer dat voorbij de stationsomgeving passeert is eigenlijk doorgaand verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het centrum van Ieper. Een belangrijke oorzaak van dit doorgaand zwaar verkeer is de tonnagebeperking in Heuvelland.

In het duurzaam scenario moeten maatregelen worden opgenomen om het doorgaand zwaar verkeer uit het centrum van Ieper te weren.

Er wordt voorgesteld de Ruuschaartstraat - Krommenelststraat op te nemen in het secundaire wegennet om een zuidelijke secundaire ontsluiting mogelijk te maken van het regionale verkeer, zonder hiervoor de binnenstad en stationsomgeving te belasten. Bij het onderzoek voor zwaar verkeer blijkt een aanzienlijk deel van het doorgaand vrachtverkeer gebruik te maken van de Haiglaan/Poperingseweg/Dikkebusseweg om de verbinding te maken richting Kemmel en de Zuiderring. Dit doorgaande verkeer zorgt ervoor dat de leefbaarheid in de te vernieuwen stationsomgeving in het gedrang komt. De stad stelt voor een tonnagebeperking in te voeren om het doorgaand vrachtverkeer te verplichten om gebruik te maken van de Ruuschaartstraat – Krommenelststraat. Ook is het de bedoeling het andere doorgaand verkeer zoveel mogelijk aan te moedigen om dit traject te volgen. Hiertoe zullen zoveel mogelijk snelheidsremmende maatregelen worden uitgevoerd op de Haighlaan, J. Capronstraat, Maarschalk Fochlaan en Oudstrijderslaan.

0.2.7 Thema 7 : Campagnes

0.2.7.1 Probleemstelling :

In het verleden werden campagnes niet altijd ingepast in het algemeen mobiliteitsbeleid.

0.2.7.2 Doelstelling :

Doelstelling is jaarlijks een efficiënte campagne te voeren omtrent een welbepaald thema. Uiteraard moet hierbij de link gelegd worden met andere facetten van het mobiliteitsbeleid zodat naar de burgers toe een duidelijk en samenhangend verhaal wordt gebracht.

0.2.7.3 Besluit

De stad Ieper wenst op een doordachte manier sobere mobiliteitscampagnes te voeren, die nauw aansluiten bij de thema's waarop de komende jaren de nadruk wordt gelegd.

Er werd reeds een campagne gevoerd ter ondersteuning van de invoering van de zone 30 in het zuidelijk deel van de binnenstad en er werd een fietscampagne gevoerd. De verbetering van het fietsnetwerk wordt ondersteund met een campagne om het gebruik van dit verbeterde fietsnetwerk te stimuleren.

De komende jaren wenst de stad nog andere campagnes te voeren:

- Een campagne als ondersteuning van het parkeerbeleid, waarbij in logische volgorde de zones met betalend parkeren, de plaatsen met de reglementering “blauwe zone” en de plaatsen voor langparkeerders (randparkings) voorgesteld worden.
- Een campagne die informeert over de gewijzigde verkeerssituatie na de herinrichting van de stationsomgeving. De specifieke inhoud van de campagne zal o.a. informatie bieden over de herinrichting en de bereikbaarheid van de stationsomgeving, de gewijzigde situatie voor het openbaar vervoer, de bereikbaarheid van het centrum, enz...

Het is de bedoeling dat in de volgende jaren rond de hiervoor beschreven maatregelen campagnes worden gevoerd. De stad wil hiermee de burgers op een continue manier informeren over het gevoerde mobiliteitsbeleid.

Ook wenst de stad Ieper in de toekomst ook steeds in samenwerking met De Lijn de promotie van het openbaar vervoer te ondersteunen, o.a. bij de invoering van een centrumbus.

Bij campagnes zal de link met milieu en gezondheid worden benadrukt.

0.3 Hogere planningscontext

De doelstellingen zijn geordend in volgorde van het schaalniveau:

0.3.1 Doelstellingen op Vlaams niveau:

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden algemeen een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een 'duurzame mobiliteit':

- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen
- Op een selectieve en billijke wijze de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle doelgebieden waarborgen
- Ondanks de toenemende mobiliteit, de verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven
- De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verder zetten
- Het versterken van de natuur en milieukwaliteit

0.3.2 Doelstellingen op provinciaal niveau:

De provincie streeft naar een duurzaam mobiliteitsconcept, waarbij het STOP-principe (stappen – trappen - openbaar vervoer - personenwagen) centraal staat.

Bijzondere aandacht gaat naar de uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF). Hierbij wordt het fietsvademecum als norm gebruikt en streven we naar een aanleg van de fietsinfrastructuur waarbij het comfortniveau voldoende hoog is.

De inrichting van bushaltes met fietsenstallingen moet de combinatie fiets + openbaar vervoer aantrekkelijker maken.

Het promoten van duurzame mobiliteitsvormen moet voldoende wegcapaciteit vrijhouden voor de ontwikkeling van economische activiteiten.

In het kader van het beleid secundaire wegen en het regionaal mobiliteitsbeleid werd een vrachtroutenetwerk voor de driehoek Ieper – Diksmuide – Roeselare opgemaakt. Hierbij is het belangrijk dat de betrokken actoren ervoor zorgen dat zwaar vrachtverkeer de aanbevolen vrachtroutes volgt, zodat vlot vrachtverkeer mogelijk blijft en de leefbaarheid van de kernen erop vooruit gaat.

0.4 Toelichting van het beleidsscenario

0.4.1 Duurzaam beleidsscenario (basis mobiliteitsplan 2000)

In dit verbrede en verdiepte mobiliteitsplan van de stad Ieper onderschrijft de stad nog steeds het duurzaam scenario uit het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

- Ieper is het centrum van het landelijke gebied van de Westhoek. De lage bevolkingsdichtheid maakt de bediening van het openbaar vervoer minder efficiënt. De auto zal in het landelijke gebied een hoofdpositie blijven innemen.
- Het duurzaam ruimtelijk beleid stelt voor om de aantrekkingskracht van de centrumfuncties te verhogen. In de actuele maatschappelijke context is het wenselijk het parkeerbeleid bij te sturen, onder de voorwaarde dat dit geen negatieve invloed heeft op de centrumfuncties in de stad.
- Het duurzaam scenario sluit nauw aan bij het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) kiest voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, met aandacht voor alle vervoerswijzen, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige maatschappelijke context op Vlaams, federaal en Europees niveau, en waarbij bijzondere aandacht gaat naar het versterken van de leefbaarheid en rol van de stads- en dorpskernen, overeenkomstig het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

0.4.2 Link met het ruimtelijk structuurplan

Het ruimtelijk structuurplan van de stad Ieper werd goedgekeurd in 2000. In het ruimtelijk structuurplan worden een aantal bindende bepalingen opgenomen met betrekking tot de lijninfrastructuren.

- Problematiek van de doortochten Zillebeke, Hollebeke en Zuidschote-Lizerne
- Doortochten Elverdinge en Brielen
- De gevaarlijke kruispunten op de N38 t.h.v. Vlamertinge en Brandhoek
- Leefbare en veilige inrichting van de aansluiting van de secundaire wegen op het stedelijk wegennet.
- De categorisering van de gemeentewegen die in het mobiliteitsplan worden opgenomen, wordt aanvaard als bindende bepaling in het GRS.

In het voorliggende mobiliteitsbeleidsplan werd hiermee rekening gehouden en bij het opstellen van een maatregelenprogramma worden de nodige acties voorzien.

0.4.3 Link met het milieubeleidsplan

De procedure voor het verlengen van het milieubeleidsplan tot 2013 is momenteel lopende.

In het milieubeleidsplan worden een aantal knelpunten rond het thema mobiliteit opgelijst:

- Doorstroming van lijnbussen in Elverdingestraat, de twee opeenvolgende rotondes nabij Capronstraat; het stuk van de Menenstraat naar Grote Markt, site J. Yperman – ziekenhuis;
- Het gebrek aan randparkings ten behoeve van het afnemen van de grote parkeerdruk in het centrum;
- De verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers;
- Stroeve verkeersdoorgang in stadscentrum (tijdens piekuren)

De doelstellingen:

- Omheen de stad zal een kring van randparkings worden uitgebouwd. Ze zullen aansluiten op de voetgangerssassen naar het centrum.
- Ook moet er nog meer aangezet worden tot het gebruik van het openbaar vervoer, carpooling, fietsgebruik (daar waar de auto heel vaak gebruikt wordt voor veel te kleine afstanden).

Om deze doelstellingen te realiseren worden in het milieubeleidsplan een aantal maatregelen geformuleerd:

- Invoeren van een parkeerroute: Er wordt een volledige P -route uitgewerkt met bijhorende randparkings om zo het stadscentrum te ontlasten van overbodig verkeer. Deze P –route wordt uitgewerkt met de nodige bewegwijzering en folder, persartikelen, ... naar de bevolking toe.
- Inrichting zone 30-gebieden: schoolomgevingen werden allemaal als zone 30 ingericht.
- Stimuleren van openbaar vervoer + milieuvriendelijk rijgedrag: Uitbreiding halteaccommodatie, informatie openbaar vervoer in stadskranten, stimuleren milieuvriendelijk rijgedrag
- Vermindering van de druk op het leefmilieu uitgeoefend door verkeer en vervoer: Het woon – en werkverkeer voor Diksmuide – Ieper – Veurne kan worden verminderd door het carpoolen te promoten.
- Door het gratis beschikbaar te maken van het openbaar vervoer voor een deel van de weggebruikers, zal zo ook een deel van autogebruikers wegvallen.
- Paddenacties, beperken dierlijke verkeersslachtoffers: In de loop van het jaar (februari – maart) zijn er op verschillende plaatsen in het Ieperse paddenraapacties. Hierbij werken een 40- tal vrijwilligers mee voor de dagelijkse controle van de vangstinstallaties.

- Verderzetten actie “Open Straatdag”: In het kader van de vermindering van de verkeersdruk op het leefmilieu wordt de “Open Straatdag” in de toekomst verder georganiseerd.
- Milieutoetsing voertuigenpark: Milieutoetsing van het voertuigenpark werd uitgevoerd. Daarbij werd er ook een actieplan opgemaakt ten einde een milieuvriendelijkere vloot te bekomen op termijn.

Richtinggevend deel

1 Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

1.1 Ruimtelijke planning

De ruimtelijke concepten uit het richtinggevend gedeelte van het GRS werden hier hernomen en samengevat:

Ieper kernachtig

Het concentreren van de bebouwde ruimte door:

- Bundeling en verweving van functies
- Versterking van de kernen
- Kerngebonden wonen en blijvend leefbare dorpen
- Perifere handelontwikkelingen tegengaan

Ieper kent een morfologische structuur van geconcentreerde bebouwing in de kernen wat als een sterke ruimtelijke kwaliteit ervaren wordt. Als leidraad bij de uitwerking van de gewenste ruimtelijke structuur wordt deze kwaliteit optimaal uitgespeeld door het toepassen van het principe van gedeconcentreerde bundeling.

Gespecialiseerd Ieper

Door zijn stedelijke structuur en een consequent beleid in het verleden beschikt Ieper over een gediversificeerd aanbod aan bedrijventerreinen en mogelijkheden voor grootwinkelbedrijven. Dit beleid dient te worden verder gezet door:

- Het koppelen van een gediversificeerd en gespecialiseerd aanbod aan bedrijventerreinen aan een functionele hiërarchie van wegen
- Een consequent vestingenbeleid
- Het optimaliseren van het ruimtebeslag

In het kader van de regionale uitstraling van Ieper en vanuit de wens om zich verder te profileren als 'hoofdstad' van de Westhoek wenst Ieper toekomstgericht een voldoende aanbod aan mogelijkheden voor diverse economische activiteiten op een gerichte manier te realiseren.

Natuurlijk Ieper

Ieper beschikt over heel wat natuurwaarden op zijn grondgebied die in het verleden met de nodige aandacht werden gekoesterd. De aanwezige natuurwaarden dienen verder te worden geoptimaliseerd door:

- Het verder uitbouwen van de bestaande natuurwaarden tot een ecologisch web dat over de volledige gemeente tot stand komt
- Kwaliteitsvolle ontwikkeling en valorisatie van natuurwaarden in bossen, watervlakken, beekstelsels, ...
- In stand houden van landelijke enclaves als buffer tegen het aaneengroeien van kernen
- Landschappelijke waarden in de gemeente te optimaliseren en waar nodig te herstellen

Open Ieper

Ieper beschikt over grote aaneengesloten open ruimte-gebieden die alle behoren tot een halfopen landschap. Door het landschappelijk karakter kan met streekeigen inkadering de landbouw optimaal functioneren zonder de open ruimte fundamenteel aan te tasten. Het landbouwfunctioneren wordt als de hoofddrager van de open ruimte beschouwd en wordt als motor gezien voor:

- Maximaal behoud en versterking van de open ruimte
- Optimaal afstemmen van landbouw en natuur
- Landbouw als behoeder van de open ruimte en het landschap
- Tegengaan van uitdeining van bewoning in het landbouwgebied
- Tegengaan van de niet-functionele versnippering van het landbouwgebied

Vanuit de aanwezige landschapskenmerken, waarbij het halfopen karakter een cruciale rol speelt, dienen landbouwontwikkelingen optimaal geïntegreerd te worden waarbij er, ten opzichte van een open landschap, meer mogelijkheden zijn tot landschappelijke inkleding.

Ieper, cultureel-recreatieve hoofdstad van de Westhoek

Ieper beschikt over een ruim cultureel en recreatief potentieel dat verder moet ontwikkeld worden door:

- Optimalisering van het cultureel en recreatief potentieel
- Toeristische troeven op thematisch gebundelde wijze uit te spelen
- Medegebruik van de open ruimte door toerisme verder vorm te geven

De aanwezige recreatieve polen zullen optimaal kansen tot ontwikkeling krijgen terwijl de mogelijkheden van de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten over het ganse grondgebied een troef vormen voor verdere toeristische ontwikkeling. Het culturele erfgoed en de natuurlijke potenties vormen de basis voor de bovenlokale uitstraling van Ieper.

Stedelijk gebied Ieper: centrumstad

Ieper heeft een rijk historisch verleden. Een toekomst met heel wat uitdagingen dient zich aan.

- Sturen van strategische ontwikkelingszones in het stedelijk gebied (station, Ter Waerde,...)
- Optimaliseren van de differentiatie binnen het woningaanbod en de verzorgingsfuncties gericht op de stedelijkheid
- Optimaliseren van de verkeersafwikkeling en verkeersleefbaarheid
- Aandacht voor de stedenbouwkundige context in de wederopgebouwde stad

Ruimtelijke maatregelen

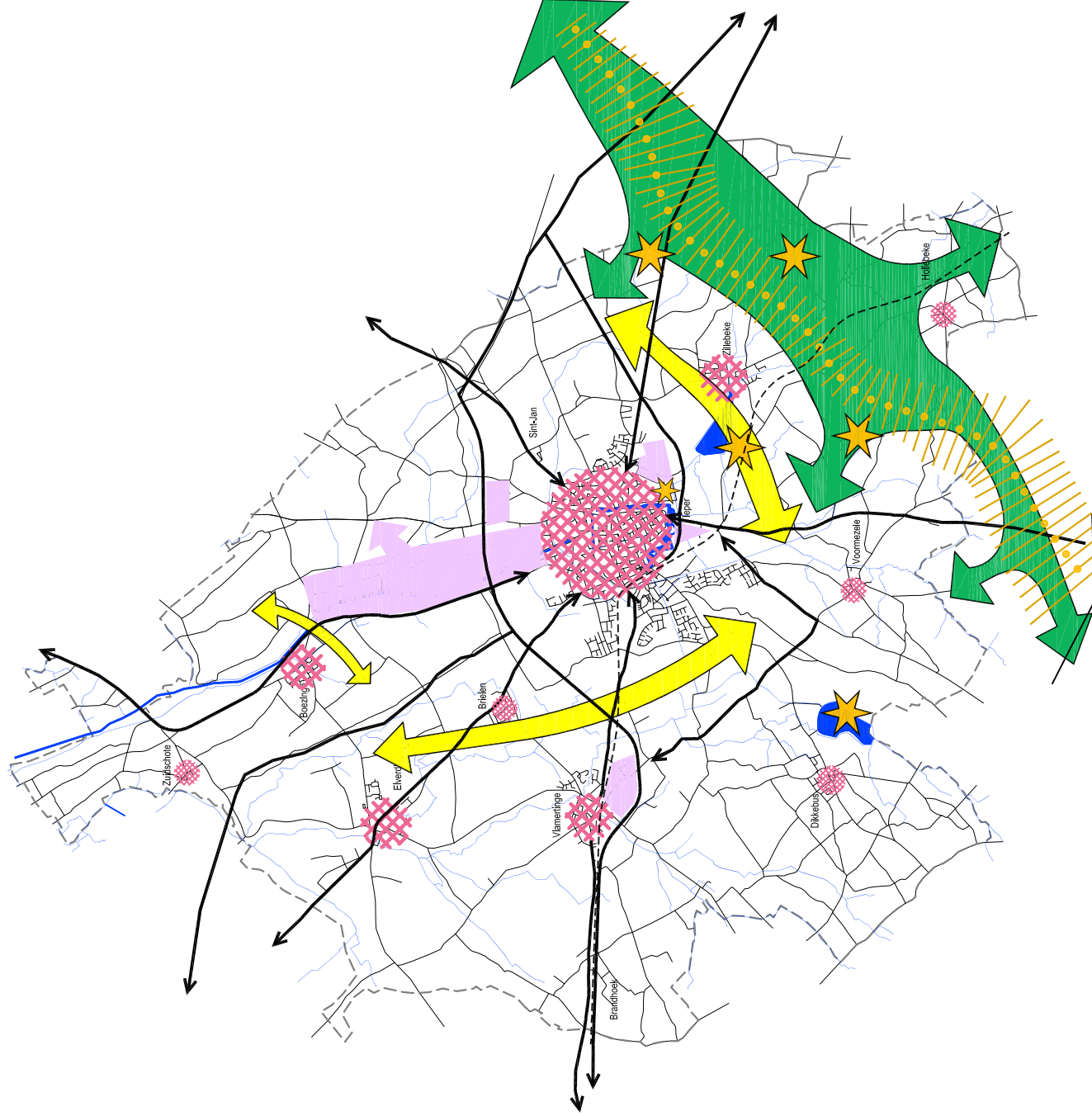
De ruimtelijke maatregelen worden uitgewerkt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De krachtlijnen zijn onder meer:

- Het streven naar versterking van de kernen en tegengaan van verdere verspreiding van de bewoning en van de bedrijven.
- Ruimtelijk afgrenzen van de stad en van de woonkernen
- Stimuleren van de commerciële functies in de binnenstad en in de deekernen
- Herwaarderen van het historisch patrimonium in de stad en uitbaten van de toeristische potenties ervan
- Dynamische groei als economische pool van de Westhoek, met uitbreiding industrieterrein en ontwikkeling Ter Waerde.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

- Hoofdkernen
- Kernen
- Bedrijvigheid
- Bosstructuur
- Hoofdinfrastructuur
- Heuvelrug
- Recreatieve polen
- Spoorweg
- Gemeentegrens



Kaart: Ruimtelijke structuur



schaal: 1/100000

1.2 Strategische projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit

1.2.1 GRUP Ieperboog

Voorziene maatregelen:

- Veilige fietsoversteken moeten voorzien worden ter hoogte van de kruising van de non-stop fietsroute met volgende wegen:
 - N308 Poperingseweg (lokale weg I): snelheidsremmende maatregelen, eventueel middengeleider
 - N375 Dikkebusseweg (lokale weg I): snelheidsremmende maatregelen, eventueel middengeleider
 - N331 Kemmelseweg (secundaire weg II): beveiligde fietsoversteek met middengeleider
 - N336 Rijselseweg (secundaire weg II): beveiligde fietsoversteek met middengeleider
 - Vaartstraat (lokale weg III): signalisatie, eventueel snelheidsremmende maatregelen
 - Komenseweg (lokale weg I): snelheidsremmende maatregelen, eventueel middengeleider
 - Kortewildestraat (lokale weg III): signalisatie, eventueel snelheidsremmende maatregelen
 - Snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van de recreatiezone in de Vaartstraat

1.2.2 GRUP Stationsomgeving

Voorziene maatregelen:

- Ruimtelijk kwalitatieve herinrichting met aandacht voor de pleinfunctie, de zwakke weggebruiker en de verbindingen met het centrum van Ieper
- Herinrichting van de stationsomgeving met optimalisatie van de circulatie van het verkeer
- Inrichting station als regionaal vervoersknooppunt en halteinfrastructuur openbaar vervoer
- Creëren en optimaliseren randparking station, voldoende en veilige fietsstallingen

1.2.3 GRUP Picanolsite

Voorzien maatregelen:

- Uitbouwen voetgangersas tussen de kop van het Yperleekanaal en de Grote Markt.
- Veilige fietsvoorzieningen langs de Brugseweg-Diksmuidseweg.
- Bereikbaarheid van de Picanolsite garanderen voor het openbaar vervoer.
- Creëren van een noordelijke randparking te creëren ter hoogte van het Minneplein.

1.2.4 Regionaal ziekenhuis Jan Yperman

- Garanderen van een goede bereikbaarheid van het Jan Ypermanziekenhuis met de fiets door het voorzien van goede aansluitingen op het fietsnetwerk.
- Maatregelen om het parkeren in de omliggende woonwijken tegen te gaan

1.2.5 GRUP Kasteelwijk

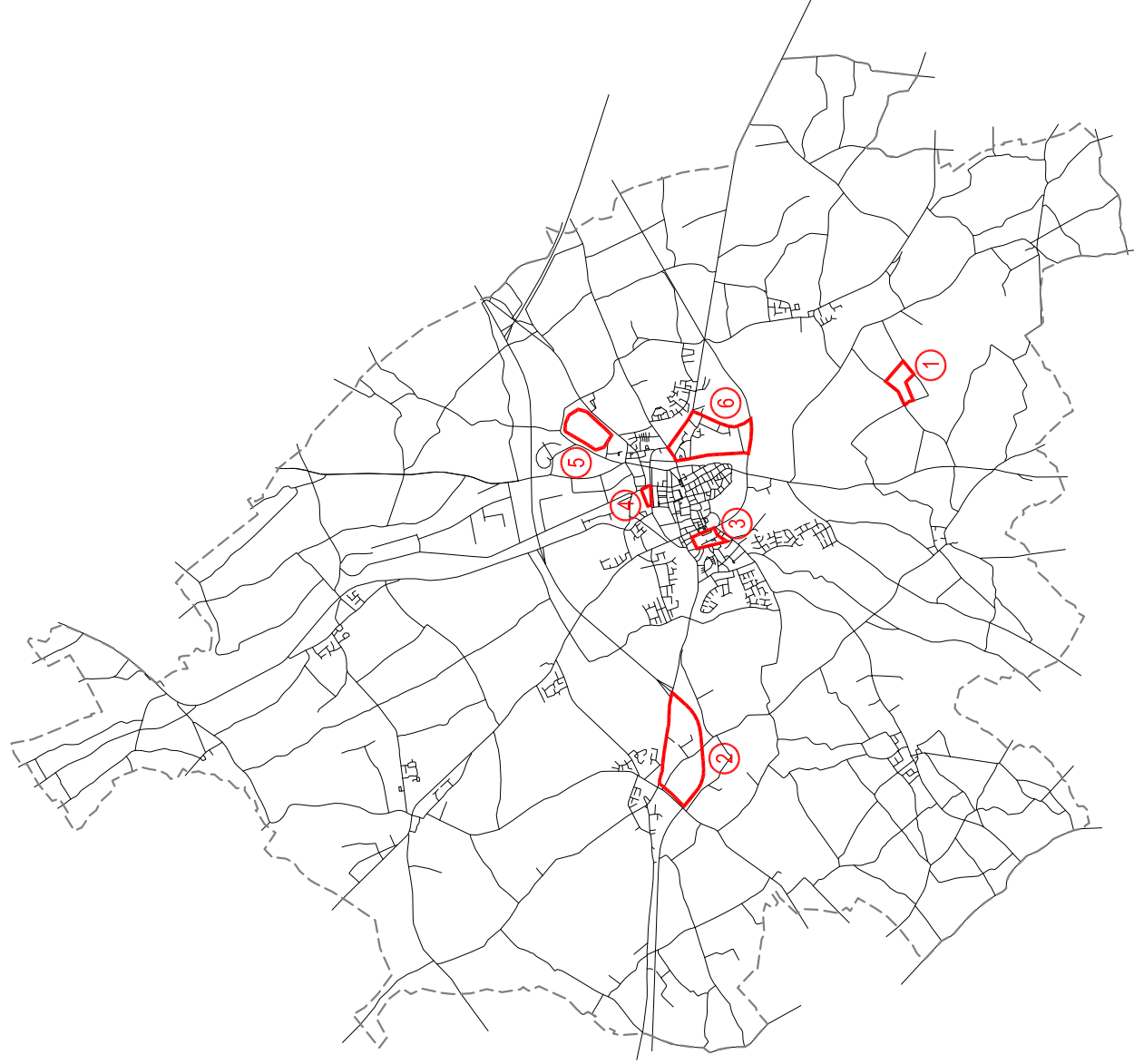
Voorziene maatregelen:

- Onderbreking van de Leopold III-laan ter hoogte van Hoornwerk om de bereikbaarheid van het sportpark enkel te garanderen via de Jaime Picanollaan
- Keerpunt voorzien voor zwaar verkeer-bussen en ruimte voorzien om bussen voor de Last-Post te stationeren
- Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk omleiden via de Jaime Picanollaan - Leopold III-laan
- Eénrichtingsverkeer en snelheidsremmende maatregelen invoeren in de Vaubanstraat om sluipverkeer tegen te gaan
- Aanleg van een bijkomende parking voor het opvangen van verkeer dat wordt aangetrokken door de uitbreiding van het sportcomplex.
- Uitbreiding en faciliteren van netwerk voor voetgangers en fietsers in deze zone.
- Aanleg van een groene randparking in de Leopold III-laan.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

- ① GRUP Ieperboog
- ② GRUP bedrijventerrein Hoge Akker
- ③ GRUP Stationsomgeving
- ④ GRUP Picanol-site
- ⑤ Jan Ypermanziekenhuis
- ⑥ GRUP Kasteelwijk



Kaart: Strategische ruimtelijke projecten



schaal:
1/100000

1.3 Categorisering van wegen

De verkeersstructuur op regionaal niveau is mee bepalend voor de gemeentelijke wegcategorisering van de stad Ieper. Het is noodzakelijk dat de verkeersstructuur van de stad Ieper is afgestemd op de wegcategorisering van de omliggende gemeenten, op het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen PRS-WV) en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).

In het RSV worden naast de hoofdwegen ook de primaire wegen I en II geselecteerd. In het PRS-WV worden de secundaire wegen geselecteerd. De selectie van de lokale wegen gebeurt in het kader van de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

In het vernieuwde mobiliteitsplan zijn de belangrijkste wijzigingen:

- De verbinding A19 van Ieper naar Veurne
- De stad Ieper stelt voor de Kemmelseweg N331 tussen de Rijselseweg N336 en de Ruuschaartstraat, de Ruuschaartstraat en Krommenelststraat in het PRS-WV te selecteren als secundaire weg II.

1.3.1 Hoofdwegen en primaire wegen I

Geen

1.3.2 Primaire wegen II

- A19
- N38 Noorderring
- Aan te leggen verbinding A19 vanaf de N38 Noorderring in Ieper en de aansluiting op de N8 richting Veurne

1.3.2.1 De verbinding A19 te Ieper naar Veurne

De verbinding A19 te Ieper naar Veurne biedt een fundamentele oplossing voor het doorgaand verkeer van en naar de Kust, waardoor de woonkernen van Brielen en Elverdinge overbelast worden.

De stand van zaken van dit project was bij de opmaak van het mobiliteitsplan als volgt:

- Het plan wordt uitgewerkt in uitvoering van de reeds getroffen beslissingen door de Vlaamse regering (maart 2007 en november 2008)
- De RUP-procedure is opgestart. Momenteel wordt een MER-studie opgemaakt.

De krachtlijnen van het referentie-ontwerp zijn als volgt:

- Het bruggencomplex aan het einde van de A19 wordt afgewerkt met aandacht voor een vlotte en conflictvrije doorstroming van het verkeer en niet langer met lichtingregelingen uitgerust.
- Nieuwe aansluiting op de N38 tussen het kruispunt met de N369 Diksmuidseweg en het kruispunt met de N8 Veurnseweg met aandacht voor een vlotte en conflictvrije doorstroming van het verkeer.
- Het profiel van de weg is een 2x1 + 3^e rijvak voor inhaalbewegingen. De weg wordt voorzien van dubbelrichtingsventwegen. Gelijkvloerse kruisingen en rechtstreekse op- en afritten zullen tot een minimum worden beperkt.
- De weg volgt het tracé van de Reningsestraat tot aan het kruispunt met de Steenstraat. Voor de kruising met de Steenstraat zal de weg afbuigen om aan te sluiten op de N8 ten noorden van Woesten.

Ieper is voorstander om op haar grondgebied geen volwaardige knooppunten te voorzien met de aan te leggen verbinding A19 te Ieper naar Veurne. Om de lokale verbindingen niet te doorsnijden, kunnen plaatselijke onderdoorgangen voor Ieper wel voorzien worden.

De uitwerking van een alternatief tracé van de verbinding A19 te Ieper naar Veurne (dichter aansluitend bij de beekvallei en teneinde minder landbouwperceelsstructuren door te snijden) kan rekenen op begrip van de stad Ieper. Er wordt geen duidelijke voorkeur verwoord.

Ieper vraagt specifieke aandacht voor de toegankelijkheid van aanliggende gebieden voor hulpdiensten. Ook moet worden bestudeerd dat de verbinding A19 te Ieper naar Veurne minimum sluipverkeer genereert doorheen de kern van Zuidschote.

Na de aanleg van de nieuwe verbinding A19 te Ieper naar Veurne kan de N8 Veurnseweg heraangelegd worden volgens zijn nieuwe functie. Dit biedt de mogelijkheid om een aantal doortochten herin te richten, zoals in Brielen en Elverdinge.

1.3.2.2 De N38 (reeds volledig gerealiseerd)

Om de stroomfunctie te versterken en de veiligheid te verhogen werden de rechtstreekse toegangen afgebouwd en het aantal kruispunten beperkt. Het fietsverkeer verloopt volledig gescheiden: via ventwegen of waar deze ontbreken via afgescheiden fietspaden of via het onderliggend wegennet.

Op de volgende plaatsen blijven de aansluitingen te behouden en werden indien nodig de kruispunten heringericht of aangepast:

- De N313 Brugseweg (grens met Langemark-Poelkapelle): overgang van primaire naar secundaire weg
- De A19
- De Pilkemseweg: aansluiting Flanders Language Valley en industriezone Kanaal
- De N369 Diksmuidseweg
- De N8 Veurnseweg

- De N308 Poperingseweg
- De A. Rodenbachstraat
- De Grote Branderstraat
- De Bellestraat

Alle andere wegen werden afgesloten. Waar er rechtstreekse toegangen zijn, wordt een ventweg aangelegd. Tussen de A. Rodenbachstraat en de grens met Poperinge wordt de rijbaan versmald, waarbij aan de zuidzijde een strook vrijkomt als ventweg. Aan de noordzijde verdwijnen de spoorovergangen.

Waar de weg een 2x2-profiel behoudt (tussen aansluiting A19 en kruispunt met Pilkemseweg), wordt op termijn een middenberm aangelegd.

1.3.3 Secundaire wegen I

De secundaire wegen worden vastgelegd in het PRS-WV. In dit hernieuwde mobiliteitsplan worden de selecties uit het PRS-WV overgenomen.

- De N369 Ieper-Diksmuide Diksmuidsesteenweg-Randweg-Diksmuidsesteenweg (ten noorden van de N38)
- De N8 Veurnseweg (kan realisatie van de verbinding A19 te Ieper naar Veurne omgebouwd worden tot lokale weg).
- De N38 Noorderring vanaf de aansluiting op de richting N313 Langemark-Poelkapelle

1.3.4 Secundaire wegen II

- De N37 Zuiderring van de N8 Meenseweg tot de N336 Rijselseweg werd gerealiseerd.
- N336 Rijselseweg
- De Ruuschaartstraat– Krommenelststraat

De stad Ieper stelt voor deze weg op te nemen in het secundaire wegennet om een zuidelijke secundaire ontsluiting mogelijk te maken van het regionale verkeer, zonder hiervoor de binnenstad en stationsomgeving te belasten. Het traject van de Ruuschaartstraat – Krommenelststraat is zeer geschikt om dit doorgaande verkeer op te vangen. Er komt vrijwel geen verblijfsfunctie voor langs deze wegen. Het betreft bovendien een bestaand wegencracé, waarbij wijzigingen aan het dwarsprofiel een minimale impact hebben op de ruimtelijke omgeving.

Met AWW West-Vlaanderen werden reeds afspraken gemaakt dat deze wegen een onderdeel kunnen vormen van een gewestwegenoverdracht, zodat AWW ook kan instaan voor de nodige aanpassingen van de weg en deze weg geschikt is voor regionaal gebruik door zwaar verkeer.

Ook bij de provincie West-Vlaanderen wordt een aanpassing van het PRS--WV gevraagd opdat de regionale ontsluitingsfunctie van de her in te richten weg wordt bestendigd in de wegencategorisering.

BMV is voorstander dat deze route wordt geselecteerd als route voor zwaar verkeer, maar is niet overtuigd van de selectie als secundaire weg.

1.3.5 Lokale wegen I

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale verbindingswegen:

- Zuidschote-Dorp, Zuidschootsestraat
- N8 Veurnseweg
- N333 Steentjemolenstraat
- N308 Poperingseweg tussen Ieper centrum en de N38 Noorderring
- N375 Dikkebusseweg
- N331 Kemmelseweg tussen Ruusschaartstraat en grens Kemmel
- Komenseweg
- Diksmuideseweg tussen N38 Noorderring en centrum Ieper

1.3.6 Lokale wegen II

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale ontsluitingswegen:

- Generaal Lotzstraat
- Steenstraat – Bellestraat
- Boezingsestraat
- Langemarkseweg
- Oostkaai
- Pilkemseweg
- Vlamertingsestraat
- N308 Poperingseweg tussen N38 Noorderring en grens Poperinge
- Albrecht Rodenbachstraat
- Ouderdomseweg
- Voormezele-Dorp, Sint-Elooiseweg

- Blauwepoortstraat
- Zillebeke-Dorp, Zuidshootsestraat
- N8 Meenseweg tussen N37 Zuiderring en grens Beselare
- N332 Zonnebeekseweg
- N313 Brugseweg tussen centrum Ieper en N38 Noorderring
- Briekestraat-Groenestraat
- N345 Potyzestraat-Kruiskalsijdestraat
- Albert Dehemlaan
- N379 Oude Veurnestraat-Diksmuidseweg-Polenlaan
- Kalfstraat
- Basculestraat
- N8 Meenseweg tussen centrum Ieper en N37 Zuiderring

1.3.7 Lokale wegen III

Alle overige wegen

Maatregelen

- Verdere opmaak RUP en Milieueffectenrapport voor realisatie verbinding A19 te Ieper naar Veurne.
- Optimaliseren inrichting N38 als primaire weg II door aanpassing kruispunt N38-Pilkemseweg (o.a. ondergrondse fietsverbinding).
- Aanpak van het bestaande kruispunt N38 en N8 in samenhang met de aanleg van het nieuw knooppunt N38-verbinding 19 te Ieper naar Veurne (gezien hun ruimtelijk nabijheid).
- Voorstel stad Ieper selectie van de Ruuschaartstraat, Krommenelstraat en Kemmelseweg N331 tussen de Rijselseweg N336 en de Ruuschaartstraat als secundaire weg II in het PRS-WV.
- Overdracht van gewestwegen waarbij de Ruuschaartstraat en Krommenelstraat tot de gewestwegen behoren.
- Herinrichting van de Ruuschaartstraat-Krommenelstraat: aanpassing wegprofiel en geschikt maken voor veelvuldig gebruik door zwaar verkeer: omvorming van de rijweg tot 2x1 met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

- Primaire weg II
- Secundaire weg I
- Secundaire weg II
- Lokale weg I
- Lokale weg II



Kaart: Gewenste wegencategorisering



schaal: 1/100000

2 Werkdomein B : netwerken per modus

2.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

2.1.1 Doortochten

Een aantal wegen worden heringericht als doortocht of als hoofdstraat. Afhankelijk van de categorisering van de weg, wordt de nadruk meer of minder gelegd op de doorstroming of de leefbaarheid van de weg en zijn omgeving.

Volgende doortochten en hoofdstraten werden reeds heringericht:

- N375 Dikkebusseweg
- N336 Rijselsestraat als stedelijke hoofdstraat

Te nemen maatregelen:

- Doortocht N375 Dikkebusseweg in Ieper tussen de Frezenbergstraat en de ring
- Doortocht N308 Poperingseweg in Ieper tussen J. Capronstraat en de ring
- Doortocht N308 Vlamertinge tussen de Montmorencystraat en de Kasteelweg
- Doortocht N308 Brandhoek
- Doortocht N8 Veurnseweg te Elverdinge
- Doortocht N8 Veurnseweg te Brielen
- N8 Maarschalk Haighlaan
- N8 Meenseweg en Frenchlaan
- N332 Zonnebeekseweg
- N336 Rijselseweg in Sint-Elooi
- N379 Diksmuidsestraat als stedelijke hoofdstraat

2.1.2 Zone 30

In principe zijn alle woonstraten en verblijfsgebieden potentiële zone 30-gebieden. Bij het inrichten als zone 30 moet het aantal verkeerstechnische maatregelen beperkt worden gehouden. De nadruk ligt op kwalitatieve herinrichting van de ruimte in functie van het eigen karakter van de kernen.

De afbakening van de potentiële zone 30-gebieden wordt per kern aangegeven (zie kaarten verkeersleefbaarheid).

Er moet vooral over gewaakt worden dat bij herinrichting van straten van het verblijfsgebied automatisch uitgegaan wordt van een zone 30-regime, zodat achteraf geen snelheidsremmende ingrepen moeten gebeuren. Bij de verschillende ingrepen zal ook rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van openbaar vervoer.

In het zuidelijk deel van de binnenstad van Ieper werd reeds zone 30 ingevoerd. In een tweede fase zal in de rest van de binnenstad zone 30 worden ingevoerd (na afwerking Diksmuidsestraat). De zone 30 zal verder gefaseerd worden ingevoerd, bij heraanleg van straten en pleinen. Prioriteit zal nu gaan naar de wijken buiten de kernen en het verkeersveilig inrichten van de omgeving van het sportcentrum.

Bij de invoering van zone 30 in de binnenstad wordt ook overal voorrang van rechts ingevoerd. Om dit voor alle verkeersdeelnemers te verduidelijken zal blijvende aandacht worden besteed aan de sensibilisering hierrond.

2.1.3 Voetgangersnetwerken

Zeer veel verplaatsingen binnen de stad kunnen te voet gebeuren. Niet alleen vermindert dit de verkeers- en parkeerdruk in de kern, maar het verhoogt ook de levendigheid en de aantrekkelijkheid van de stad. Noodzakelijke voorwaarde is de uitbouw van aantrekkelijke looproutes binnen het centrum, tussen het centrum en de randparkings en tussen het centrum en de woonwijken.

Er wordt daarom verder werk gemaakt van de uitbouw van voetgangersassen. Bij de herinrichting van straten en pleinen gaat de prioriteit naar de stedenbouwkundige kwaliteit en de ruimte en belevingswaarde voor de voetganger. Er wordt niet geöpteerd voor wandelstraten in de strikte zin, maar voor een straat met een inrichting op maat van de voetganger waar het noodzakelijk autoverkeer niet dominant aanwezig is. De Vismarkt werd reeds heringericht.











Volgende ingrepen worden nog gepland:

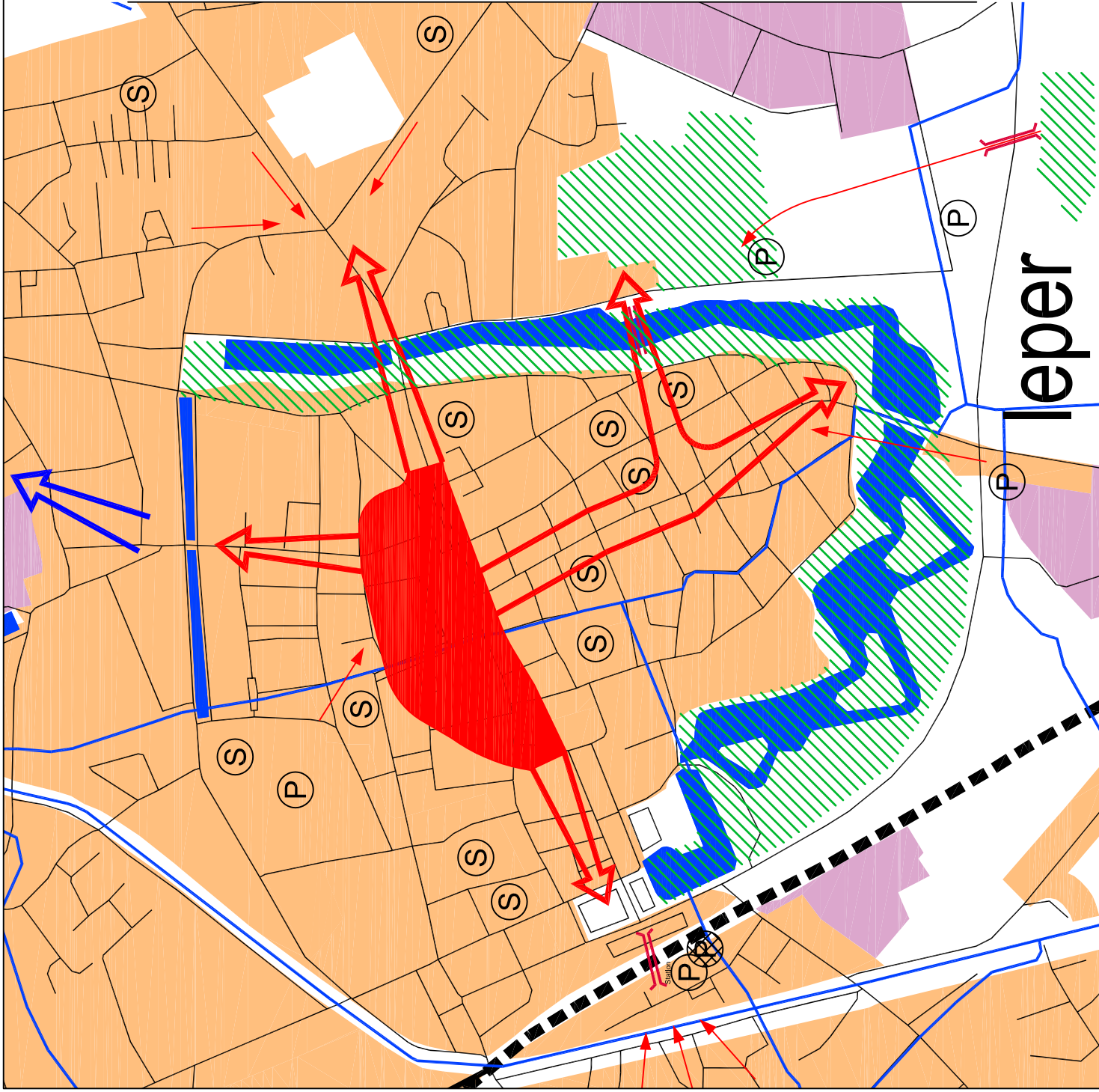
- Voetgangersoversteek over de Oudstrijderslaan tussen randparking Rijselpoort en centrum (via de Rijselpoort)
- Herinrichting van de Diksmuidsestraat als voetgangersas tussen de Markt en De Neerstad
- Heraanleg van het Vandepierenboomplein
- Heraanleg van de Maarschalk Frenchlaan
- Voetgangers- en fietsverbinding tussen centrum en Ter Waerde: uitbouwen voetgangersas
- Heraanleg van de stationsomgeving: maatregelen ten gunste van de voetganger en wegwerken van de barrière bij het oversteken van de Maarschalk Fochlaan door voetgangers en fietsers.

De herinrichting op maat van de voetganger wordt ook toegepast in de dorpskernen. De toegankelijkheid voor alle gebruikersgroepen staat hierbij centraal. Dit gebeurt in samenwerking met de werkgroep Vorming en Actie en Westkans om de "bereikbaarheid voor allen" te garanderen.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  Wandelzone
-  Voetgangers centrum
-  Ujfbreijing voetgangersas
-  Verbinding Ter Waerde
-  Scholen
-  Randparkings
-  Parking touringcars
-  Voetgangers- en fietertunnel
-  Voetgangers- en fietersbrug
-  Aanvoerroutes binnen woonwijken



Kaart: Voetgangersnetwork



schaal:
1/10000

2.2 Fietsroutenetwerk

2.2.1 Algemene principes

De bedoeling is alle fietsroutes op elkaar af te stemmen en een overzichtelijk fietsnetwerk te maken met als uitgangspunten:

- Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de provincie vormt de basis van het fietsnetwerk. Indien wenselijk wordt dit bovenlokaal functioneel fietsnetwerk aangevuld of aangepast.
- Om de verschillende woonkernen in Ieper op een veilige manier onderling te verbinden, met het centrum van Ieper en met de kernen van omliggende gemeentes wordt het bovenlokaal fietsnetwerk aangevuld met lokale fietsroutes. Op die manier kan een netwerk worden uitgebouwd, waarbij de continuïteit en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen wordt gegarandeerd, en waar het aantal parallelle fietsverbindingen wordt beperkt.
- Veilige oversteekvoorzieningen op recreatieve routes. Op de plaatsen, buiten de bebouwde kom, waar recreatieve fietsroutes verbindingswegen of secundaire wegen kruisen, wordt indien nodig een veilige oversteekplaats voorzien.

Ook in het kader van de herinrichting van doortochten zullen de fietspaden verbeterd worden (zie hoofdstuk verkeersleefbaarheid). Buiten de bebouwde kom worden steeds gescheiden fietspaden aangelegd, tenzij de lokale omstandigheden dit fysisch niet zouden mogelijk maken.

Om de continuïteit van de fietsroutes te verzekeren, worden op een aantal plaatsen ingrepen uitgevoerd ten behoeve van veilige fietsoversteekvoorzieningen.

In het centrum van Ieper wordt een centrumfietsbeleidsplan uitgewerkt, waarbij het fietscomfort wordt verbeterd en waarbij in alle éénrichtingsstraten het fietsen in de tegenrichting toegelaten blijft indien voldoende breedte beschikbaar is), om omrijbewegingen te vermijden.

De fietsstallingen worden op systematische wijze uitgebouwd:

- Aan de publieke voorzieningen en concentratiepunten van handelszaken, zowel aan de randparkings, in het stadscentrum, in de woonwijken als in de dorpskernen.
- Aan de haltes voor openbaar vervoer. Aan iedere hoofdhalte van ieder dorp wordt een veilige fietsstalling voorzien.
- Ook aan de vernieuwde stationsomgeving worden zowel aan de voor- als achterkant fietsstallingen voorzien.

Het gewenste fietsnetwerk wordt weergegeven op de hierna volgende kaarten.

2.2.2 Fietsen in de binnenstad

Om het fietsen in de binnenstad aantrekkelijker te maken worden een aantal initiatieven voorzien:

- De stad onderzoekt in samenwerking met de provincie West-Vlaanderen of het mogelijk is een fietspunt te voorzien in de stationsomgeving. Dit fietspunt kan fungeren als fietsherstelplaats (kleine herstellingen), de verhuur van fietsen en het bewaken van de stallingen. Op die manier worden de reizigers in het station van Ieper nog beter gefaciliteerd en wordt de stationsomgeving als overslagpunt op andere vervoersmiddelen verder versterkt.
- Om het centrum van de stad Ieper fietsvriendelijker te maken wordt een fietscomfortplan voor de binnenstad opgesteld. Met kleine en grotere ingrepen kan het comfort voor de fietsers in de binnenstad worden verbeterd. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan verlagen van boordstenen ter hoogte van voetgangers- en fietsersdoorsteken, fietsenstallingen ter hoogte van de randparkings en andere belangrijke lokaties, fietsvriendelijke maatregelen in de winkelzones,... Het uitwerken van een fietscomfortplan zal worden opgenomen als een maatregel in het beleidsplan.
- Niet enkel aan het comfort van de gewone fietser wordt gedacht. Omdat de deelgemeenten van Ieper op vrij ruime afstand van het stadscentrum zijn gelegen wil de stad de drempel van de fietsafstand verlagen door het gebruik van elektrische fietsen te promoten. In het centrum van Ieper zullen gratis oplaadpunten voor fietsen met elektrische aandrijving voorzien worden. Op die manier wordt het fietsgebruik voor een grotere doelgroep gestimuleerd.

2.2.3 Subsidiëring fietspadenprojecten

In principe staat elke wegbeheerder in voor de fietsinfrastructuur op de wegen onder haar beheer. Fietspaden langs gewestwegen kunnen worden betoelaagd, via module 13 van het mobiliteitsconvenant. Op provinciewegen staat de provincie volledig in voor de aanleg van fietsinfrastructuur.

Bovenlokale fietsroutes die op wegen onder gemeentelijk beheer liggen en die normaal gezien ten laste van de gemeente zijn, kunnen nu gefinancierd worden vanuit het fietsfonds. In straten of wegen waar de fietsinfrastructuur ontbreekt of totaal onvoldoende is, wordt de aanleg van een fietspad gefinancierd door het Fietsfonds. Daarbij neemt zowel de provincie als de Vlaamse overheid een deel van de kosten voor haar rekening. Bijkomende kosten blijven ten laste van de gemeente (bv. grondverwervingen, aanleg voetpaden, riolering,...)

Om een duidelijke afweging te maken bij het uitwerken van een maatregelenpakket voor fietsers, werkt de stad Ieper met een afwegingstabel om infrastructuurwerken te verantwoorden (zie bijkomend onderzoek). De stad Ieper streeft naar de verbetering en uitbouw van het fietspadennetwerk, rekening houdend met de financiële en praktische uitvoerbaarheid. Hierbij wordt steeds naar een eindresultaat op lange termijn gewerkt.

Maatregelen op korte termijn

- Aanpassen belijning fietspaden: N379 Oude Veurnestraat, Zwaanhofweg, Karel Steverlyncklaan, Blauwe Poortstraat, N345 Kruiskalsijdestraat, Potyzestraat
- Invoeren zone 50: Ouderdomseweg-Windeweg, N366 Rijselseweg tussen Armentièreseweg en gemeentegrens, Vaartstraat, Neerwaastensestraat, Kasteelhoekstraat, Pappotstraat
- N308 Poperingseweg
- Dr. Dekemelelaan: aanpassen wegprofiel, invoeren éénrichtingsverkeer
- N8 Veurnseweg: bij herinrichting doortocht Brielen
- Basculestraat: aanpassing fietspaden
- M. Frenchlaan: fietspaden bij herinrichting weg
- N332 Zonnebeekseweg BIBEKO: herinrichting doortocht
- Pilkemseweg-Briekestraat: fietsoversteek N38
- N379 Polenlaan: herinrichting weg
- N379 Diksmuidsestraat: bij herinrichting doortocht
- N37b Maarschalk Fochlaan en R. Colaertplein: herinrichting stationsomgeving
- Jaime Picanollaan en Leopold III-laan: verkeersluwe inrichting door verhinderen doorgaand verkeer
- Vlamertingestraat

Maatregelen middellange termijn om de fietsvoorzieningen te verbeteren op volgende wegvakken:

- Maarschalk Haiglaan
- Bellestraat
- Brielensestraat
- Augustijnenstraat-Adriaanseweg
- Omloopstraat 2e fase
- Steenstraat

- Maarschalk Plumerlaan
- Masscheleinlaan-Hoge Wieltjesgracht
- Elverdingestraat – Jules Capronstraat

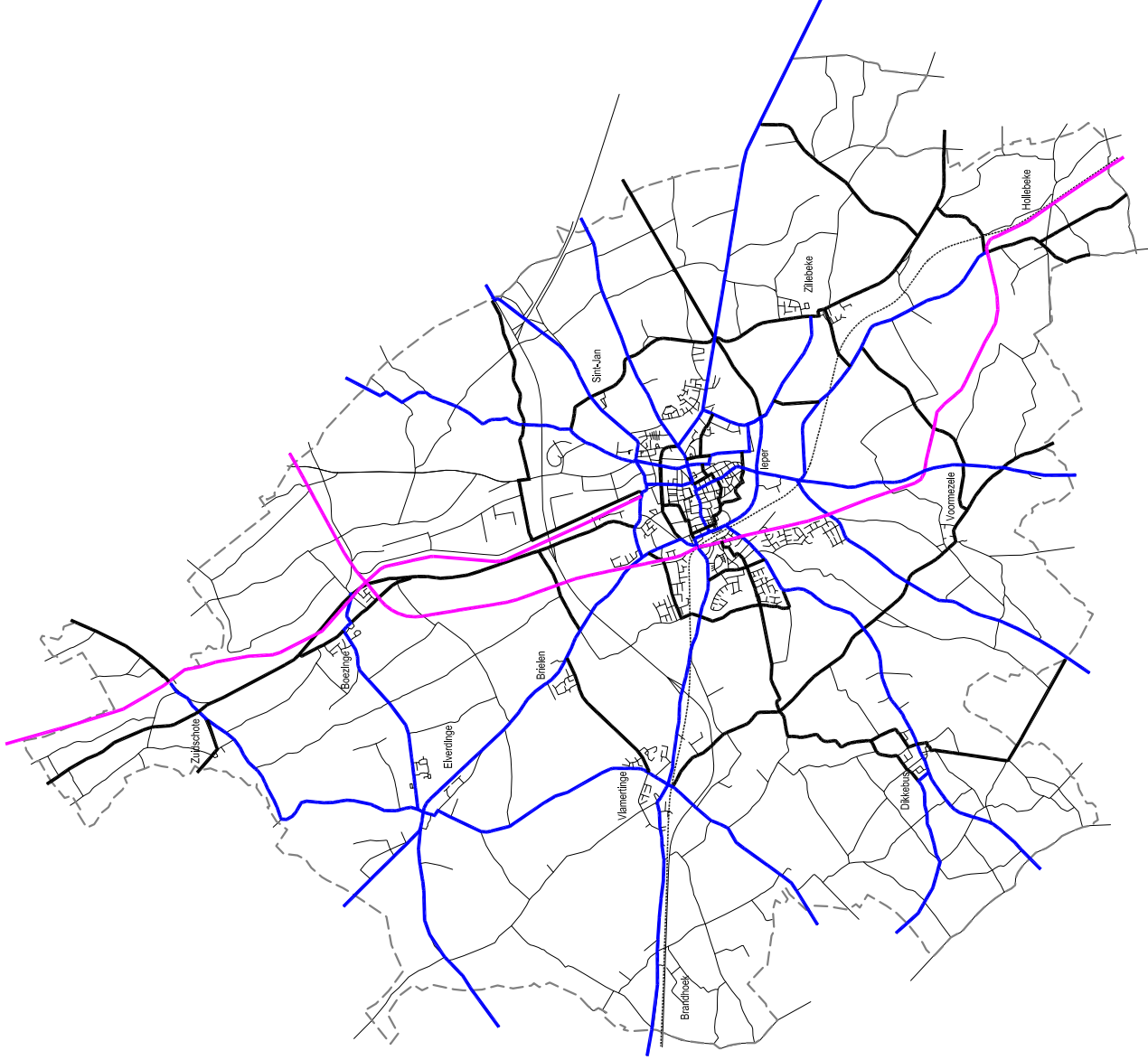
Maatregelen lange termijn: fietsvoorzieningen op volgende wegvakken:

- N8 Veurnseweg BUBEKO
- N375 Dikkebusseweg BIBEKO doortocht t.h.v. Ieper
- N365 Armentièreseweg
- Komenseweg
- Zuidschotedorp – Zuidshootsestraat – Steenstraat
- Albrecht Rodenbachstraat
- Sint-Eloiseweg
- Komenseweg voorbij Hollebeke
- Werviksestraat
- Maaldestedestraat – Zillebekedorp
- Langemarkseweg
- Fietspad op oude spoorwegbedding richting Langemark-Poelkapelle

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk W-VL
-  Non-stop hoofdroute
-  Lokaal fietsnetwerk (incl. schoolfietsroutes)



Kaart: Gewenst fietsnetwerk



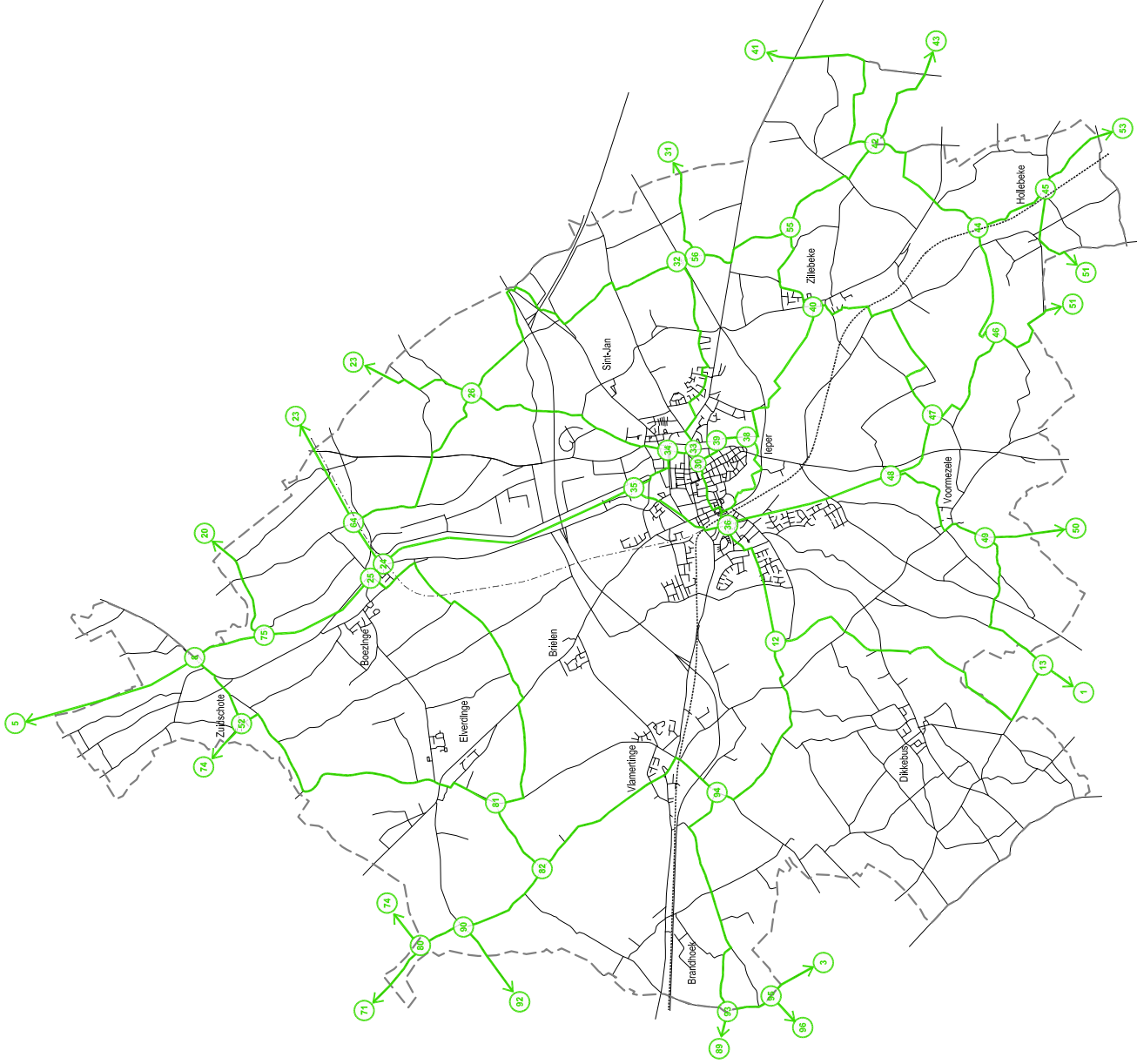
schaal:
1/100000

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

- Recreatieve fietsroutes
- Fietsknooppunt



Kaart: Recreatief fietsnetwerk



schaal:
1/100000



2.3 Openbaar vervoersnetwerk

2.3.1 Actualisatie basismobiliteit - netmanagement

Een belangrijk beleidskader voor het lokaal mobiliteitsbeleid en het openbaar vervoerbeleid vormen uiteraard de beleidsplannen van De Lijn.

2.3.1.1 Basismobiliteit

Om het openbaar vervoergebruik te kunnen stimuleren moet er eerst en vooral een openbaar vervoeraanbod zijn. Dit werd in de loop van de voorbije jaren verwezenlijkt via het decreet Basismobiliteit. Dit decreet voorziet dat er een minimumaanbod van openbaar vervoer moet zijn voor elke woonzone die ook als woonzone is ingekleurd in het gewestplan. Zo werden de gaten in het openbaar vervoeraanbod grotendeels opgevuld. De concrete uitwerking van dit aanbod verschilt naargelang men in een stedelijk gebied of op het platteland woont.

Minimum aanbod in	Weekdagen tijdens de piekuren	Weekdagen tijdens de daluren	Zaterdag, zondag en feestdagen	Afstand tot de halte
	6-9 u en 16-19 u	9-16 u en 19-21 u	8-23 u	
Rand- + klein-stedelijk gebied	Elke 20' (30')	Elke 30' (40')	Elke 60' (75')	Max. 650 m
Buitengebied	Elke 30' (40')	Elke 60' (75')	Elke 120' (140')	Max. 750 m

(tussen haakjes: de maximum wachttijd)

2.3.1.2 Netmanagement.

Onder de noemer 'netmanagement' werkt De Lijn een nog ruimer, aan de actuele behoeften beantwoordend en nog beter geïntegreerd netwerk uit. Door basismobiliteit komt het openbaar vervoer binnen ieders bereik, met netmanagement wordt het openbaar vervoer nu ook specifiek uitgebouwd naar belangrijke bestemmingen of afgestemd op de specifieke behoeften van de gebruiker.

2.3.2 Opwaardering bestaande buslijnen

Om netmanagement doelmatig aan te pakken, zet De Lijn potentieelonderzoeken op. In volgorde van de onderzoeksmatig vastgestelde prioriteiten kunnen dan projecten uitgevoerd worden.

In het kader van netmanagement werd voorgesteld in 2008 de frequentie te verhogen van de bestaande lijn 60 Ieper-Poperinge-Abele tot een halfuurinterval tijdens de spits, gericht op woon-werk en woon-schoolverplaatsingen. Voor de ritten werd een aangepaste reisweg

opgemaakt, gericht op de bediening van de bedrijventerreinen. Buiten de spits blijft het bestaande aanbod behouden. Wel wordt de avondamplitude verlengd, zowel op weekdays als tijdens het weekend.

Hiervoor werden de volgende modules afgesloten:

- Module 7 betreffende informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer.
- Module 8 doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer.
- Module 9 verhoging van het aanbod van geregeld vervoer.

De stad Ieper is ook vragende partij voor een snelverbinding Ieper-Roeselare en de opwaardering van de lijn Ieper-Kust.

2.3.3 Halte infrastructuur

2.3.3.1 Inplanting haltes.

De stad Ieper plant de door de VVM geplande halten langs gemeentewegen – in overleg met de VVM - verkeersveilig in volgens de richtlijnen van de dienstorder AWV 1992/12: bij de inplanting en inrichting voor halteplaatsen voor openbaar vervoer langs gewestwegen, zal de lokale overheid de inplanting van halten aankaarten bij de betrokken overheid. Bij de heraanleg van een wegvak of een kruispunt zorgt de lokale overheid voor meerdere verkeersveilige looproutes naar de halte. Die looproutes zijn aangepast aan de inrichting van de weg, zo kort mogelijk en vrij van obstakels.

2.3.3.2 Verbeteren van halteaccommodatie

De stad Ieper verbetert, in samenwerking met de VVM, de bestaande halteaccommodatie van het geregeld vervoer. Daarbij wordt uitgegaan van de voorschriften over het uitrustingsniveau van de halten, terug te vinden in de vervoersbesluiten van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. Concreet wordt bij elke vraag voor verbetering van halteaccommodatie door gebruikers overlegd tussen de stad Ieper en de Lijn hoe dit concreet kan worden ingevuld. De stad Ieper werkt jaarlijks ook herinrichtingsprojecten uit voor haar deelgemeenten. Het is ook de bedoeling om hierbij telkens ook de halteinfrastructuur op te waarderen.

2.3.3.3 Toegankelijkheid

Bij de aanleg van een nieuwe weg, of de vernieuwing ervan, legt de stad Ieper/het Gewest de halteinfrastructuur aan volgens de door de VVM gehanteerde toegankelijkheidsnormen.

Ook de looproutes naar de haltes dienen comfortabel ingericht te worden.

2.3.4 Stationsomgeving - overstapvoorzieningen

Bij de herinrichting van de stationsomgeving wordt de hoofdhaltte aan het station heringericht. Er wordt een overdekte zone voorzien met een lijnwinkel. De stationsomgeving is opgevat als een transferium waar reizigers van het ene op het andere vervoersmiddel kunnen overstappen.

2.3.5 Communicatie bij geplande storingen

De lokale politie deelt aan de VVM alle geplande wegenwerken of manifestaties mee die een invloed kunnen hebben op de lijnvoering of op de dienstregeling van de geregelde vervoersdiensten van de VVM. De stad Ieper of de lokale politie vermeldt daarbij de geplande start- en einddatum van de werken of manifestaties.

Ieper/het Gewest zorgt ervoor dat tijdens de wegenwerken of manifestaties op het domein van de lokale overheid/het Gewest de lijnvoering van de geregelde vervoersdiensten van de VVM zoveel mogelijk behouden kan blijven. Als er toch wijzigingen aan de lijnvoering noodzakelijk zijn door werkzaamheden of manifestaties op het domein van de lokale overheid, gebeuren aanpassingen van de reisweg in overleg met de VVM.

De stad Ieper ondersteunt bij zulke wijzigingen aan het openbaar vervoernet de informatieverspreiding aan haar bevolking, en treft alle maatregelen die binnen haar bevoegdheid liggen om de voorziene hinder maximaal te beperken.

De stad Ieper of de lokale politie bezorgt de VVM een overzicht van de manifestaties die een bekend en repetitief karakter hebben.

2.3.6 Doorstroming

Om de doorstroming van het openbaar vervoer in het centrum van Ieper te verbeteren werden maatregelen voorzien in de ondertekende koepelmodule d.d. 9 sept. 2008. Concreet werd voorgesteld om deze maatregelen als volgt uit te voeren:

2.3.6.1 Korte Torhoutstraat

Het inrijden van bussen vanuit de Korte naar de Lange Torhoutstraat is niet gemakkelijk door de uitzwenk van de Lijnbussen. De geparkeerde voertuigen beletten een vlotte draaibeweging.

Maatregel:

- Plaatsen van anti-parkeerpaaltjes op het kruispunt Korte en Lange Torhoutstraat om foutparkeren tegen te gaan (uitzwenk achterkant bus).

2.3.6.2 Surmont de Volsbergestraat

Vanaf het Astridpark tot de Veemarkt blijven de parkeerplaatsen behouden. De echte versmalling doet zich voor tussen Veemarkt en Minneplein.

Maatregel:

- Vanaf de Veemarkt tot aan het Minneplein een parkeerverbod aan de linkerkant van de weg door aanbrengen van gele belijning op de bordsteen. Uitvoering op korte termijn.

2.3.6.3 Minneplein

De doorstroming van het openbaar vervoer op het Minneplein is niet optimaal door de aanwezigheid van verkeersdrempels en onaangepaste kruispuntinrichtingen.

Maatregelen:

- Wegnemen verkeersdrempels bij algemene aanpak van de omgeving Minneplein. Voorlopig de drempels laten liggen in functie van veiligheid schoolomgeving. Uitvoering van rijbaankussens voorzien in 2012 samen met de herinrichting van het Minneplein en randparkinginfrastructuur.
- Voorrang van rechts invoeren op het kruispunt Minneplein – Surmont de Volsbergestraat, het kruispunt Minneplein – Minneplein ter hoogte van de gevangenis en het kruispunt Minneplein – Elverdingestraat in 2012 (na herinrichting Diksmuidsestraat en algemene invoering zone 30 in de gehele binnenstad).
- Ter hoogte van de doorsteek van het Minneplein naar de Elverdingestraat worden gele markeringen op de boordsteen aan de overkant van de gevangenis. Hierdoor verdwijnen 3 parkeerplaatsen. Uitvoering voorzien op korte termijn.

2.3.7 Toekomstvisie openbaar vervoer.

2.3.7.1 Visie De Lijn

In het kader van een globale toekomstvisie voor Vlaanderen met specifieke aandacht voor bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, ontwikkelde De Lijn West-Vlaanderen haar visie op een toekomstig en hoogwaardig openbaar vervoernet voor de volledige provincie West- Vlaanderen.

Zo komt De Lijn tot Mobiliteitsvisie 2020, een ambitieus en innovatief toekomstplan voor huidige en toekomstige generaties. Het plan weerspiegelt een duidelijk geïntegreerde visie voor het openbaar vervoer als een duurzaam, vlot en milieuvriendelijk alternatief voor autoverkeer en woon-werkverkeer.

Interstedelijke en (inter)regionale vervoersstructuur per spoor:

- Er wordt een light-train voorzien tussen Ieper, Menen, Kortrijk en Waregem

Verbindende busvervoer:

- Nieuwe verbindende buslijn tussen Ieper en Armentières
- Opwaardering van de bestaande verbindende buslijnen van Ieper-Veurne en Ieper-Roeselare.

Ontsluitend busvervoer

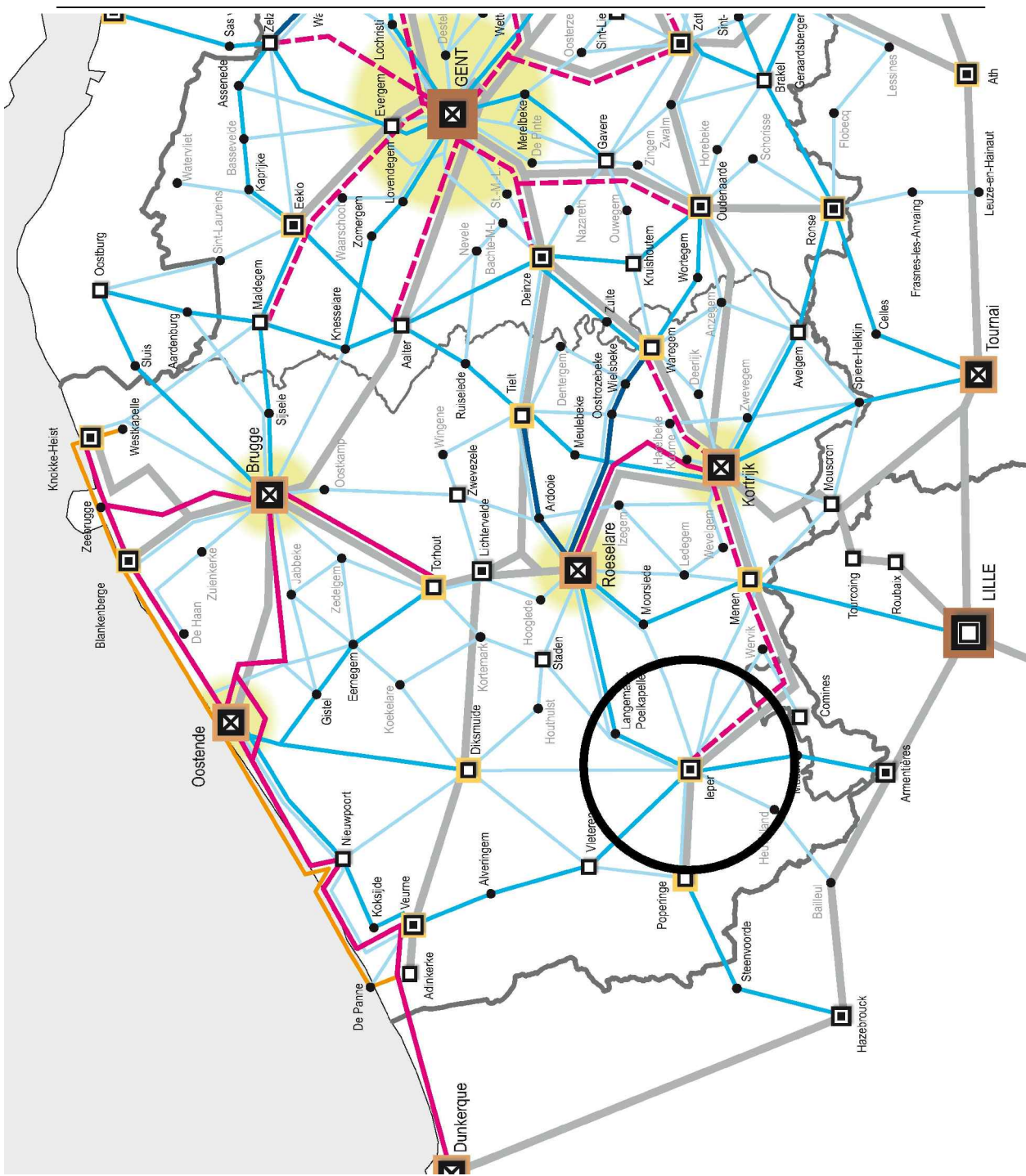
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Balleuil
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Poperinge
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Diksmuide

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

- Stedelijkheidsgraad
- grootstedelijk gebied
- regionaal stedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied
- interstedelijke en interregionale vervoersstructuur per spoor
- fiets
- stadslijn
- regionale lijn
- Verbindend busvervoer
- snelbus
- verbindende streeklijn
- Ontsluitend busvervoer
- snelbus
- verbindende streeklijn
- Voorstedelijk openbaar vervoer
-

- Knooppunten**
- Interregionale knoop
- Interstedelijke GIE knoop
- Interregionale knoop
- Havenovertel of stedelijke knoop
- Kettingrijke knoop



Kaart: Toekomstvisie openbaar vervoer



- Ontsluitende buslijn Ieper-Staden
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Langemark-Roeselare
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Zonnebeke-Roeselare
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Wervik-Komen
- Ontsluitende streeklijn Ieper-Menen-Kortrijk

2.3.7.2 Visie Stad Ieper

Omdat het aantal busreizigers overdag eerder beperkt is, wil de stad Ieper het gebruik van gelede- en standaardbussen in het standscentrum beperken tijdens de daluren.

Met de herinrichting van de stationsomgeving kan het openbaar vervoerknooppunt aan het station fungeren als een goed uitgerust overstappunt van de streekbussen op centrumbus. De centrumbus fungeert dan ook als transport tussen de randparking en het centrum (langparkeerders).

Om het aantal bussen in het centrum te beperken, maar toch een goede bediening van het centrum te verzekeren wordt volgende oplossing voorgesteld:

De streekbussen doen enkel tijdens de piekuren zowel de halte aan het station als de halte op de Markt aan. Voor de werknemers en schoolkinderen die gebruik maken van het openbaar vervoer, is er op die manier geen verschil t.o.v. de huidige bediening.

Tijdens de daluren overdag wordt voorgesteld dat een centrumbus wordt ingezet die vanaf de hoofdhalte aan het station ook de haltes Sint-Pieterskerk, Markt en Gevangenis bedient. De halte die zich momenteel aan de Rijselpoort bevindt (binnen de Vesten) zou worden opgeheven, in de plaats kan een halte worden voorzien t.h.v. de KMO-zone Rijselpoort (buiten de Vesten).

Met deze oplossing kunnen 98 standaard en geledebusritten in het centrum van Ieper worden vervangen door 28 centrumbusritten. Deze centrumbussen zijn veel kleiner en hebben een veel lagere impact op de leefbaarheid in het centrum.

2.3.8 Treinverkeer

2.3.8.1 Personenvervoer

Het station van Ieper is gelegen langs de spoorlijn 69 (Kortrijk – Poperinge). In beide richtingen rijdt om de 60' een IC-trein die ook de verbinding maakt met Brussel. Tijdens de piekuren zijn ook piekurtreinen voorzien.

Tussen Poperinge en Kortrijk stopt de trein in Poperinge, Ieper, Komen, Wervik, Menen, Wevelgem, Bissegem en Kortrijk.

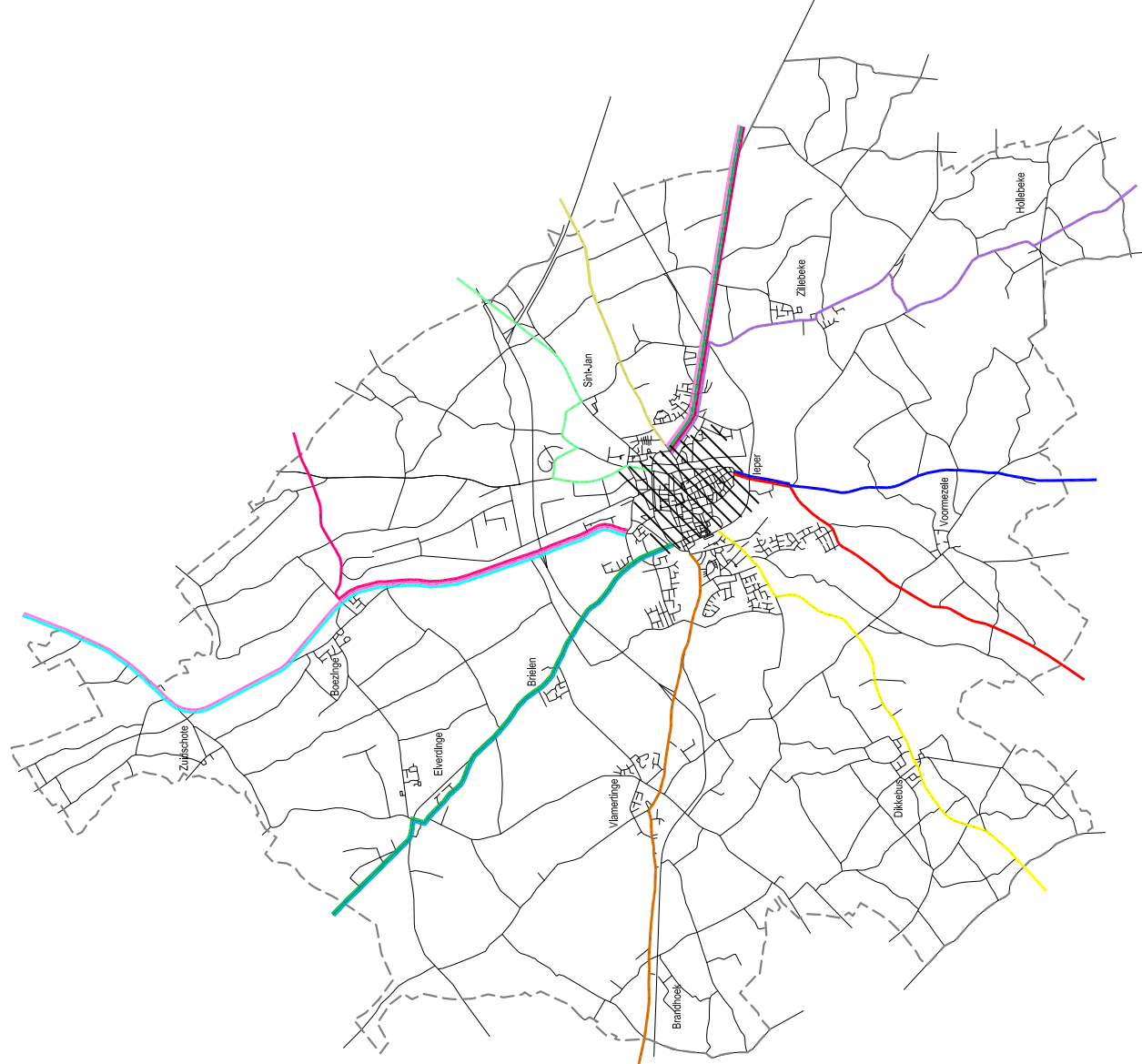
De stad Ieper is vragende partij om de aansluitingen op andere spoorlijnen in het station van Kortrijk sneller te laten verlopen. De aansluitingen zijn momenteel niet optimaal. Vlottere aansluitingen kunnen ervoor zorgen dat Ieper beter bereikbaar wordt voor bestemmingen zoals Brugge, of bij de aansluiting op het HST-net in Rijsel.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

- lijn 20
- lijn 40
- lijn 50
- lijn 51
- lijn 58
- lijn 60
- lijn 70
- lijn 71
- lijn 72
- lijn 84
- lijn 89
- lijn 94
- lijn 95

zoekzone voor het beperken van
streeklijnen tijdens de daluren






Kaart: Visie stad Ieper trajecten
Openbaar Vervoer tijdens de
daluren

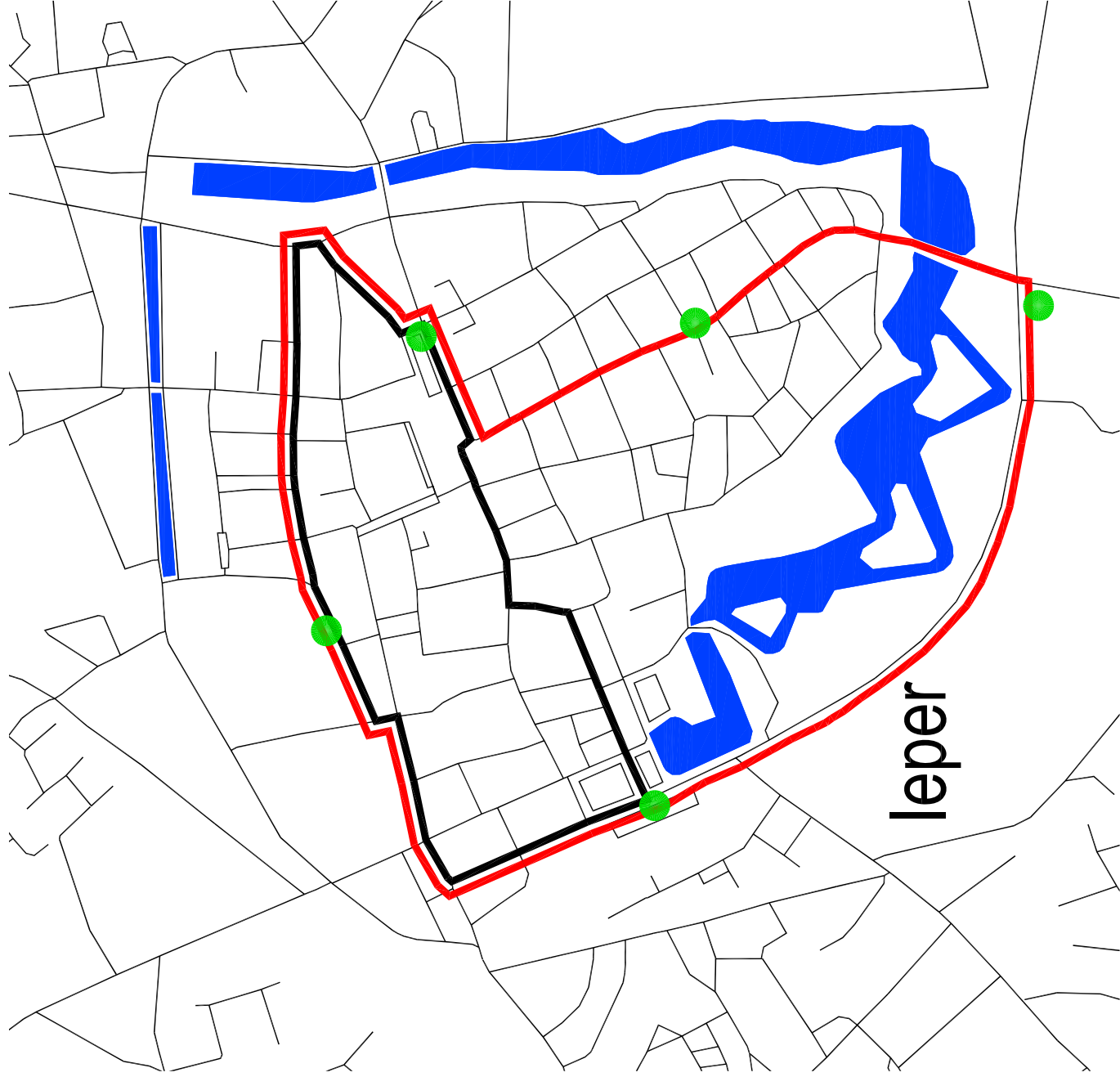


schaal: 1/100000

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  route centrumbus variant 1
-  route centrumbus variant 2
-  Halteplaats



Kaart: Toekomstvisie openbaar vervoer
stad Ieper



schaal:
1/10000

2.3.8.2 Goederenvervoer over het spoor

Promotie overslagactiviteiten op goederenkoer NMBS.

Conclusie maatregelen

- Verbeteren halteaccommodatie
- Communicatie bij geplande storingen (gebeurt nu ook al)
- Netmanagement, infrastructurele aanpassingen worden uitgevoerd om vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen – opwaardering bestaande buslijnen
- Herinrichting stationsomgeving met openbaar vervoerknooppunt aan het station
- Invoeren centrumbus om bereikbaarheid en leefbaarheid centrum te optimaliseren
- Voor het treinverkeer betere aansluitingen op treinverbindingen in het station Kortrijk

2.4 Herinrichting van wegen

2.4.1 Snelheidsbeleid

30 km/uur

In alle afgebakende verblijfsgebieden kan net als in de schoolomgevingen zone 30 worden ingevoerd. Dit gebeurt systematisch bij nieuwe verkavelingsprojecten en ook op vraag van bewoners kan in bestaande woonwijken zone 30 ingevoerd worden.

50 km/uur

Binnen de bebouwde kom

70 km/uur

Op lokale wegen II en III die niet tot de zone 30 of de bebouwde kom behoren.

Op lokale wegen I wordt 70 km/uur ingevoerd als bufferstrook tussen 50 km/uur en 90 km/uur over een afstand van ongeveer 200 meter, indien de maximum toegelaten snelheid op die wegen op 90 km/uur gehandhaafd blijft.

90 km/uur

Deze maximum snelheid wordt toegelaten op de lokale wegen I en de secundaire wegen voor de delen die niet behoren tot de bebouwde kom of de zone 30.

Op lokale wegen I wordt de snelheid zoveel mogelijk teruggebracht naar 70 km/uur, tenzij 90 km/uur een veilige verantwoorde snelheid is.

2.4.2 Inrichting van de lokale stedelijke ontsluitingsweg

De Zuiderring-Oudstrijderslaan werd reeds aangelegd volgen de inrichtingsprincipes van een secundaire weg I. Aan de kruispunten met de N8 Meenseweg, Karel Steverlyncklaan en de N336 Rijselseweg werden rotondes voorzien.






Vanaf het kruispunt met de N336 Rijselseweg krijgt de ring het karakter van een lokale weg voor de lokale ontsluiting van het verkeer. De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur, plaatselijk kan zone 30 ingevoerd worden. Er worden aanliggende fietspaden voorzien.

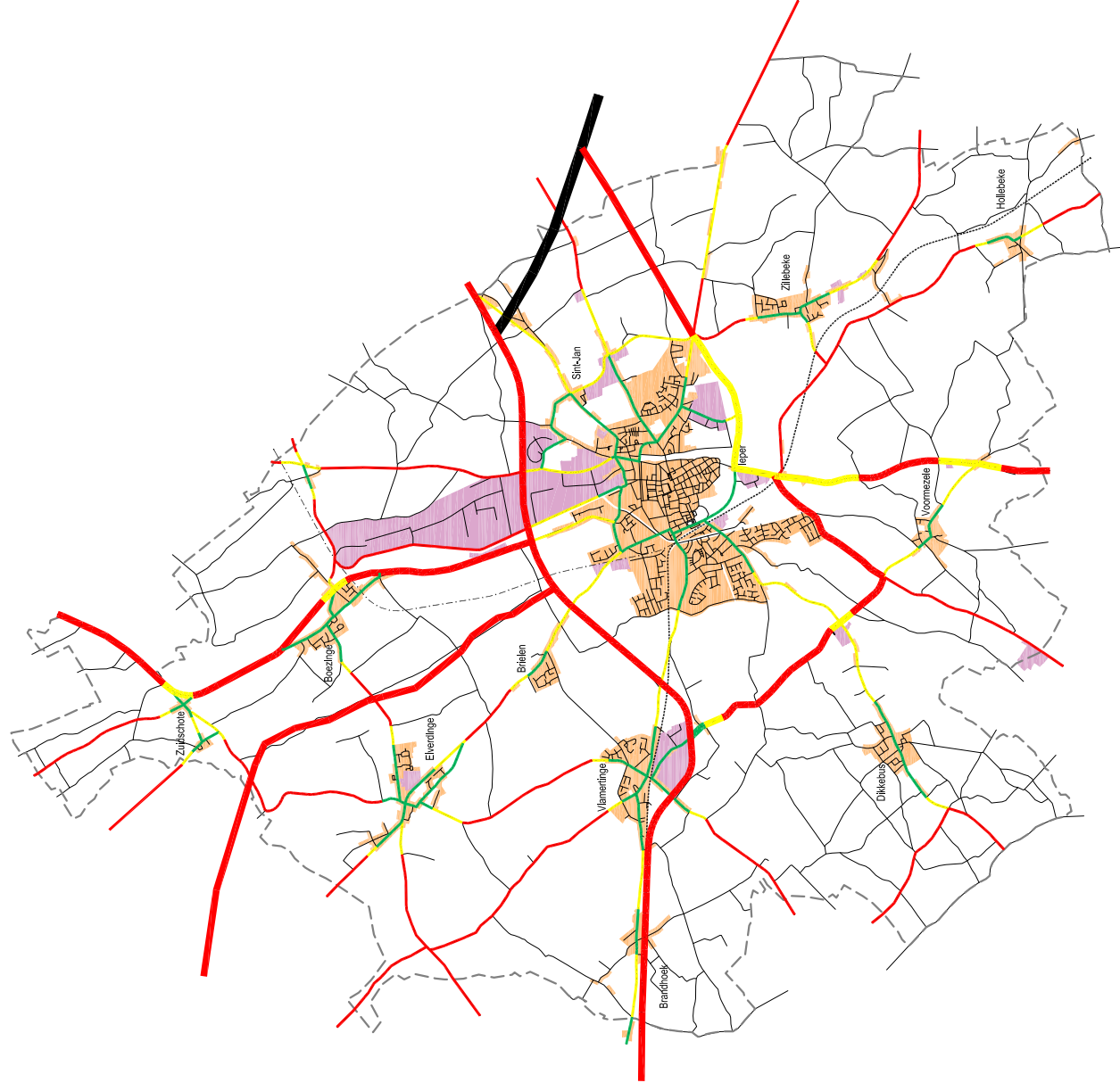
Volgende ingrepen werden reeds uitgevoerd:

- In de Maarschalk Haiglaan werden veilige fiets- en voetgangersoversteken voorzien ter hoogte van het kruispunt met de Oude Vaartstraat/Maarschalk Plumerlaan en de Sportstraat. Het wegdek werd vernieuwd en het wegprofiel werd geoptimaliseerd.
- Er werd een rotonde voorzien aan het kruispunt Oude Veurnestraat-Diksmuidseweg

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  120km/u
-  90km/u
-  70 km/uur
-  50 km/uur
-  potentieel zone 30-gebied



Kaart: Snelheidsplan



schaal: 1/100000

Volgende maatregelen worden voorzien

- In het kader van de herinrichting van de stationsomgeving wordt een herinrichting van het Collaertplein, Maarschalk Fochlaan en Jules Capronstraat voorzien. Ook de kruispunten in dit projectgebied worden heringericht.
- Herinrichting van het kruispunt met de Arthur Stoffelstraat en het kruispunt met de Oostkaai in het kader van heraanleg Brugseweg. (Korte termijn)
- Kruispunt Basculestraat-Meenseweg-Maarschalk Frenchlaan-Zonnebeekseweg (Korte termijn)
- Kruispunt Meenseweg-Karel Steverlyncklaan.
- In de Oudstrijderslaan worden bomen voorzien in de parkeervakken om het profiel visueel te versmallen. Het wegdek wordt vernieuwd door AWW.
- Herinrichting kruispunt Rijselsepoort

2.4.3 Routes voor zwaar verkeer

2.4.3.1 Tonnagebeperking binnenstad Ieper tot maximum 5 ton

Deze maatregel werd reeds uitgevoerd. Het aanvullend verkeersreglement dat de toegang van voertuigen van +7,50 ton verbiedt na 10.30 uur werd bijgesteld in volgende zin:

- terug brengen van het maximaal gewicht naar max. 5 ton;
- de zoneborden die het gebied afbakenen voorzien van het onderbord “uitgezonderd werfverkeer” om te voorkomen dat de bouwactiviteiten binnen deze zone gehinderd worden door de maatregel.

2.4.3.2 Doorgaand vrachtverkeer uit het centrum van Ieper weren




- Ontsluiting zwaar verkeer via de Zuiderring.
De zuidelijke ring N37 werd reeds voltooid. Op die manier werden alle gewestwegen uit het Heuvelland aangesloten op het hoofdwegennet A19. Ook de industriezone Kasteelwijk werd op de Zuiderring aangesloten. Ook de ambachtelijke zone via de Oudstrijderslaan en de Rijselseweg werd op die manier verbeterd.
- Ontsluiting industriezones via de N38.
Door de provincie West-Vlaanderen werd een interregionaal onderzoek vrachtverkeer in de driehoek Ieper – Diksmuide – Roeselare uitgevoerd (studie uitgevoerd door Tritel). Dit bevindingen uit dit onderzoek passen binnen de ontsluitingsprincipes voor zwaar verkeer van het mobiliteitsplan van de stad Ieper.
- Creëren van een route voor zwaar verkeer via de Krommenelstraat-Ruuschaartstraat.
Uit het bijkomend onderzoek in het kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan blijkt immers dat veel doorgaand zwaar verkeer voorbij de stationsomgeving van Ieper komt. Door een route voor zwaar verkeer te voorzien op dit traject, wordt een deel van het doorgaand verkeer van en naar de richting Heuvelland opgevangen en kan ook doorgaand zwaar verkeer uit het centrum van Ieper (vernieuwde stationsomgeving) worden verbannen.

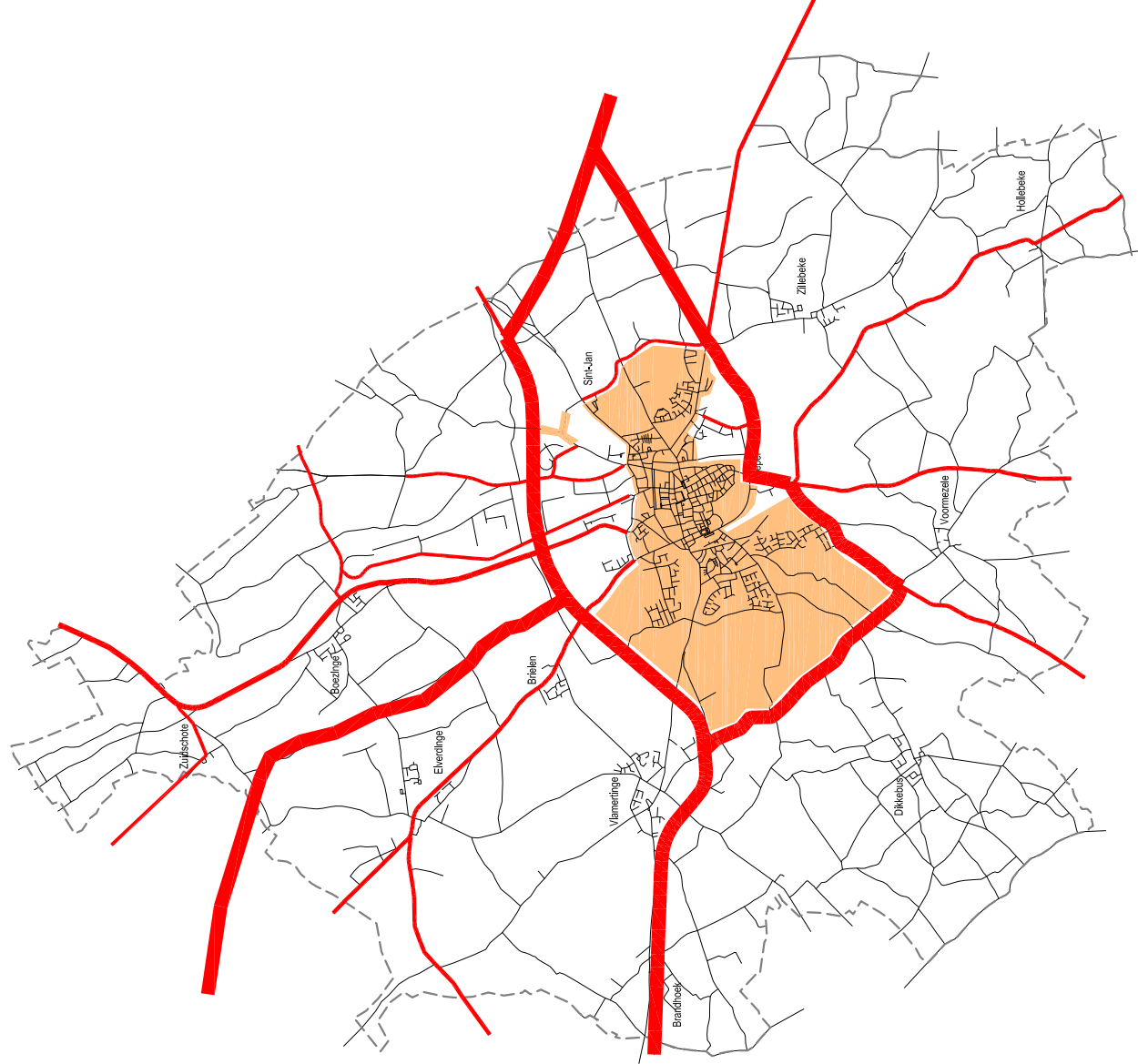
Conclusies maatregelen

- Creëren van een route voor zwaar verkeer via Krommenelststraat en Ruuschaartstraat (tussen Noorderring en Kemmelseweg). Langs het traject worden vrijliggende fietspaden voorzien.
- Langs de Oudstrijderslaan worden bomen aangeplant, teneinde het ruimtelijk contrast met de vestingzone af te zwakken en de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Het wegdek wordt vernieuwd door AWW.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  Hoofdroute zwaar verkeer
-  Lokale route zwaar verkeer
-  gebied tonnagebeperking



Kaart: Beleidsplan zwaar verkeer



schaal:
1/100000

2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

2.5.1 Schoolomgevingen

De schoolomgevingen werden allen ingericht als zone 30. Bij herinrichtingsprojecten zal de inrichting van de schoolomgevingen verder geoptimaliseerd worden. In het kader van module 10 kan de herinrichting van de schoolomgeving gepaard gaan met de opmaak van een schoolvervoersplan.

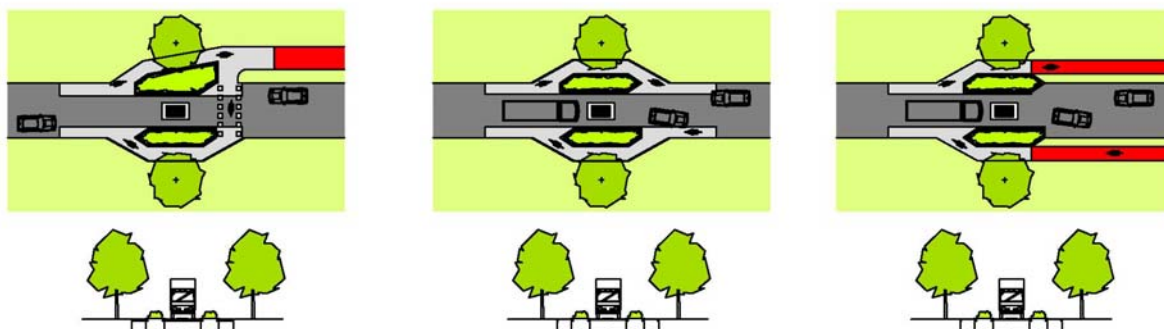
2.5.2 Poorteffecten

Voor de verschillende deelgemeenten van Ieper wordt een standaardoplossing voorgesteld die op de minder drukke invalswegen de overgang naar de bebouwde kom accentueert en de snelheid van het verkeer matigt bij het binnenrijden van de bebouwde kom. Het is de bedoeling een eenvormige inrichting te voorzien, wat de herkenbaarheid van de bebouwde kommen op het grondgebied van Ieper verbetert.

Gezien de lage verkeersintensiteiten op deze wegen wordt een wegversmalling voorgesteld die voorrang geeft aan het verkeer dat het centrum buitenrijdt. Al dan niet gecombineerd met een rijbaankussen zorgt dit voor een snelheidsremmend effect. Het voordeel van rijbaankussens is dat openbaar vervoer en zwaar verkeer slechts beperkt wordt gehinderd, zodat ook de geluidshinder die dikwijls met verkeersdrempels gepaard gaat wordt beperkt. Autoverkeer wordt wel voldoende afgeremd door een rijbaankussen. Rijbaankussens worden beschreven in de wegcode en zijn een reglementaire verkeersremmer.

Er worden verschillende typevarianten van deze oplossing voorgesteld zodat voor elke situatie een standaard oplossing kan worden uitgevoerd die aangepast is aan de noodzakelijke fietsinfrastructuur.

Het voorstel komt er naar aanleiding van diverse vragen van bewoners. Deze poorteffecten zouden bijvoorbeeld kunnen worden toegepast in de Vlamertingestraat Elverdinge, bij de dorpskernherinrichting Zillebeke en verkeersremmende maatregelen Voormezele.



2.5.3 Overzicht van de maatregelen per kern.

De voorgestelde maatregelen gelden hier als een ontwerpprincipes dat bij de projectuitwerking verder onderzocht zal worden en concrete vorm zal krijgen.

2.5.3.1 Stedelijk gebied Ieper en omgeving.

Volgende ingrepen werden reeds uitgevoerd:

- Inrichting van de Rijselstraat als stedelijke hoofdstraat
- Heraanleg van de Omloopstraat
- Herinrichting kruispunt Poperingseweg-Omloopstraat
- Afslagstroken en middenbermen thv KMO-zone Rijselseweg
- Kruispunt N38-Veurseweg en kruispunt N38-Poperingseweg (in het kader van wegwerken gevaarlijke punten TV3V)

Volgende maatregelen worden voorzien:

- Inrichting van de Diksmuidsestraat en Maarschalk Frenchlaan volgens het concept van stedelijke hoofdstraat, met onder meer bijzondere aandacht voor de voetganger.
- Heraanleg Capucienestraat.
- Herinrichting Augustijnenstraat.
- De herinrichting van de stationsomgeving met bijzondere aandacht voor de voetganger en de leefbaarheid.

Verder wordt verwezen naar de verschillende maatregelen voor de herinrichting van de lokale stedelijke ontsluitingsweg, zoals in voorgaand hoofdstuk meer in detail aangegeven.

2.5.3.2 Sint-Jan:






















De doortocht van Sint-Jan Zonnebeekseweg wordt heringericht. Voor de fietsers zijn ook verbeteringswerken aangewezen aan de fietspaden langs de Potyzestraat en de Kruiskalsijdestraat (plaatselijke herstellingen).

Volgende maatregelen worden voorzien:

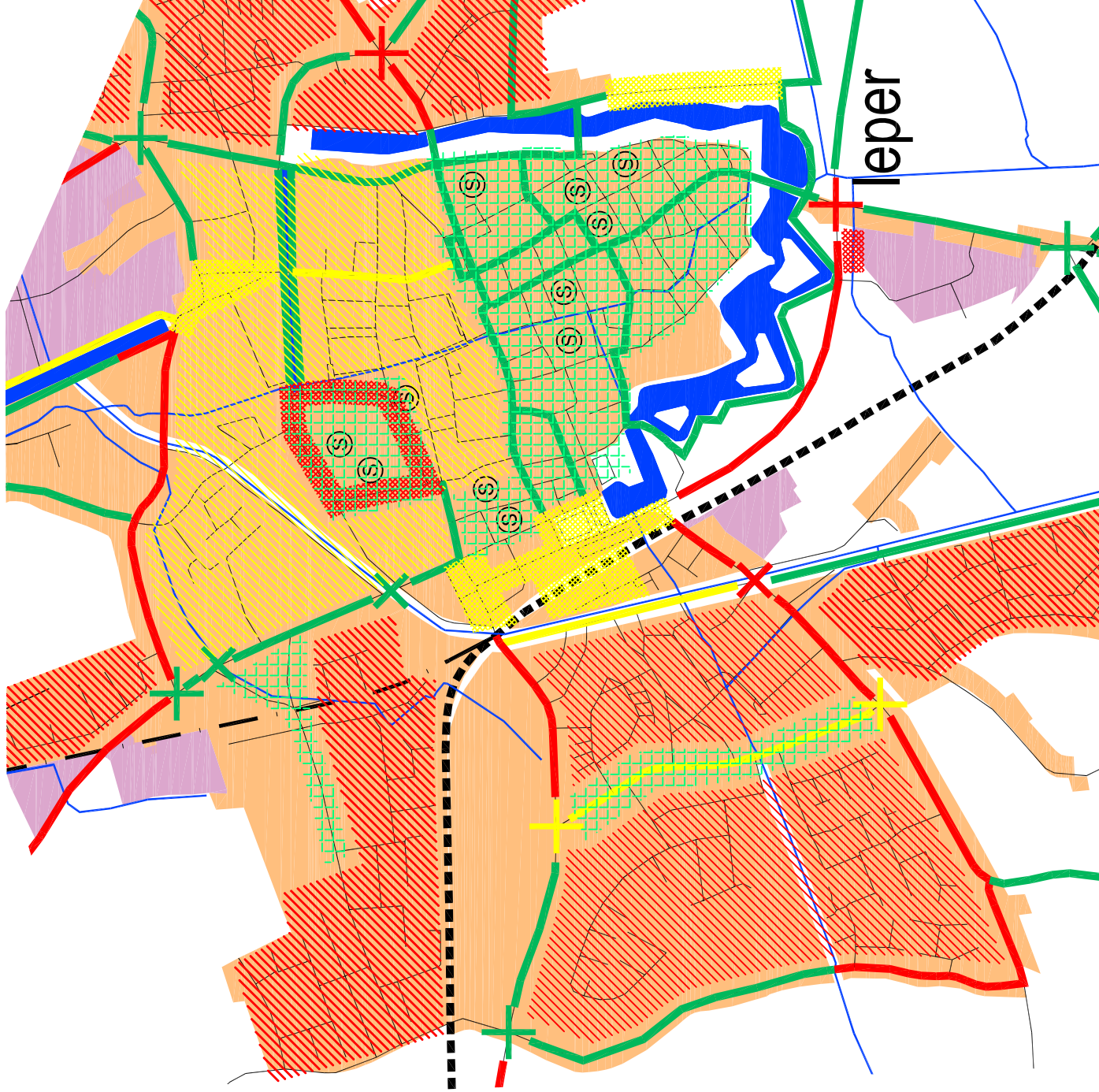
- Opwaardering doortocht St-Jan
- Plaatselijke herstellingen fietspaden Potyzestraat en Kruiskalsijdestraat

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering





















Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
leper



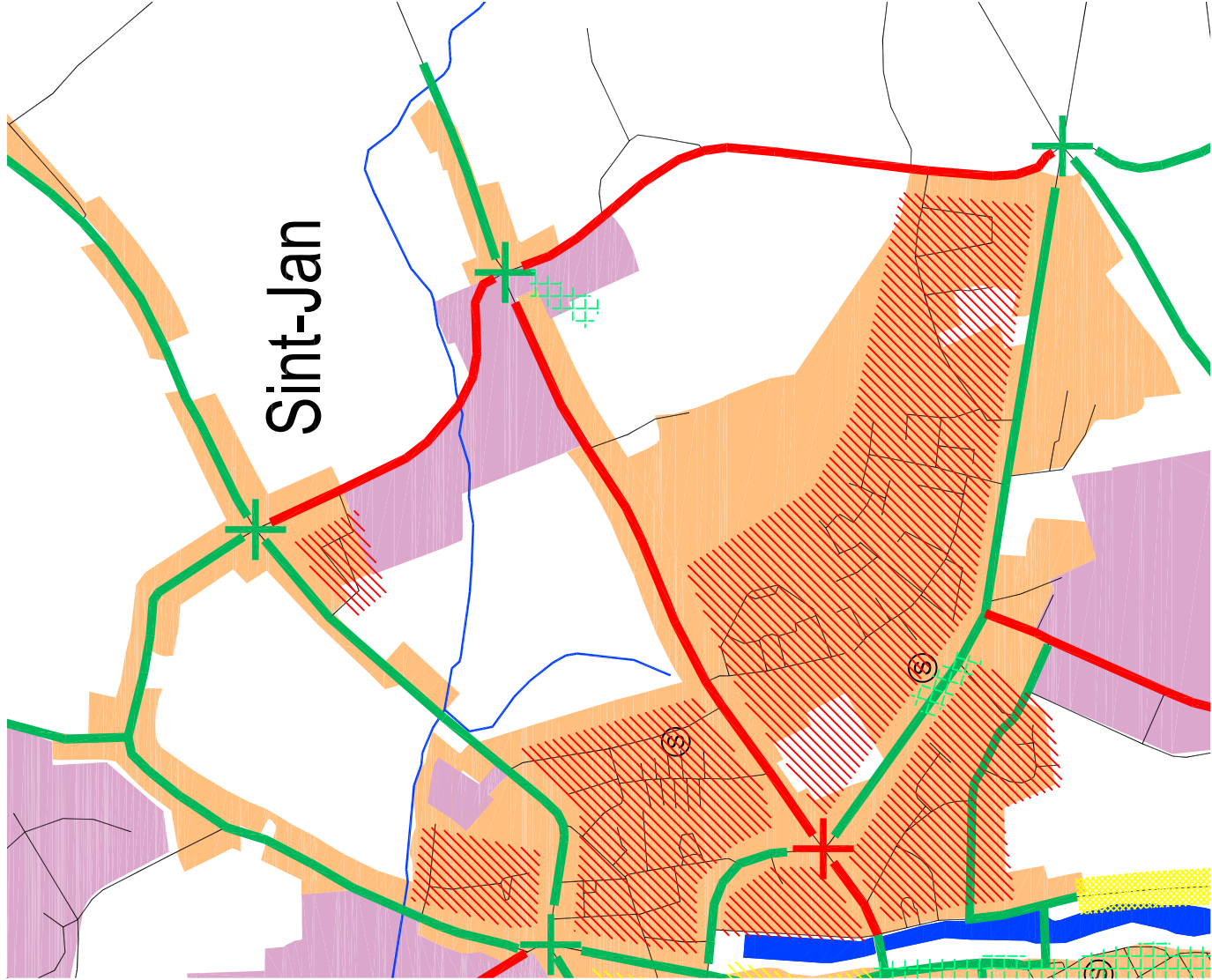
schaal:
1/25000

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
Sint-Jan



schaal: 1/15000

2.5.3.3 Vlamertinge

Aan de Poperingseweg wordt een poorteffect aangelegd aan de twee uiteinden van de bebouwde zone. In het heraan te leggen deel van de weg in de dorpskern kan gedeeltelijk zone 30 ingevoerd worden, alsook in verschillende woonwijken. De Bellestraat (tot aan de ring) kan ook zone 30 worden, gezien er geen aansluiting meer behouden wordt met de N38. In het andere gedeelte van de Bellestraat wordt aan het begin van de bebouwing (komende vanuit Reningelst) een poorteffect ingebouwd.

De A. Rodenbachtstraat heeft een verblijfsfunctie tot aan de overgang van het bewoonde en het industriële gedeelte. Door een duidelijk zichtbare overgang te maken, wordt benadrukt dat de aansluiting van de bedrijvenzone via de N38 dient te gebeuren.

In de Brandhoek wordt langs de Poperingseweg met een beperkt aantal ingrepen de doortocht van de kern benadrukt.

2.5.3.4 Dikkebus en omgeving

Op het kruispunt Dikkebusseweg-Krommenelststraat werd reeds een rotonde aangelegd (breken van het rechtlijnig profiel van beide kruisende wegen).

De Dikkebusseweg werd reeds als doortocht heraangelegd.

De kerkomgeving van Dikkebus krijgt een aangepaste herinrichting en de woonwijken kunnen een zone 30 statuut krijgen.

2.5.3.5 Voormezele

De kern wordt volledig heringericht, eventueel als zone 30. De Dorpsstraat wordt namelijk geen verbindende, maar vooral een ontsluitende functie toegewezen. Aan de Sint-Elooiseweg, de Ruusschaartstraat en de Wijtschaatstraat wordt een poorteffect aangelegd.

Sint-Elooi

De aanleg van de rotonde heeft de situatie reeds heel wat verbeterd. Langs de toegangsstraten wordt het binnenrijden van een gehucht nog te weinig ervaren. Met beperkte ingrepen (bv. visuele versmalling profiel door aanplantingen) zal de doortocht op de Rijselseweg worden beklemtoond. Op beide einden van de Rijselseweg, op de Armentièreseweg en op de Sint-Elooiseweg wordt een poorteffect aangelegd.

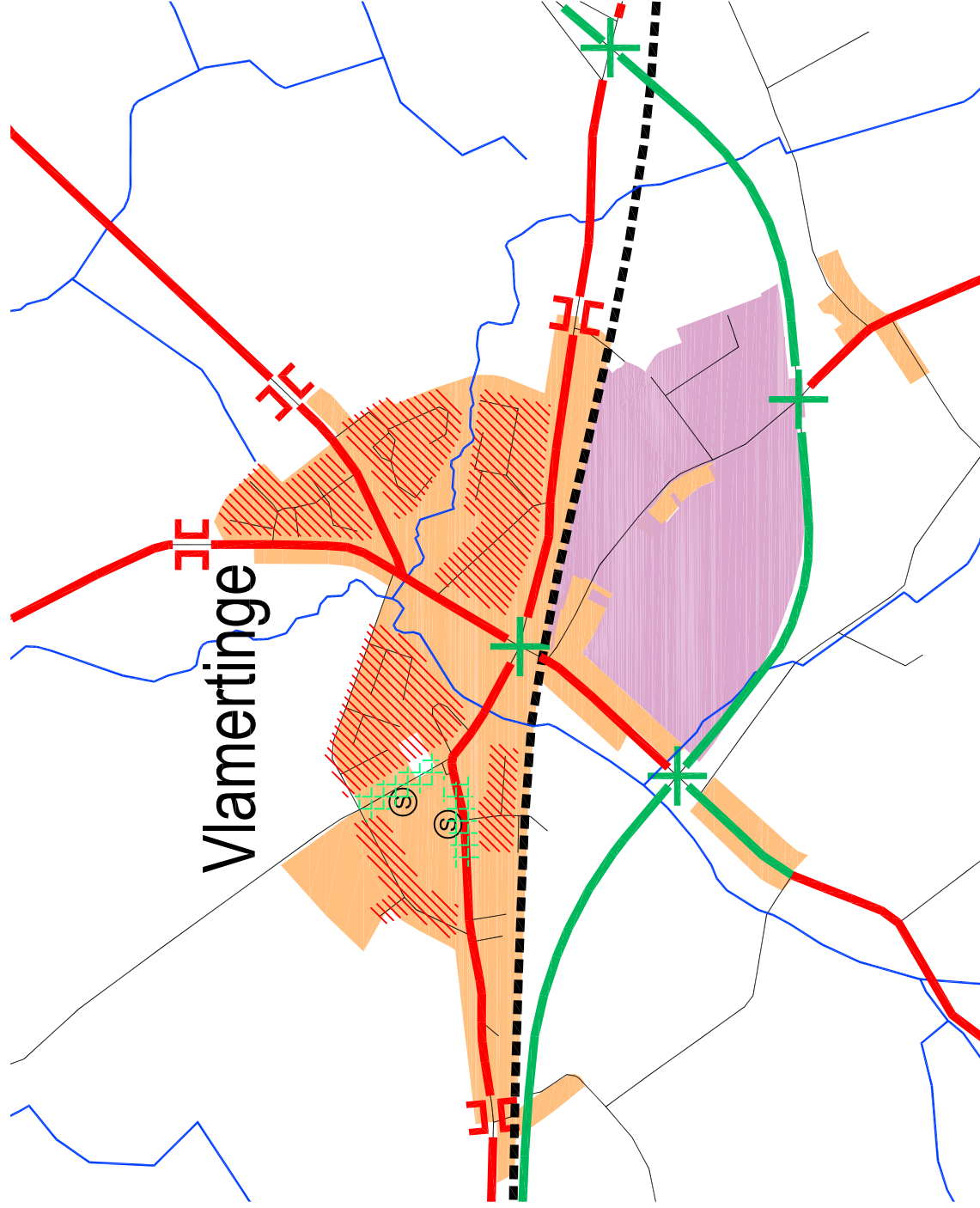
2.5.3.6 Hollebeke

De Komenseweg is reeds als doortocht aangelegd.





















Aan beide uiteinden zal nog een duidelijk poorteffect worden aangelegd, met onder meer aanpassingen van de bocht richting Ieper. Ten westen van de Komenseweg wordt het dorp als verblijfsgebied heringericht (eventueel als zone 30).

Het Dorpsplein werd reeds een ontmoetingsplaats, waar de auto zich aanpast aan de voetganger. Komende vanuit Ieper in de richting van het dorpsplein werd het verblijfskarakter geaccentueerd en werd het rechtlijnig karakter van de weg doorbroken.

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

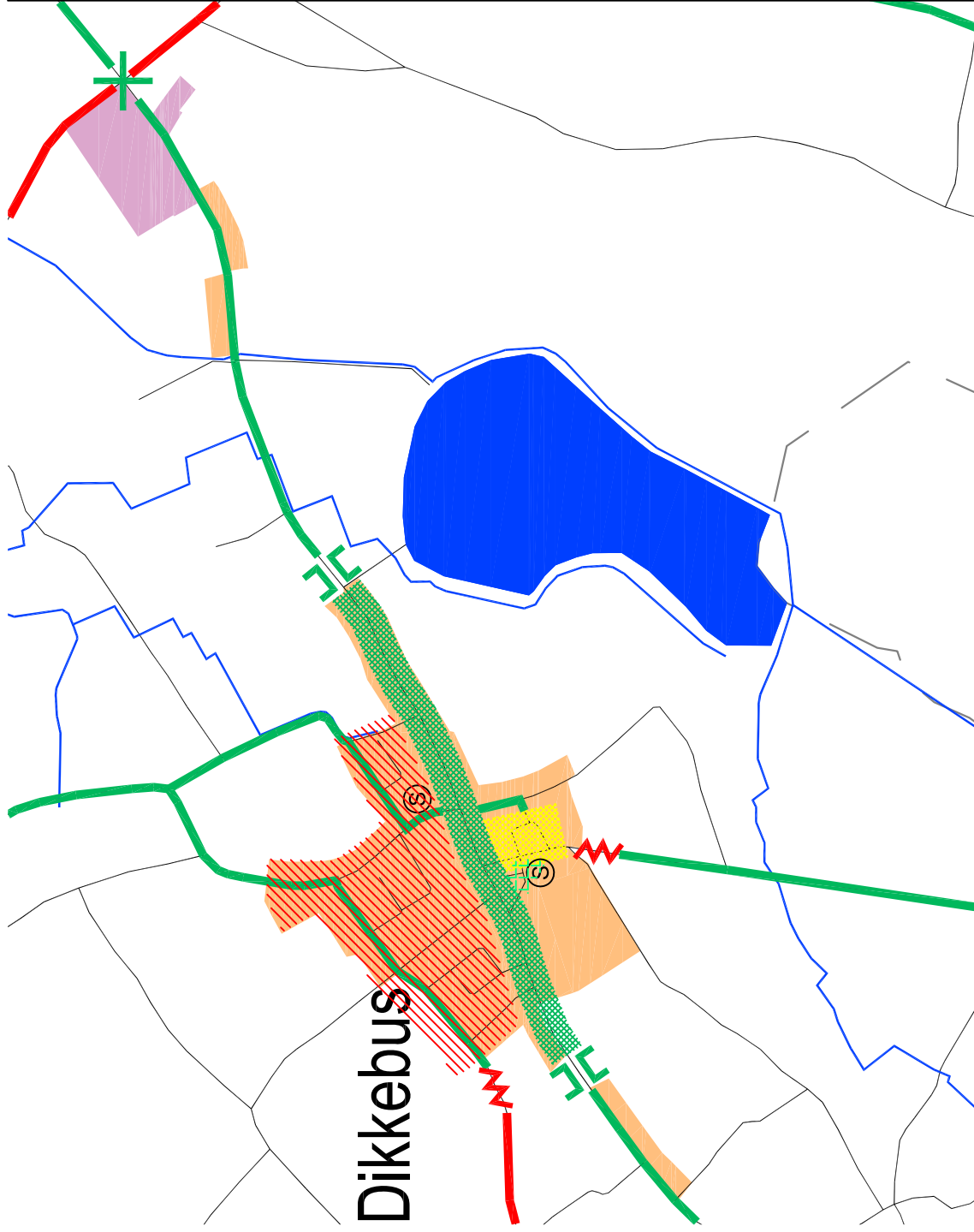
-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid
Vlamertinge**























schaal: 1/15000

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering




























Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
Dikkebus



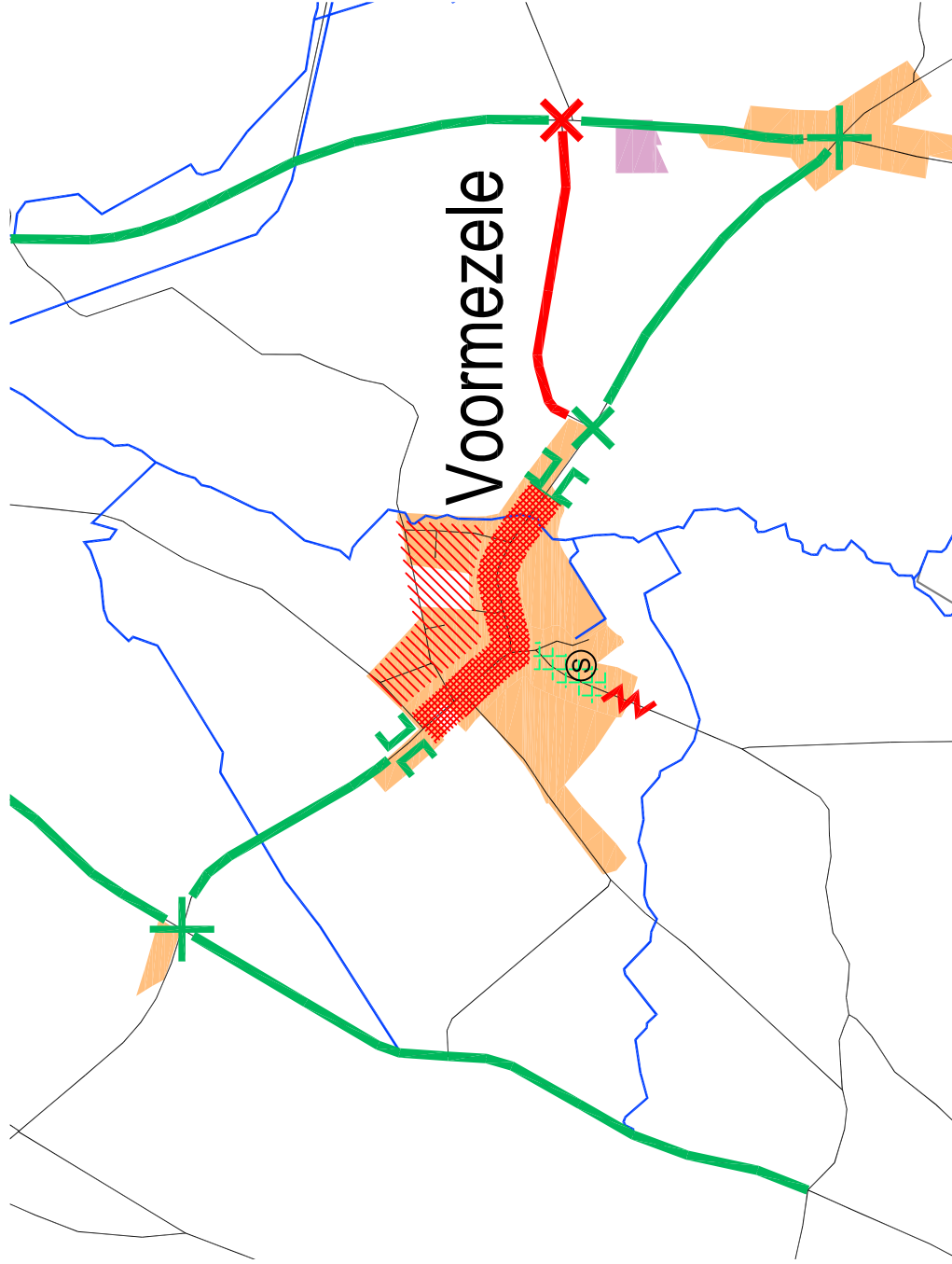
schaal:
1/15000

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

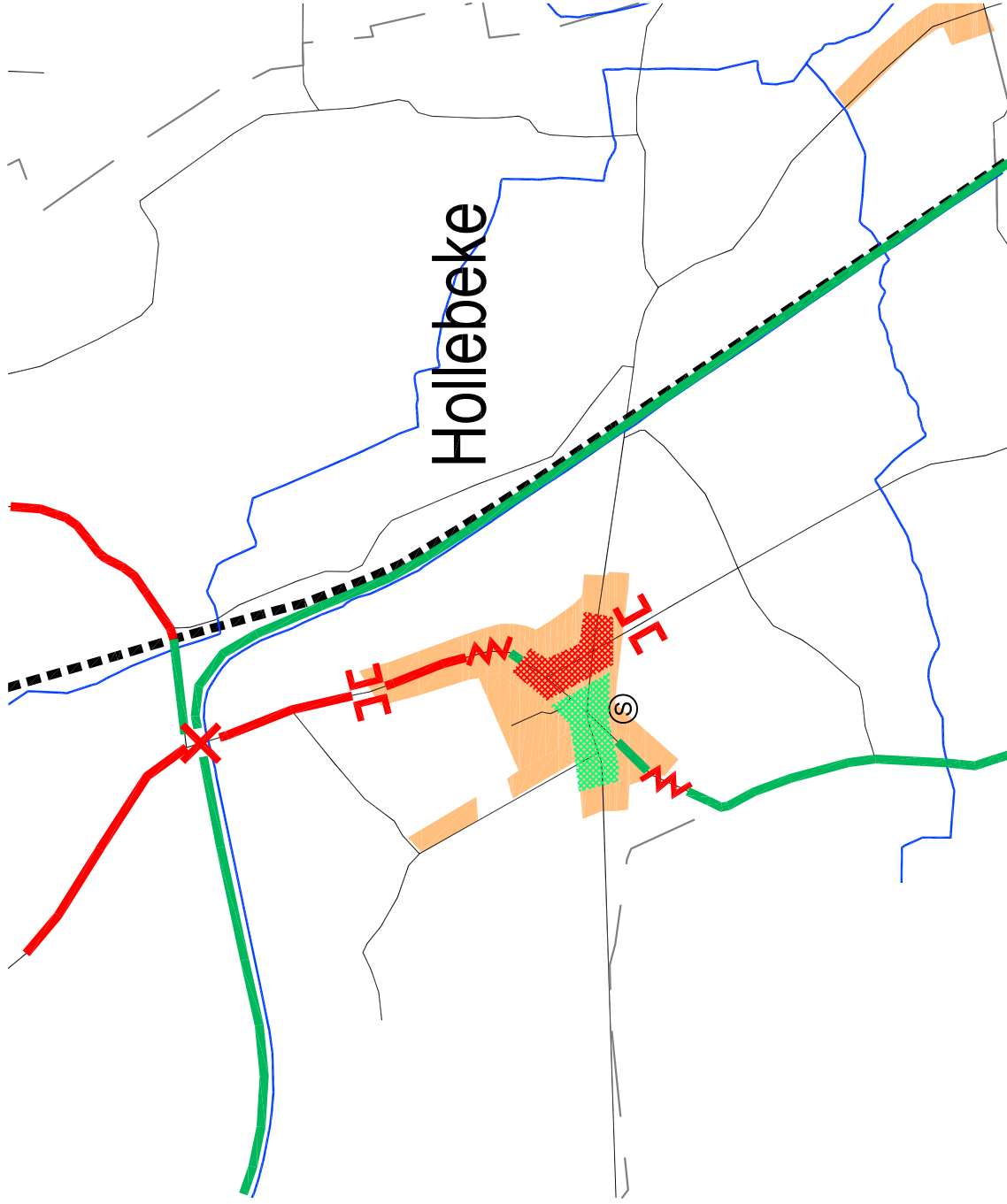
-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid
Voormezele**























schaal:
1/15000

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid
Hollebeke**



schaal:
1/15000

2.5.3.7 Zillebeke

De dorpskern heeft geen echte doorgaande verkeersfunctie. Enkel het verkeer uit de omgeving dient afgewikkeld te worden. De dorpsstraat kan een zone herinrichting krijgen tussen de Wulvestraat en de Zandvoordestraat.

- Kwalitatieve herinrichting van de dorpskern. Speciale aandacht voor de school, het pad naar de vijver en de kern en de inrichting van het dorpsplein.
- Pastoriestraat inrichten als erf.
- Kruispunt Werviksestraat en Zandvoordestraat compact maken.
- Maaldestedestraat, Blauwepoortstraat, Werviksestraat en Zandvoordestraat: poorteffect aan het begin van de bebouwde kom. (de eventuele plateau's beter visualiseren door bijvoorbeeld zijdelings een verticaal element aan te brengen zoals beplanting, een visuele versmalling,...)
- Parkeerproblematiek oplossen in de omgeving van Hill 60
- Zone 30 kan in de woonwijken ingevoerd worden

2.5.3.8 Boezinge

De herinrichting van de dorpskern wordt uitgewerkt. Aan de verschillende toegangen wordt een duidelijke poort voorzien.

Aan de zuidzijde werd de Diksmuidseweg voor autoverkeer afgesloten van de Randweg en de aansluiting gebeurt nu via de Kapellestraat. Voor fietsers werd wel een doorgang behouden.

Op het kruispunt Langemarkseweg-Pilkemseweg werd reeds een poorteffect gecreëerd en ook het kruispunt Langemarkseweg-Molenstraat werd heringericht.

Voor het kruispunt van de Langemarkseweg met de Randweg wordt ondezocht of een verkeerslichtengeregeld kruispunt kan voorzien worden (AWV)

2.5.3.9 Zuidschote

Luzerne werd reeds heringericht.

Ter hoogte van de kerk wordt de openbare ruimte heringericht als herkenbare dorpskern (eventueel zone 30).






















2.5.3.10 Elverdinge

De N8 wordt ingericht volgens het doortochtconcept, ervan uitgaande dat door de verbinding te Ieper naar Veurne een groot aandeel van het doorgaand verkeer uit de doortocht zal geweerd worden.

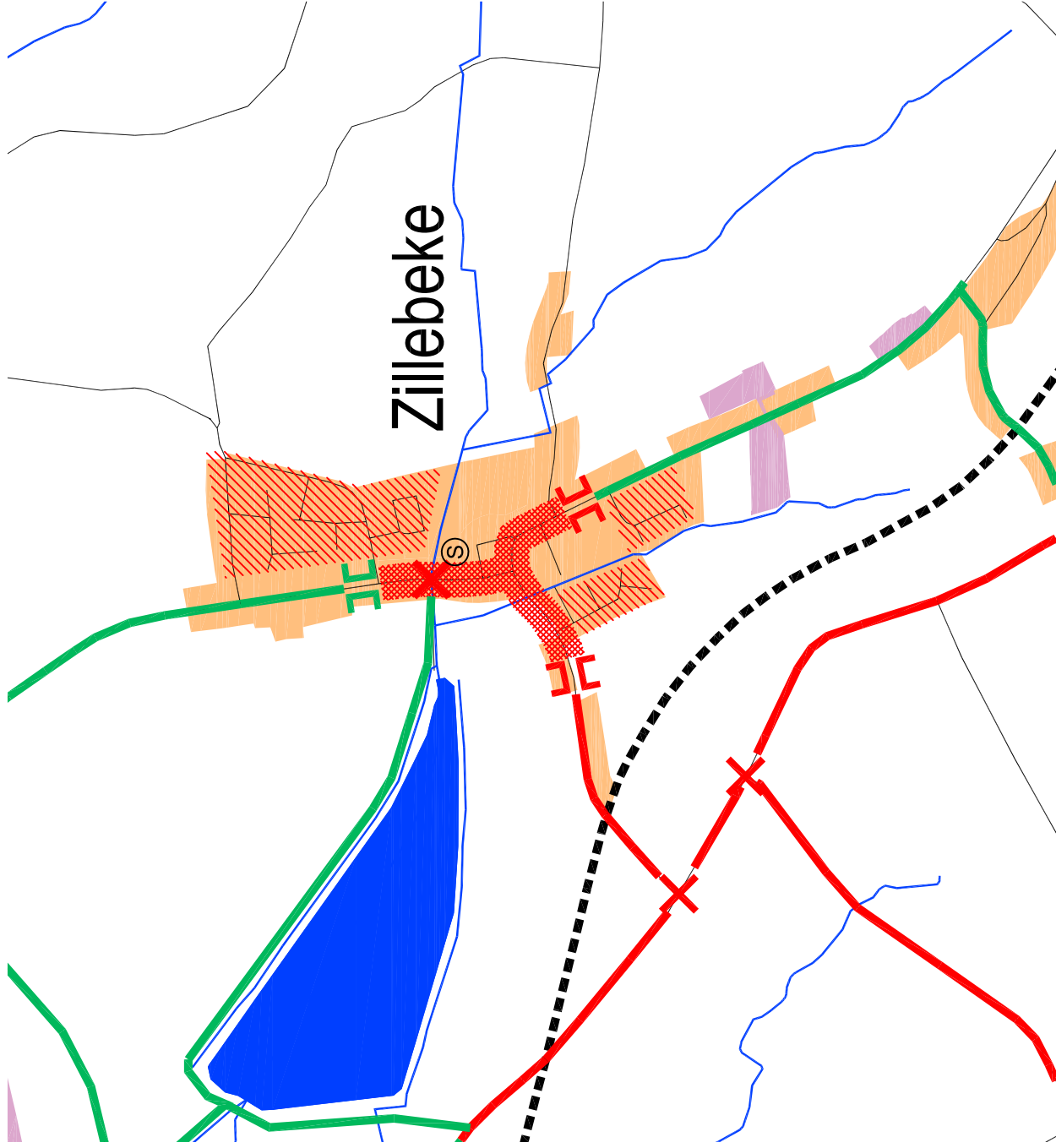
Delen van de dorpskern en de verschillende wijken kunnen als zone 30 ingericht worden. De aanwezigheid van het kasteel en de kasteeldreef wordt als een belangrijk element in een uit te werken concept beschouwd.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

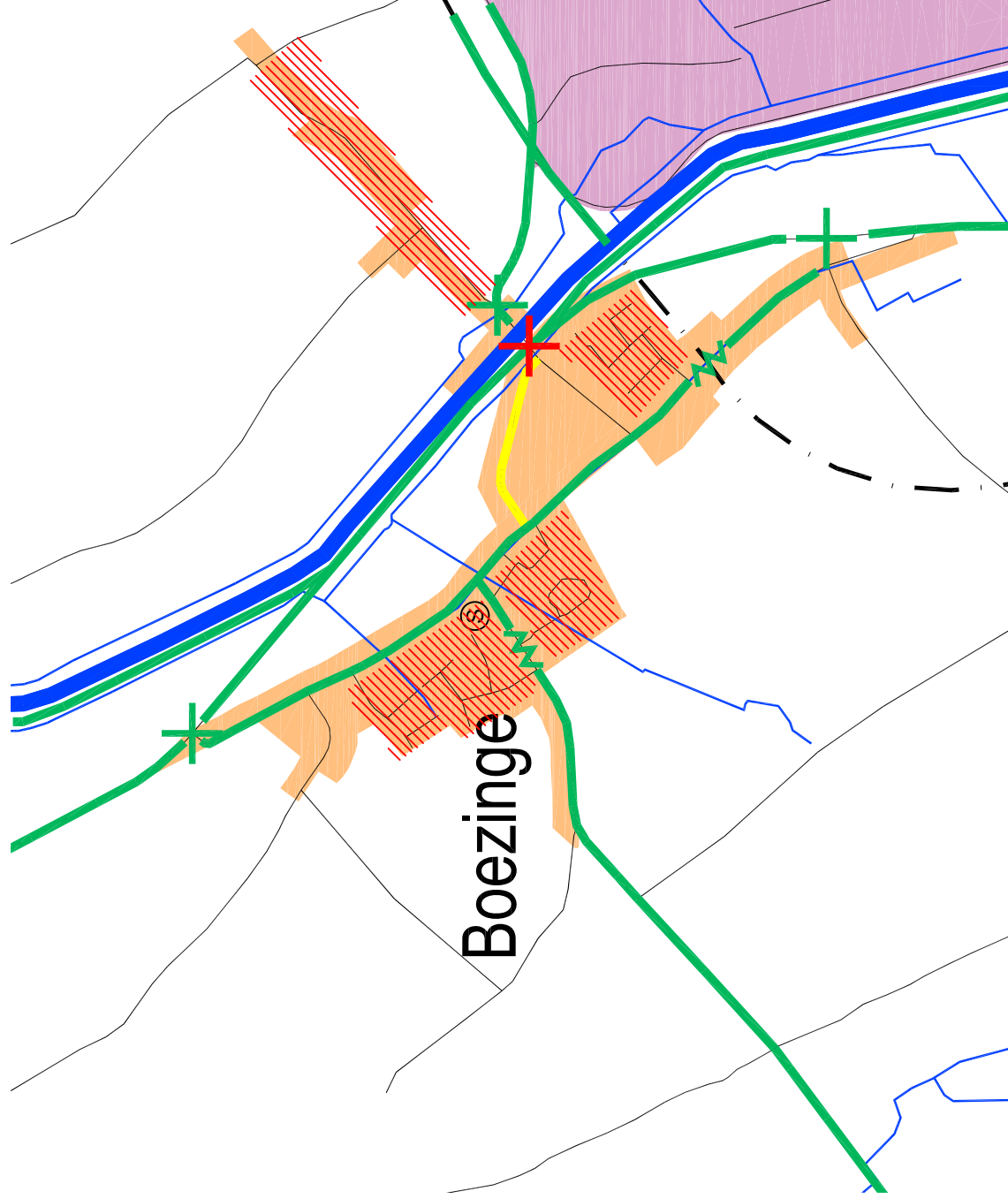
-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
Zillebeke























schaal:
1/15000

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

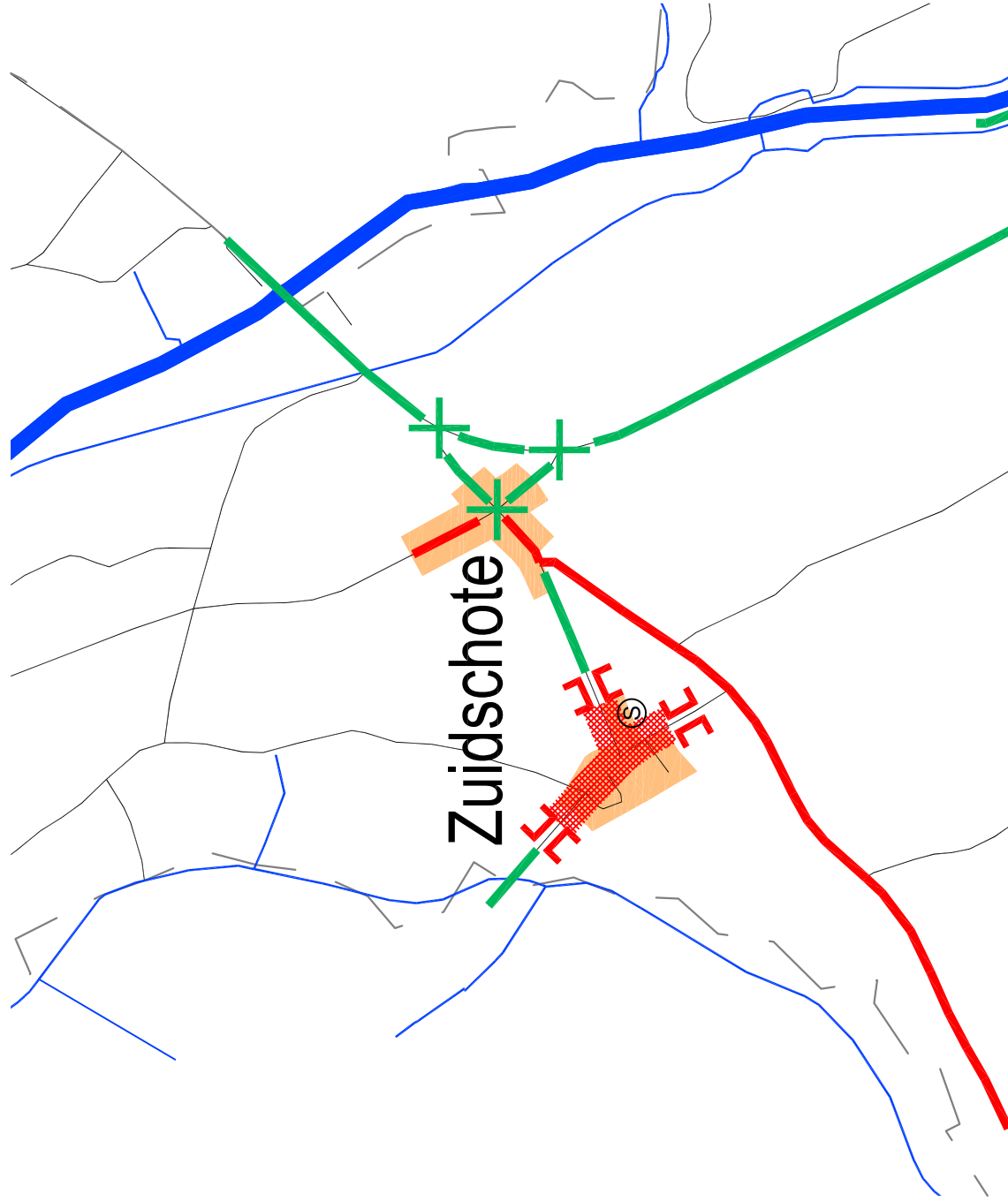
-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
Boezinge























schaal: 1/15000

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

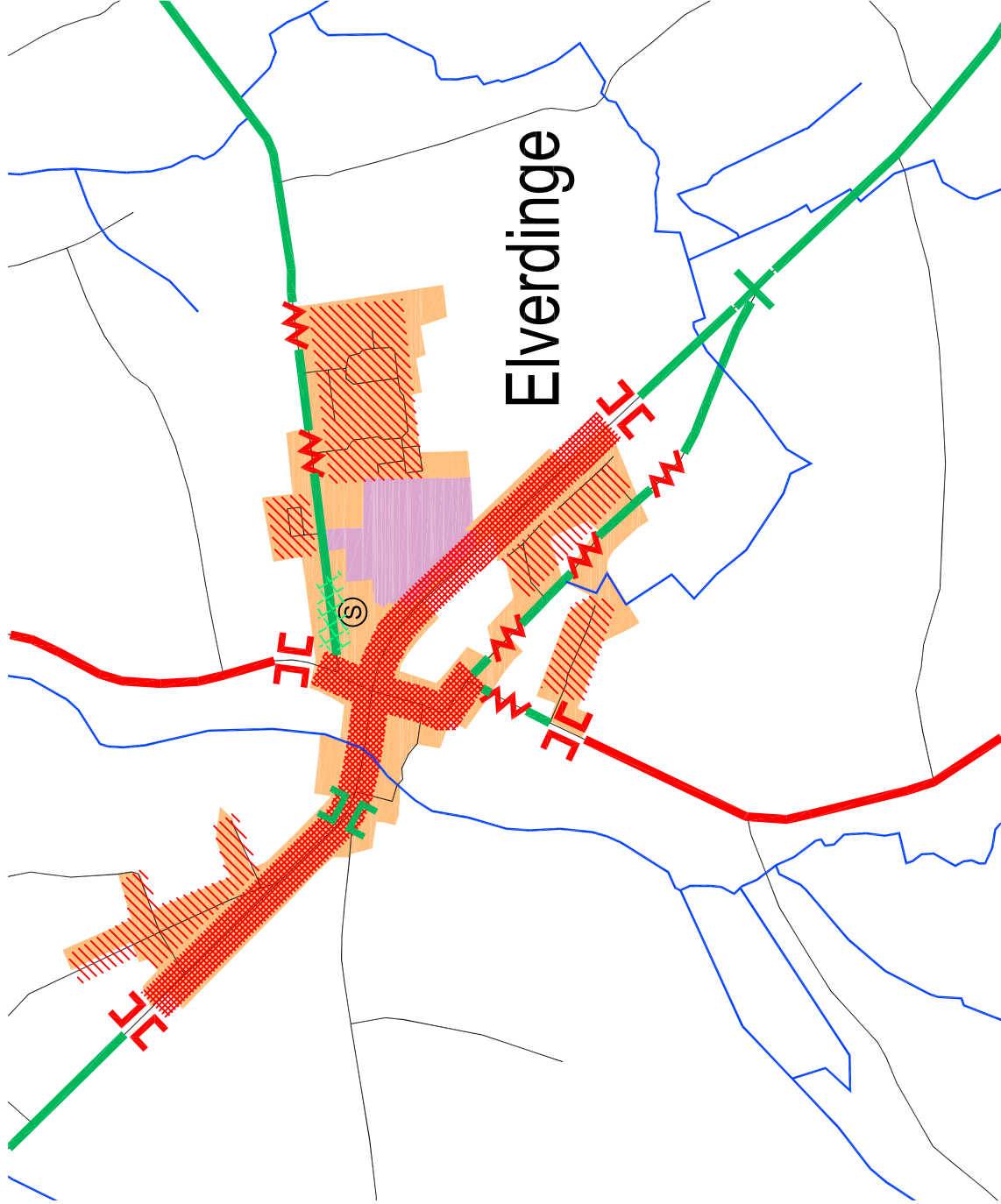
-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
Zuidschote



schaal:
1/15000

Stad IEPER mobiliteitsplan



Legende

- Reeds ingerichte zone 30 gebied
- Potentieel zone 30 gebied
- Reeds heringerichte wegen
- Wegherinrichting uit te voeren
- Wegherinrichting in uitvoering
- Reeds ingerichte fietsverbinding
- Nog te optimaliseren fietsverbinding
- Fietsverbinding in uitvoering
- Poorteffect bestaand
- Poorteffect nog te realiseren
- Poorteffect in uitvoering
- Aangepast kruispunt
- Nog aan te passen kruispunt
- Kruispuntaanpassing in uitvoering
- Uitgevoerde fietsoversteek
- Nog uit te voeren fietsoversteek
- Fietsoversteek in uitvoering
- Bestaande snelheidsremmer
- Nog uit te voeren snelheidsremmer
- Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid
Elverdinge**




























schaal:
1/15000

2.5.3.11 Brielen

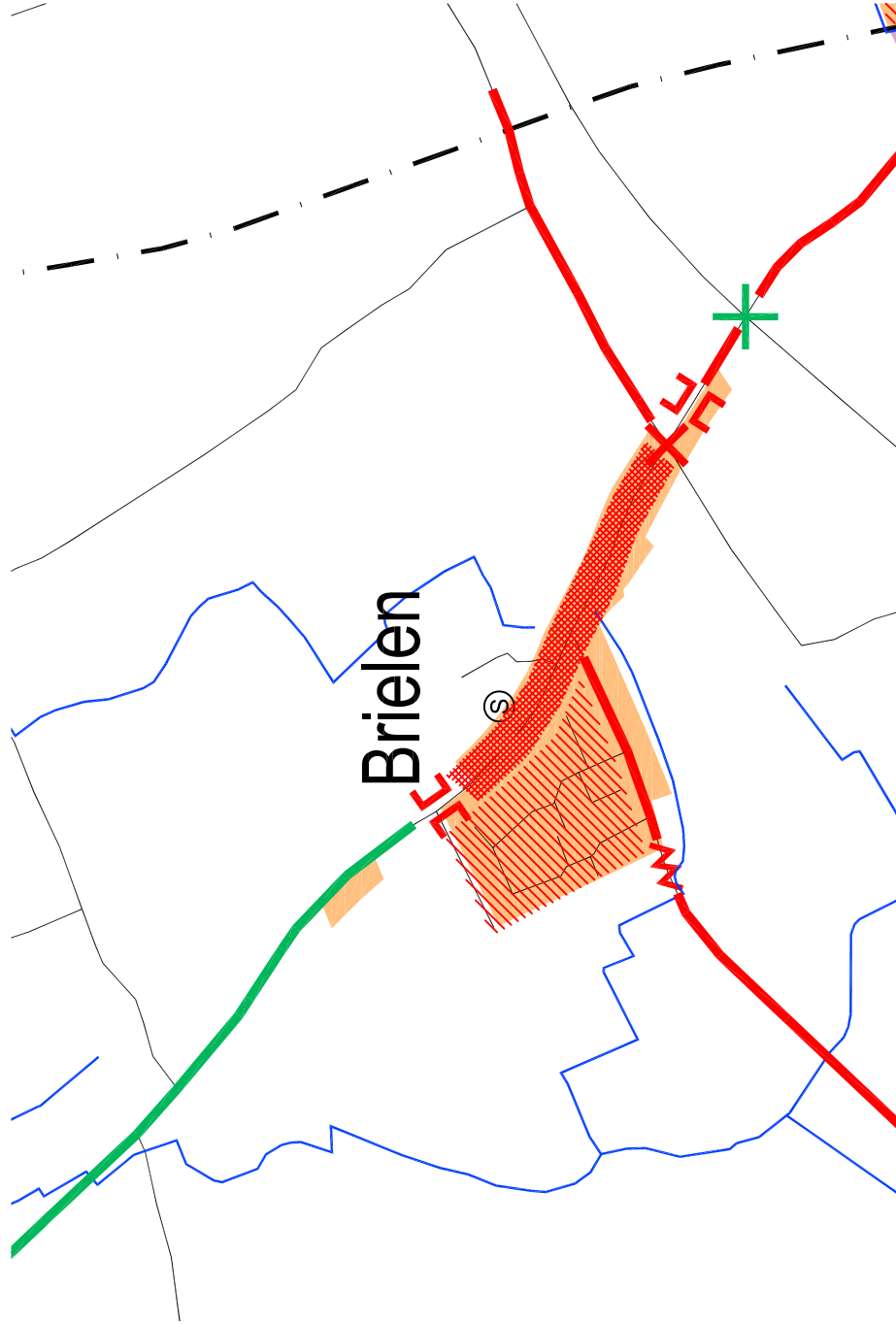
De N8 wordt ingericht volgens het doortochtconcept, vanuit de veronderstelling dat de verkeersfunctie in belangrijke mate overgenomen is door de verbinding A19 te Ieper naar Veurne.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

-  Reeds ingerichte zone 30 gebied
-  Potentieel zone 30 gebied
-  Reeds heringerichte wegen
-  Wegherinrichting uit te voeren
-  Wegherinrichting in uitvoering
-  Reeds ingerichte fietsverbinding
-  Nog te optimaliseren fietsverbinding
-  Fietsverbinding in uitvoering
-  Poorteffect bestaand
-  Poorteffect nog te realiseren
-  Poorteffect in uitvoering
-  Aangepast kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Nog aan te passen kruispunt
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Kruispuntaanpassing in uitvoering
-  Uitgevoerde fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Nog uit te voeren fietsoversteek
-  Fietsoversteek in uitvoering
-  Bestaande snelheidsremmer
-  Nog uit te voeren snelheidsremmer
-  Snelheidsremmer in uitvoering

Kaart: **Verkeersleefbaarheid**
Brielen



schaal:
1/15000

2.6 Parkeerbeleid

2.6.1 Parkeren in het centrum van Ieper

In het parkeerbeleid wordt gestreefd naar een evenwicht tussen enerzijds het behoud en het versterken van de bereikbaarheid van de stadskern en anderzijds het verkeersluw houden van het stadscentrum van Ieper.

In het centrum worden op korte termijn geen belangrijke wijzigingen ingevoerd wat betreft de parkeerreglementering om de bereikbaarheid van de centrumfuncties niet aan te tasten. De voorbije jaren is reeds betalend parkeren en bewonersparkeren ingevoerd. In de zones waar het betalend parkeren werd ingevoerd, werd ook het bewonersparkeren toegepast (geen voorbehouden plaatsen, wel systeem van vrijstelling van parkeertarief en van tijdsbeperking binnen de eigen zone).

Er worden op korte termijn wel enkele beperkte maatregelen voorgesteld om het huidige parkeerbeleid te verbeteren:

- Sint-Pieterskerkhof. Door het verdwijnen van het ziekenhuis uit het centrum is in de huidige situatie het betalende parkeren in deze zone niet langer wenselijk. Het aantal parkeerplaatsen blijft hierbij ongewijzigd.
- Minneplein: optimaliseren parkeercapaciteit
- Bij herinrichting van centrumstraten wordt voor het parkeren geöpteerd voor afgebakende parkeervakken, die op een esthetische manier in het straatbeeld geïntegreerd worden.

Ook een aantal ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij tot de toekomstige uitbouw van randparkings:

Stationsomgeving

Door de ontwikkelingen in de omgeving van het station wordt een bijkomende parkeercapaciteit van 200 parkeerplaatsen gecreëerd. Op het R. Colaertplein neemt het aantal parkeerplaatsen wel af en is het aangewezen om blauwe zone uitgezonderd bewoners te voorzien (zoals in de Maloulaan). Op de parkeerterreinen voor en achter het station en op de Esplanade kan het langparkeren worden behouden, zodat deze parkeerterreinen kunnen fungeren als pendel- en randparking.

Bibliotheek en muziekacademie op de oude Picanolsite.

Momenteel is er geen parkeerprobleem in deze omgeving. Bij de ontwikkeling van dit project werd rekening gehouden met de bijkomende parkeerbehoefte. Er werden 38 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien die publiekelijk toegankelijk zijn. Er zijn geen bijkomende maatregelen noodzakelijk. De randparking die oorspronkelijk werd voorzien in deze omgeving zal worden uitgebouwd in de omgeving van het Minneplein.

Op middellange termijn 2013-2014 zal de stad Ieper het parkeerbeleid herzien nadat de nodige randparkings zijn aangelegd om het langparkeren op te vangen.

De parkeerdruk in het centrum is overdag immers vrij hoog. Indien de parkeerdruk in de toekomst nog toeneemt dringen nieuwe maatregelen zich op om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te kunnen waarborgen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dagelijks 535 langparkeerders in het centrum van Ieper hun wagen op de openbare weg plaatsen. Indien de parkeerdruk in de toekomst nog verder toeneemt kunnen maatregelen worden genomen om het langparkeren in de binnenstad zoveel mogelijk te ontmoedigen.

Verschillende oplossingen komen hiervoor in aanmerking:

- Invoeren van blauwe zone in de binnenstad
- Uitbreiding zone betalend parkeren in de binnenstad, met beperkte mogelijkheden voor betalend langparkeren in de binnenstad
- Aanpassen huidige tarifiering

Voorwaarde is dat het langparkeren in de rand kan worden opgevangen, zonder voor bijkomende parkeerbelasting te zorgen. Daarom moet bijkomende parkeergelegenheid gecreëerd worden in de rand.

600 extra parkeerplaatsen kunnen voorzien worden op volgende lokaties:

- Leopold III-laan: randparking ter hoogte van het Hoornwerkpark met 100 extra parkeerplaatsen (groene randparking)
- Stationsomgeving 200 extra parkeerplaatsen door herinrichting stationsomgeving (reeds voorzien in plannen voor herinrichting stationsomgeving)
- Braakliggend terrein t.h.v. de Rijselsepoort 180 extra parkeerplaatsen (terrein is eigendom van de stad)
- Minneplein: 120 extra parkeerplaatsen indien openbaar domein volledig wordt heringericht.

Het is niet de bedoeling bijkomende parkeercapaciteit te creëren in en rond het centrum van Ieper. De parkeerplaatsen in de rand dienen in eerste instantie om het langparkeren in de binnenstad te ontmoedigen en de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te verhogen. In het centrum kunnen dan parkeerplaatsen worden opgeheven. Er wordt gestreefd naar een gemiddelde bezetting van 70 %. Dit creëert in de toekomst de mogelijkheid tot:

- Deels of volledig parkeervrij maken van pleinen in het centrum
- Voorzieningen voor bijkomende fietsenstallingen waar nodig
- Bijkomende terrasmogelijkheden voor de horeca
- Meer groen in het centrum
- Bredere voetpaden

De voorgestelde maatregelen hebben vooral tot gevolg dat de bereikbaarheid in de binnenstad verhoogt voor de bewoners en ook voor bezoekers en klanten. Bewoners zullen makkelijker hun auto kwijt kunnen in de nabijheid van hun woning en er zal minder parkeerzoekend verkeer zijn voor bezoekers en klanten die kort tot middellang parkeren in de binnenstad.

Vooraf voor werknemers in de binnenstad betekent dit dat men de wagen op wandelafstand van de werkplaats moet achterlaten. Bijkomende maatregelen kunnen de attractiviteit van de randparkings mee helpen verhogen:

- Comfortabele voetgangersassen tussen het centrum en de randparking
- Beveiligde fietsstallingen (eventueel fietskluizen) aan de randparking om de verplaatsing auto-fiets mogelijk te maken
- Centrubus die op regelmatige tijdstippen zorgt voor een verbinding tussen de randparkings en het centrum. Ook de regionale buslijnen kunnen gekoppeld worden aan deze centrubus die de reiziger brengt van het station naar het centrum.

2.6.2 Parkeren voor mindervaliden

Door de parkeerdruk in de binnenstad is er behoefte aan een éénduidig beleid omtrent de aanvraag en inplanting van parkeerplaatsen voor minder validen.

Onder bepaalde voorwaarden kunnen mensen over een parkeerkaart voor minder validen beschikken.

Het bezit van een parkeerkaart geeft de betrokkene niet het recht op parkeerplaats voor minder validen in de onmiddellijke nabijheid van de woning. Vooraleer deze mogelijkheid door de stad wordt onderzocht, is het voorstel dat aan een aantal bijkomende voorwaarden moet worden voldaan.

- De aanvrager beschikt over een parkeerkaart voor personen met een handicap,
- De aanvrager is zelf bestuurder van zijn voertuig,
- De aanvrager kan zich niet voor afstanden langer dan 100 m verplaatsen zonder de gebruikelijke hulpmiddelen zoals rolstoel of krukken en dit voor lange termijn (meer dan 6 maand),
- De aanvrager beschikt niet over een eigen (huur of eigendom) garage binnen een loopafstand van 100 m van de voordeur.

De technische dienst verifieert of de aanvrager aan deze voorwaarden voldoet en onderzoekt of een parkeerplaats voor minder validen kan ingeplant worden in de nabijheid van de woning. Een parkeerplaats voor minder validen kan immers niet als een persoonsgebonden parkeerplaats gezien worden, maar is voor iedereen met een parkeerkaart toegankelijk. Voorwaarde is ook dat er een hoge parkeerdruk is in de straat waar de aanvrager woont (voor de binnenstad wordt algemeen aangenomen dat de parkeerdruk hoog is) en dat er geen parkeerplaats voor personen met een handicap is binnen een wandelafstand van 100 m. De inplanting van een parkeerplaats voor minder validen wordt enkel overwogen indien de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt en het algemeen belang gaat voor op het individueel belang.

Indien een aanvraag van een persoon niet wordt weerhouden, omdat hij of zij niet aan de voorwaarden voldoet, kan toch gekeken worden of er in het algemeen belang geen behoefte is aan een parkeerplaats voor minder validen in zijn of haar omgeving. Zo kan de afgekeurde aanvrager eventueel toch gebruik maken van een parkeerplaats voor minder validen, zij het niet voor zijn eigen deur.

Op die manier wordt elke aanvraag gekaderd in het algemeen parkeerbeleid voor mindervaliden en wordt een netwerk gecreëerd in de binnenstad waarbij steeds op 100 meter afstand een parkeerplaats voor minder validen aanwezig is. Alle nu reeds bestaande parkeerplaatsen voor mindervaliden worden behouden en in deze manier van werken geïntegreerd. Daarnaast kunnen mindervaliden natuurlijk ook onbepakt parkeren op parkeerplaatsen waar betalend parkeren geldt.

2.6.3 Touringcars en kampeerwagens.

Voor touringcars is reeds parkeergelegenheid voorzien in de omgeving van het station (goederenstation).

De camping Bolwerklaan is reeds heringericht waarbij een specifiek terrein wordt voorzien waar kampeerwagens kunnen overnachten en waar alle specifieke voorzieningen aanwezig zijn. D.m.v. een politiereglement kan het parkeren van kampeerwagens op het grondgebied van Ieper verboden worden.

2.6.4 Parkeren in de deelgemeenten

In de deelgemeenten worden geen specifieke maatregelen weerhouden wat het parkeren betreft, gezien er zich geen structurele parkeerproblemen voordoen en er geen hinder optreedt naar de woonomgeving.

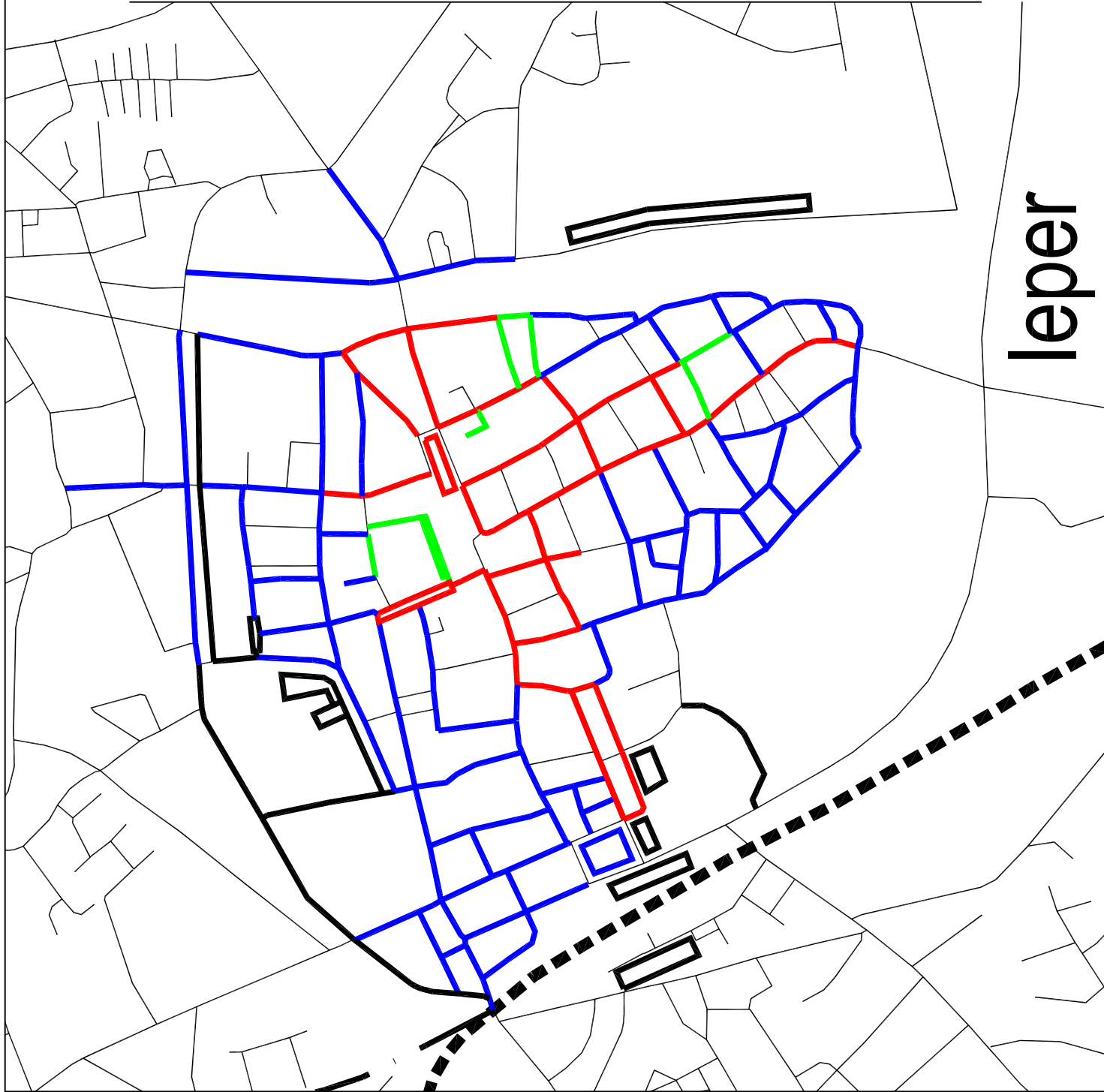
Conclusies maatregelen

- Parkeerproblematiek opvolgen en monitoren in omgeving regionaal ziekenhuis.
- Punctuele maatregelen om het huidige parkeerbeleid te verbeteren (Korte termijn)
 - Randparking station en Leopold III-laan (Korte termijn)
- Uitbreiden betalend parkeren en blauwe zone, invoeren van bewonersparkeren, aanpassen tarifiering. (Middellange tot lange termijn).
- Aanpassen van de parkeersignalisatie en –bewegwijzering.
- Aanleggen en optimaliseren bereikbaarheid randparkings o.a. door het opnemen van deze randparkings in het reeds uitgebouwde parkeersignalisatieplan (Middellange tot lange termijn)
 - Rijselsepoort
 - Minneplein
- Opstellen politiereglement parkeren kampeerwagens op het grondgebied van Ieper.

Stad IEPER mobiliteitsplan

Legende

- Betalend kortparkeren
- Blauwe zone
- Onbeperkt parkeren
- Betalend langparkeren
- Straatsectie zonder parkeerplaatsen



Kaart: Gewenst parkeerbeleid



2.7 Vervoer over water

Op het grondgebied van Ieper bevindt zich het kanaal van Ieper naar de Ijzer. Waterwegen en Zeekanaal NV is de beheerder van dit kanaal. Het kanaal geeft toegang tot schepen met een diepgang van 1,40 m en een vrije hoogte van 4,50 meter.

Het kanaal wordt hoofdzakelijk gebruikt door recreatieve vaartuigen. De stad Ieper voorziet de heropwaardering van de kop van het kanaal met betere faciliteiten voor de pleziervaart, o.a. door de aanleg en de vernieuwing van aanlegstijgers.

Op het kanaal bevinden zich de sluizen Boezinge-Sas en Boezinge-Dorp. De bediening van de sluizen is als volgt:

- In de periode van 16 juni tot en met 30 september: van maandag tot zaterdag van 9.00 uur tot 19.00 uur.
- In de periode van 1 oktober tot 15 juni van maandag tot zaterdag van 8.00 uur tot 17.00 uur.

De bediening gebeurt door een mobiele ploeg en dient steeds op voorhand aangevraagd te worden.

Aanvullende bedieningstijden of beperkingen: In de regel worden de kunstwerken op zon- en wettelijke feestdagen niet bediend. Voor de pleziervaart worden evenwel in de periode vanaf 1 april of vanaf Pasen, indien dit voor 1 april valt, tot het laatste weekend van oktober de sluizen en bruggen op zon- en wettelijke feestdagen bediend van 10.00 uur tot 18.00 uur. De juiste informatie daaromtrent wordt elk jaar via aparte berichten verspreid.

3 Werkdomein C : ondersteunende maatregelen

3.1 Sensibilisering met module 15 als instrument

De stad Ieper wenst op een doordachte manier efficiënte mobiliteitscampagnes te voeren, die nauw aansluiten bij de thema's waarop de komende jaren de nadruk wordt gelegd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de module 15 van de mobiliteitsconvenant.

Via de module 15 kan bij de Vlaamse Gemeenschap een subsidie van 33% met een maximum van 12500 euro worden bekomen. Indien het aspect milieu wordt meegenomen in de campagne, bestaat ook de mogelijkheid om bij het departement Leefmilieu, Natuur en Energie een subsidie van 33% met een maximum van 5000 euro te bekomen (cluster mobiliteit)

In 2007 werd reeds een campagne gevoerd ter ondersteuning van de invoering van de zone 30 in het zuidelijk deel van de binnenstad.

In 2008 werd een fietscampagne gevoerd. De verbetering van het fietsnetwerk wordt ondersteund met een campagne om het gebruik van dit verbeterde fietsnetwerk te stimuleren.

De komende jaren wenst de stad nog andere campagnes te voeren:

- Een campagne als ondersteuning van het parkeerbeleid, waarbij in logische volgorde de zones met betalend parkeren, de plaatsen met de reglementering "blauwe zone" en de plaatsen voor langparkeerders (randparkings) voorgesteld worden.
- Een campagne die informeert over de gewijzigde verkeerssituatie na de herinrichting van de stationsomgeving. De specifieke inhoud van de campagne zal onder andere informatie bieden over de herinrichting en de bereikbaarheid van de stationsomgeving, de gewijzigde situatie voor het openbaar vervoer, de bereikbaarheid van het centrum, enz...

Het is de bedoeling dat in de volgende jaren rond de hiervoor beschreven maatregelen gerichte en doeltreffende campagnes worden gevoerd. De stad wil hiermee de burgers op een continue manier informeren over het gevoerde mobiliteitsbeleid.

Bij campagnes zal de link met milieu en gezondheid worden benadrukt.

3.2 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

De stad engageert zich mee voor een duurzaam vervoersmanagement. Afhankelijk van de verschillende doelgroepen worden volgende acties ondernomen:

Voor de eigen stadsdiensten:

- Driejaarlijks neemt de stad Ieper deel aan de diagnostiek woon-werkverkeer. De bedoeling is tot een dynamisch overleg tussen de sociale partners te komen, binnen de betrokken ondernemingen en overheidsinstellingen. Zo kan de werkgever de gepaste maatregelen nemen waarbij zowel de werknemers, de leefomgeving als zijn onderneming of instelling wint. Dit is verplicht voor alle bedrijven of openbare instellingen die meer dan 100 werknemers tewerkstellen. De stad zal dit engagement verderzetten.
- Er werden nieuwe dienstfietsen ter beschikking gezet voor het personeel van de stad Ieper
- Milieuvriendelijk wagenpark

Voor bedrijven:

- Indien bestaande bedrijven een bedrijfsvervoersplan willen opmaken kunnen zij hiervoor bij de stad inhoudelijke ondersteuning krijgen.
- Voor nieuwe bedrijven en ontwikkelingen met een grote mobiliteitsimpact: Conform het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 3/7/2009 wordt voor relevante projecten de mobiliteitsimpact in kaart gebracht. Niet alle projecten (of evenementen) hebben een belangrijke mobiliteitsimpact. Nochtans is het (bijna) altijd aanbevolen om toch eens te reflecteren over de gevolgen van een project op de mobiliteit. Dit kan aan de hand van een mobiliteitstoets. Indien noodzakelijk worden een MOBER opgemaakt.

Voor scholen:

- Opmaak van een schoolvervoersplan indien in het kader van module 10 project
- Inzetten gemachtigde opzichters
- Verkeerseducatie in de scholen

3.3 Tarifiering

Momenteel is er geen derde betalerssysteem ingevoerd. De stad Ieper opteert om het openbaar vervoer te stimuleren door het ondersteunen van een gericht en kwalitatief aanbod van openbaar vervoer. Bij verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk kan door de stad Ieper geopteerd worden één of meerdere vormen van 3^e betalerssystemen in te voeren.

3.4 Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- Bewonersvergaderingen bij herinrichtingsprojecten.
- Informatie van de reizigers aan de bushalte waarbij de busgebruiker op eenvoudige wijze de vertrektijden kan afleiden.
- In de stedelijke informatiekraant wordt informatie over de verschillende mogelijkheden van openbaar vervoer op het grondgebied van Ieper gegeven.
- Promotie autodelen
- Sensibilisering rond toerisme-gerelateerde mobiliteitsproblemen
- Verspreiding folders voor promotie openbaar vervoer.
- Promotie van autodelen naar doelgroepen: duurzame wijk, centrum Ieper,...
- Opmaak van schoolfietsroutekaarten in samenwerking met de provincie (provinciale dienst mobiliteit en weginfrastructuur).

3.5 Bewegwijzering

De huidige signalisatie van de stad Ieper zal geëvalueerd worden. Ieper heeft met het departement MOW een samenwerkingsovereenkomst afgesloten m.b.t. de verkeersbordendatabank. Na de inventarisatie beschikt de stad over een actueel signalisatieplan. Aan de hand hiervan kan de stad een nieuw signalisatieplan opmaken. De signalisatie wordt ook aangepast aan het gevoerde parkeerbeleid, de voorgestelde categorisering en na de gewenste infrastructurele aanpassingen aan de Ruuschaartstraat – Krommenelststraat. Bewegwijzering en tonnagebeperving tot 5 t gebeurt in overleg met het Vlaams Gewest. Het zwaar verkeer over lokale wegen wordt zoveel mogelijk vermeden. De prioriteit ligt bij het weren van doorgaand zwaar verkeer ter hoogte van de J. Capronstraat – Maarschalk Fochlaan (stationsomgeving). De bewegwijzering zal zodanig worden aangepast dat ook ander doorgaand verkeer zoveel mogelijk langs de Ruuschaartstraat – Krommenelstraat zal geleid worden.

3.6 Handhaving

Naast educatie en voorlichting en de juiste inrichting van de weg, is handhaving een belangrijk aspect bij de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

De handhaving van het verkeersbeleid is in handen van de lokale politie.

- Er zal worden toegezien op de naleving van de snelheden en de tonnagebeperving.
- Politiecontrole op parkeerbepervingen en foutparkeren
- Alcoholcontroles
- Controle op het niet in gevaar brengen van zwakke weggebruikers

3.7 Beleidsondersteuning en overleg

Gestructureerd overleg binnen de stadsdiensten met alle betrokkenen die betrokken zijn bij mobiliteitsvraagstukken.

Overleg met omliggende gemeenten omtrent verkeers- en mobiliteitsproblematiek.

Overleg met alle andere partners in het mobiliteitsbeleid binnen de GBC, in het bijzonder de mobiliteitsbegeleider van MOW, de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn en de provinciale dienst mobiliteit en weginfrastructuur van de provincie West-Vlaanderen.

3.8 Monitoring en evaluatie

De evaluatie van het mobiliteitsplan dient op regelmatige basis te gebeuren om de continuïteit in het mobiliteitsbeleid te waarborgen. De stad zal hiervoor elk jaar een voortgangsrapport opmaken (inclusief milieutoets). De technische dienst van de stad Ieper zal hiertoe het initiatief nemen. Conform de richtlijnen zal om de vijf jaar een sneltoets worden uitgevoerd. Zowel het voortgangsrapport als de sneltoets dienen door de GBC, in samenwerking met alle bij de GBC betrokken partners, te gebeuren.

De essentie is de terugkoppeling tussen de probleemstelling en de doelstellingen van het beleidsplan, de resultaten van het beleidsplan en de effecten van de acties uit het beleidsplan. Hiervoor kan een monitoring of meetsysteem opgezet worden dat de vooruitgang volgens een vaste systematiek opvolgt. Elke latere actualisering van het mobiliteitsplan moet rekening houden met de resultaten van deze metingen.

Er dienen duidelijke afspraken te worden gemaakt over de wijze waarop het mobiliteitsplan en haar actieprogramma via bijakten wordt verder gezet.

Als methode van monitoring wordt het volgende voorgesteld:

- Systematisch bijhouden van de ongevallen met lichamelijk letsel (door de lokale politie);
- Gerichte verkeerstellingen bij wijzigingen in de weginfrastructuur (zowel door stad en AWV);
- Op basis van de tellingen en gerichte schoolenquêtes nagaan of de doelstellingen van het duurzaam mobiliteitsbeleid verwezenlijkt worden.

3.9 Conclusie maatregelen

- Campagnes voeren met module 15
- Politiecontrole op parkeerbeperkingen, snelheidsovertredingen,...
- Inzetten gemachtigde opzichters
- Verkeerseducatie in de scholen
- Informatie en promotie openbaar vervoer in de stedelijke informatiekraant
- Gestructureerd overleg binnen de stadsdiensten met alle betrokkenen met betrekking tot mobiliteit.
- Overleg met omliggende gemeenten omtrent verkeers- en mobiliteitsproblematiek
- Overleg met alle andere partners in het mobiliteitsbeleid binnen de GBC, in het bijzonder de mobiliteitsbegeleider van MOW, de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn en de provinciale dienst mobiliteit en weginfrastructuur van de provincie West-Vlaanderen.

4 Evaluatie van de samenhang

<i>Uitgewerkt thema</i>		
RUP's en strategische projecten met grote impact op mobiliteit		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
Wegencategorisering	Op basis van de wegcategorisering veilige routes bepalen om de lokaties te bereiken (eventueel wegcategorisering aanpassen)	OK
Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk – Openbaar vervoer	Zorgen dat de bereikbaarheid van de verschillende lokaties voor alle verkeersdeelnemers wordt gegarandeerd.	OK
Parkeerbeleid	De bijkomende parkeerbehoefte dient opgevangen te worden. Indien dit niet het geval is moeten maatregelen worden genomen om de parkeerdruk in de omgeving te beperken. (vooral van belang voor de ruimtelijke ontwikkelingen aan het station, het Jan Ypermanziekenhuis en de Picanolsite).	OK
Campagnes	In campagnes wordt de bereikbaarheid van de verschillende lokaties belicht.	OK
Routes zwaar verkeer - Milieueffecten	Onder controle houden van het gemotoriseerd verkeer in het GEN-gebied "Ieperboog".	OK
Verbinding 19 te Ieper naar Veurne	Rekening houdende met andere criteria, de ruimtelijke impact van de verbinding A19 te Ieper naar Veurne zoveel mogelijk beperken.	OK
<i>Uitgewerkt thema</i>		
Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
RUP's en strategische projecten	Bereikbaarheid voor fietsen garanderen.	OK
Wegencategorisering	Op basis van de wegcategorisering veilige fietsroutes bepalen en de gewenste fietsinfrastructuur.	OK
Openbaar vervoer	Fietsnetwerken en openbaar vervoernetwerken op elkaar afstemmen. Indien noodzakelijk fietsstallingen voorzien bij halteinfrastructuur	OK
Campagnes - Milieueffecten	Campagne voeren op de aandacht te vestigen op het fietsnetwerk en veilige routes voor fietsers te promoten. Belang van het gebruik van de fiets als milieuvriendelijk verplaatsingsmiddel onderstrepen	OK
Doortochten / zone 30 / maatregelen per woonkern	Voorstel voor fietsvoorzieningen in het fietsnetwerk inpassen in het huidige beleid omtrent doortochten en zone 30 en eventuele maatregelen aftoetsen met de reeds voorgestelde maatregelen per woonkern	OK

<i>Uitgewerkt thema</i>		
Openbaar vervoer - overstapvoorzieningen		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
RUP' s en strategische projecten	Bereikbaarheid voor openbaar vervoer garanderen. Bijzondere aandacht dient hierbij te gaan naar de hoofdhalte aan het station en de invoering van de stadsbussen. Goede overstapvoorzieningen tussen trein en bus.	OK
Wegencategorisering	Afstemmen van de halte- accommodatie op wegcategorisering en snelheidsplan	OK
Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk	Fietsnetwerken en openbaar vervoernetwerken op elkaar afstemmen. Indien noodzakelijk fietsstallingen voorzien bij halteinfrastructuur	OK
Campagnes openbaar vervoer- Milieueffecten	Campagne voeren op de aandacht te vestigen op het openbaar vervoer aanbod. Belang van het openbaar vervoer als milieuvriendelijk verplaatsingsmiddel onderstrepen	OK
<i>Uitgewerkt thema</i>		
Categorisering bovenlokale en lokale wegen		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
RUP' s en strategische projecten	Op basis van de wegcategorisering de bereikbaarheid van de verschillende lokaties garanderen.	OK
Openbaar vervoer	Afstemmen routes openbaar vervoer op de gewenste wegcategorisering (ifv bereikbaarheid en noodzakelijke wegbreedtes)	OK
Fietsnetwerk	Afstemmen fietsnetwerk op wegcategorisering (ifv uniformiteit in de fietsinfrastructuur en veilige fietsvoorzieningen)	OK
Parkeerroute	Parkeerroute afstemmen op de wegcategorisering	OK
Routes zwaar verkeer	Routes zwaar verkeer afstemmen op de wegcategorisering	OK
N38 en A19	Bij update van de wegcategorisering, rekening houden met de verbinding A19 te Ieper naar Veurne, de ombouw van de N38 naar primaire weg II.	OK
<i>Uitgewerkt thema</i>		
Parkeerbeleid en parkeerplan		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
Wegencategorisering - snelheidsplan	Parkeerroute moet door de wegcategorisering ondersteund worden	OK
RUP' s en strategische projecten - toegankelijkheid	Toegankelijkheid voor mindervaliden garanderen, voorzien van voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden	OK
Wegencategorisering	Parkeerroute moet door de wegcategorisering ondersteund worden	OK
Openbaar vervoer- fietsnetwerk	Randparkings afstemmen op fietsuitrusting + fietsnetwerk en de bediening van het openbaar vervoer	OK
Campagnes - Milieueffecten	Campagne voeren om de aandacht op het gevoerde parkeerbeleid te vestigen en informatie te verschaffen over de aanwezige parkeervoorzieningen. Door een goed parkeerbeleid wordt zoveel mogelijk parkeerzoekend verkeer vermeden, wat gunstig is voor het milieu.	OK
Voetgangersnetwerken	Zorgen voor goede voetgangersverbindingen tussen parkeerfaciliteiten en het centrum	OK

<i>Uitgewerkt thema</i>		
Routes zwaar verkeer		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
RUP' s en strategische projecten	Bereikbaarheid bedrijventerrein Hoge Akker en Jan Ypermanziekenhuis garanderen	OK
Wegencategorisering	Routes voor zwaar verkeer moeten worden afgestemd op de wegcategorisering	OK
Fietsnetwerken	Veilige fietsvoorzieningen op routes voor zwaar verkeer	OK
<i>Uitgewerkt thema</i>		
Campagnes		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Taakstelling bereikt?</i>
Wegencategorisering - snelheidsplan	Campagne zone 30 als ondersteuning en communicatie van een algemeen snelheidsplan.	OK
Fietsnetwerken	Campagne voeren op de aandacht te vestigen op het fietsnetwerk en veilige routes voor fietsers te promoten. Belang van het gebruik van de fiets als milieuvriendelijk verplaatsingsmiddel onderstrepen	OK
Openbaar vervoer	Campagne voeren op de aandacht te vestigen op het openbaar vervoer aanbod. Belang van het openbaar vervoer als milieuvriendelijk verplaatsingsmiddel onderstrepen	OK
Parkeerbeleid	Campagne voeren om de aandacht op het gevoerde parkeerbeleid te vestigen en informatie te verschaffen over de aanwezige parkeervoorzieningen. Door een goed parkeerbeleid wordt zoveel mogelijk parkeerzoekend verkeer vermeden, wat gunstig is voor het milieu	OK
Handhaving	Campagnes	OK

5 Actieplan

In de methodiek voor de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. Het actieprogramma uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, kan worden herschikt in andere programmatabellen, die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel.

De tijdshorizon van een actieplan is 10 jaar.

1. Actieprogramma A-B-C.

Klassieke, volledige opsomming en structurering van de maatregelen via de werkdomeinen A-B-C en een verdere onderverdeling in subwerkdomeinen (A(n)-C(n)).

2. Werkprogramma per locatie.

Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijvoorbeeld de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.

3. Investeringsprogramma KT, MLT, LT.

Wanneer wordt dit uitgevoerd : op korte, middellange of lange termijn?

Hebben we hiervoor genoeg middelen?

Dit programma kan gebruikt worden bij de opmaak van het gemeentebudget en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.

4. Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.

Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.

5. Takenprogramma per initiatiefnemer.

Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

Op deze manier wordt het mobiliteitsplan, waar het actieplan deel van uitmaakt, daadwerkelijk een integraal document waar de verschillende instanties en betrokkenen concreet mee aan de slag kunnen.

De opmaak van vijf inhoudelijk identieke programmatabellen lijkt op het eerste zicht een planlastverzwaring, maar in tegendeel. Het gaat om één tabel die multifunctioneel wordt gemaakt en diverse andere beleidsdocumenten en –plannen overbodig kan maken of verlichten. Het is dus niet de bedoeling dat de programmatabellen afzonderlijk worden opgemaakt, maar dat vanuit het Actieprogramma A-B-C de andere worden gegenereerd. Als er in een van de programmatabellen iets gewijzigd wordt aan de acties, moet dat natuurlijk ook wijzigen in de andere tabellen. De vijf programma's moeten inhoudelijk identiek zijn.

Het actieprogramma wordt opgebouwd op basis van de 3 werkdomeinen:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun beleidseffecten,
- werkdomein B: netwerken,
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen.

Per actie wordt aangegeven:

- nummer van de actie;
- inhoud van de actie;
- locatie van de actie;
- tijdshorizon;
- korte termijn KT (0-3 jaar);
- middellange termijn MLT (4-6 jaar);
- lange termijn LT (+6 jaar tot 10 jaar);
- initiatiefnemers;
- betrokken partners;
- kostenraming: voor (minimaal de) KTacties, met een eindtotaal KT;
- hoofddoelstelling waarin de actie kadert;
- prioriteit: hoog, gemiddeld of laag

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
A	1	GRUP Ieperboog: veilige fietsoversteken voorzien ter hoogte van de kruising van de non-stop fietsroute met de kruisende wegen (tss Hollebeke en Ieper centrum)	Grondgebied Ieper	verkeersveiligheid	KT	€ 30.000,00	Stad Ieper	AWV
A	2	GRUP stationsomgeving: ruimtelijke kwalitatieve herinrichting van de stationsomgeving met aandacht voor de pleinfunctie, zwakke weggebruiker en verbindingen met het centrum van Ieper	Ieper centrum	leefbaarheid	KT	€ 3.500.000,00	Stad Ieper	AWV, NMBS, De Lijn
A	3	GRUP stationsomgeving: optimalisatie van de verkeerscirculatie in de stationsomgeving	Ieper centrum	bereikbaarheid	KT	pro memorie	Stad Ieper	AWV, NMBS, De Lijn
A	4	GRUP stationsomgeving: inrichting station als regionaal vervoersknooppunt en halteinfrastructuur openbaar vervoer	Ieper centrum	bereikbaarheid	KT	pro memorie	De Lijn	Stad Ieper, NMBS, AWV
A	5	GRUP stationsomgeving: creëren en optimaliseren randparking station, voldoende en veilige fietsstallingen	Ieper centrum	bereikbaarheid	KT	pro memorie	NMBS	Stad Ieper, De Lijn, AWV
A	6	GRUP Picanolsite: uitbouwen voetgangersas tussen de kop van het Yperleekanaal en de Grote Markt.	Ieper centrum	leefbaarheid	KT	€ 1.000.000,00	stad Ieper	AWV
A	7	GRUP Picanolsite: veilige fietsvoorzieningen langs de Brugseweg-Diksmuidseweg.	Ieper centrum	verkeersveiligheid	KT	pro memorie	AWV	stad Ieper, provincie
A	8	GRUP Picanolsite: bereikbaarheid van de Neerstad garanderen voor het openbaar vervoer.	Ieper centrum	bereikbaarheid	KT	pro memorie	De Lijn	stad Ieper
A	9	GRUP Picanolsite: creëren van een noordelijke randparking ter hoogte van het Minneplein.	Ieper centrum	bereikbaarheid	KT	€ 400.000,00	Stad Ieper	KTA
A	10	Jan Ypermanziekenhuis: garanderen van een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis met de fiets door het voorzien van goede aansluitingen op het fietsnetwerk	Ieper centrum	verkeersveiligheid	KT	€ 10.000,00	Stad Ieper	geen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
A	11	Jan Ypermanziekenhuis: maatregelen om het parkeren in de omliggende woonwijken tegen te gaan	leper centrum	leefbaarheid	KT	€ 3.000,00	Stad leper	Jan Ypermanziekenhuis
A	12	Grup Kasteelwijk: Aanleg van een groene randparking	leper centrum	bereikbaarheid	KT	€ 200.000,00	Stad leper	geen
A	13	Grup Kasteelwijk: Onderbreking van de Leopold III-laan ter hoogte van Hoornwerk om de bereikbaarheid van het sportpark enkel te garanderen via de Jaime Picanollaan	leper centrum	bereikbaarheid	KT	€ 6.000,00	Stad leper	geen
A	14	Primaire wegen II: verdere opmaak RUP en project MER voor realisatie verbinding A19 te leper naar Veurne	Grondgebied leper	bereikbaarheid, leefbaarheid	KT	€ 75.000,00	ARP, AWV	stad leper
A	15	Realisatie verbinding A19 te leper naar Veurne en aanleg van het knooppunt van de N38 met deze nieuw te realiseren verbindingsweg	Grondgebied leper	bereikbaarheid, leefbaarheid	MT	€ 20.000.000,00	AWV	stad leper
A	16	Voorstel selectie van de Ruischaartstraat, Krommenelstraat en Kemmelseweg N331 tussen de Rijselseweg N336 en de Ruischaartstraat als secundaire weg II in het PRS-WV.	Grondgebied leper	bereikbaarheid, leefbaarheid	KT	nvt	provincie	AWV, BMV, stad leper
A	17	Overdracht van gewestwegen waarbij de Ruischaartstraat en Krommenelstraat tot de gewestwegen behoren.	Grondgebied leper	bereikbaarheid, leefbaarheid	KT	nvt	AWV	stad leper, provincie
A	18	Herinrichting van de Ruischaartstraat-Krommenelstraat: aanpassing wegprofiel en geschikt maken voor veelvuldig gebruik door zwaar verkeer: omvorming van de rijweg tot 2x1 met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad.	Grondgebied leper	bereikbaarheid, leefbaarheid	KT	€ 2.000.000,00	AWV	stad leper, provincie
B	19	Doortocht N375 Dikkebusseweg in leper tussen de Frezenbergstraat en Oudstrijderslaan/station	leper centrum	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid	MT	€ 1.450.000,00	AWV	stad leper, De Lijn
B	20	Doortocht N308 Poperingseweg in leper tussen Tulpenlaan en Capucienestraat	leper centrum	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid	MT	€ 1.750.000,00	AWV	stad leper, De Lijn

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	21	Doortocht N308 Vlamertinge tussen de Montmorencystraat en de Kasteelweg	Vlamertinge	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	MT	€ 3.050.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	22	Doortocht N308 Brandhoek	Vlamertinge	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	MT	€ 500.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	23	Doortocht N8 Veurnseweg te Elverdinge	Elverdinge	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	LT	€ 2.150.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	24	Doortocht N8 Veurnseweg te Brielen	Brielen	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	LT	€ 1.800.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	25	Doortocht N8 Maarschalk Haiglaan	Ieper centrum	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	MT	€ 100.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	26	Doortocht N8 Meenseweg en Maarschalk Frenchlaan	Ieper centrum	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	KT	€ 1.000.000,00	AWV, stad Ieper	De Lijn
B	27	Doortocht N332 Zonnebeekseweg	Sint-Jan	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	MT	€ 1.500.000,00	stad Ieper	AWV
B	28	Doortocht N336 Rijselseweg in Sint-Elooi	Voormezele	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	LT	€ 500.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	29	Doortocht N379 Diksmuidsestraat als stedelijke hoofdstraat	Ieper centrum	veerkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid	KT	€ 1.200.000,00	AWV	stad Ieper, De Lijn
B	30	Zone 30 invoeren in het noordelijke deel van de binnenstad van Ieper	Ieper centrum	veerkeersveiligheid	KT	€ 10.000,00	Stad Ieper	AWV

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	31	Systematisch invoeren van zone 30 in nieuwe woonwijken en in bestaande woonwijken indien draagvlak bij de bewoners	Grondgebied leper	verkeersveiligheid	Conti nu	€ 10.000,00	Stad leper	geen
B	32	Voetgangersoversteek over de N37b Oudstrijderslaan tussen randparking Rijselpoort en centrum (via de Rijselpoort)	leper centrum	bereikbaarheid	KT	€ 10.000,00	AWV	stad leper
B	33	heraanleg van het Vandepereenboomplein	leper centrum	bereikbaarheid	MT	€ 600.000,00	Stad leper	geen
B	34	Voetgangers- en fietsverbinding tussen centrum en Ter Waerde: uitbouwen voetgangersas	leper centrum	bereikbaarheid	LT	€ 50.000,00	Stad leper	geen
B	35	Systematische uitbouw van fietsenstallingen	Grondgebied leper	bereikbaarheid	Conti nu	€ 25.000,00	Stad leper	geen
B	36	Uitwerken van een fietscomfortplan voor de binnenstad: verbeteren van het fietscomfort in de binnenstad d.m.v. Kleinschalige ingrepen	leper centrum	toegankelijkheid	KT	pro memorie	Stad leper	geen
B	37	Potentie-onderzoek voor de oprichting van een fietspunt in de stationsomgeving (fietsherstelplaats, verhuur, bewaking stallingen)	leper centrum	bereikbaarheid	KT	€ 25.000,00	Stad leper	private partner, NMBS
B	38	Aanleggen van oplaadpunten voor elektrische fietsen op de Grote Markt	leper centrum	bereikbaarheid	MT	€ 5.000,00	Stad leper	geen
B	39	Aanpassen belijning fietspaden: N379 Oude Veurnestraat, Zwaanhofweg, Karel Steverlyncloan, Blauwe Poortstraat, N345 Kruiskalsijdestraat, Potyzestraat	Grondgebied leper	verkeersveiligheid	KT	€ 10.000,00	Stad leper, AWV	geen
B	40	Invoeren zone 50: Ouderdomseweg-Windeweg, N366 Rijselseweg tussen Armentièreseweg en gemeentegrens, Vaartstraat, Neerwaastensestraat, Kasteelhoekstraat, Pappotstraat	Grondgebied leper	verkeersveiligheid	KT	€ 10.000,00	Stad leper, AWV	geen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	41	N308 Poperingseweg tussen Vlamertinge en Ieper	Vlamertinge	verkeersveiligheid	KT	€ 1.000.000,00	AWV	stad Ieper
B	42	N308 Poperingseweg tussen Vlamertinge en Poperinge	Vlamertinge	verkeersveiligheid	KT	€ 600.000,00	AWV	stad Ieper, stad Poperinge
B	43	Dr. Dekemelelaan: aanpassen wegprofiel, invoeren éénrichtingsverkeer	Boezinge	verkeersveiligheid	KT	€ 5.000,00	Stad Ieper	geen
B	44	Basculestraat: aanpassing fietspaden	Ieper centrum	verkeersveiligheid	MT	€ 100.000,00	stad Ieper	geen
B	45	Pilkemseweg-Briekestraat: ongelijkgrondse fietsoversteek N38	Sint-Jan	verkeersveiligheid	KT	€ 1.000.000,00	AWV	stad Ieper
B	46	N379 Polenlaan: herinrichting weg	Ieper centrum	verkeersveiligheid	KT	€ 300.000,00	stad Ieper	geen
B	47	fietspad Vlamertingestraat	Vlamertinge - Elverdinge	verkeersveiligheid	KT	€ 900.000,00	provincie	stad Ieper
B	48	fietspad Bellestraat	Vlamertinge	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	provincie	stad Ieper
B	49	fietspad Brielensestraat	Brielen - Vlamertinge	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	stad Ieper	geen
B	50	Augustijnenstraat-Adriaanseweg maatregelen voor fietsers	Ieper centrum	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	stad Ieper	geen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	51	Omloopstraat 2e fase	leper centrum	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	stad leper	geen
B	52	fietspad Steenstraat	leper centrum	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	provincie	stad leper
B	53	verkeersremmende maatregelen Maarschalk Plumerlaan	leper centrum	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	stad leper	geen
B	54	Elverdingestraat – Jules Capronstraat snelheidsremmende maatregelen	leper centrum	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	stad leper	geen
B	55	fietspad N8 Veurnseweg BUBEKO	Elverdinge	verkeersveiligheid	LT	pro memorie	AWV	stad leper
B	56	fietspad N365 Armentièreseweg	Voormezele	verkeersveiligheid	LT	pro memorie	AWV	stad leper
B	57	fietspad Komenseweg	Zillebeke - Hollebeke	verkeersveiligheid	MT	pro memorie	provincie	stad leper
B	58	fietspad Zuidschotedorp – Zuidshootsestraat – Steenstraat	Zuidschote	verkeersveiligheid	LT	pro memorie	Stad leper	geen
B	59	Albrecht Rodenbachstraat snelheidsremmende maatregelen	Vlamertinge	verkeersveiligheid	LT	pro memorie	Stad leper	geen
B	60	fietspad Sint-Elooisweg	Voormezele	verkeersveiligheid	LT	pro memorie	stad leper	geen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	61	fietspad Maaldestedestraat	Zillebeke	verkeersveiligheid	LT	€ 1.750.000,00	stad leper	geen
B	62	Snelverbinding openbaar vervoer lijn leper-Roeselare	Grondgebied leper	bereikbaarheid	KT	pro memorie	De Lijn	Stad leper
B	63	Opwaardering openbaar vervoer lijn leper-Kust	Grondgebied leper	bereikbaarheid	KT	pro memorie	De Lijn	Stad leper
B	64	Verbeteren halteaccommodatie	Grondgebied leper	bereikbaarheid	Conti nu	pro memorie	Stad leper	De Lijn
B	65	Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer Korte Torhoutstraat, Surmont de Volbergestraat, Minneplein	leper centrum	bereikbaarheid	KT	€ 5.000,00	stad leper	De Lijn
B	66	invoeren centrum bus die fungeert als overstap van de streekbussen aan het station en de verschillende randparkings naar het centrum	leper centrum	bereikbaarheid	KT	pro memorie	De Lijn	Stad leper
B	67	Treinverkeer: verbeteren van de aansluitingen op andere spoorlijnen in het station van Kortrijk	leper centrum	verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid	KT	pro memorie	NMBS	stad leper, De Lijn
B	68	N37b Oudstrijderslaan vernieuwen wegdek	leper centrum	verkeersveiligheid	KT	€ 200.000,00	AWV	geen
B	69	N37b Oudstrijderslaan worden bomen voorzien in de parkeervakken om het profiel visueel te versmallen	leper centrum	verkeersveiligheid	LT	€ 50.000,00	Stad leper	geen
B	70	herinrichten kruispunt Rijselsepoort i.f.v. de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer	leper centrum	bereikbaarheid - verkeersveiligheid	KT-MT	€ 200.000,00	AWV	stad leper

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	71	heraanleg Capucienenstraat	Ieper centrum	verkeersveiligheid	KT	€ 1.000.000,00	stad Ieper	AWV
B	72	Augustijnenstraat verkeersremmende maatregelen	Ieper centrum	verkeersveiligheid	KT	€ 80.000,00	Stad Ieper	geen
B	73	herinrichting dorpskern Vlamertinge	Vlamertinge	verkeersveiligheid	LT	€ 600.000,00	Stad Ieper	AWV
B	74	poorteffecten Vlamertinge	Vlamertinge	bereikbaarheid	LT	€ 50.000,00	Stad Ieper	geen
B	75	herinrichting kerkomgeving Dikkebus	Dikkebus	leefbaarheid	KT	€ 400.000,00	Stad Ieper	geen
B	76	snelheidsremmende maatregelen Dikkebus	Dikkebus	verkeerveiligheid	MT	€ 20.000,00	Stad Ieper	geen
B	77	herinrichting dorpscentrum Voormezele	Voormezele	bereikbaarheid	LT	€ 200.000,00	Stad Ieper	geen
B	78	snelheidsremmende maatregelen Voormezele	Voormezele	bereikbaarheid	LT	€ 10.000,00	Stad Ieper	geen
B	79	gedeeltelijke herinrichting dorpskern Hollebeke	Hollebeke	leefbaarheid	LT	€ 200.000,00	Stad Ieper	geen
B	80	snelheidsremmende maatregelen en poorteffecten Hollebeke	Hollebeke	verkeersveiligheid	KT	€ 20.000,00	Stad Ieper, AWV	geen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	81	herinrichting dorpskern Zillebeke	Zillebeke	leefbaarheid	KT	€ 1.000.000,00	stad leper	geen
B	82	poorteffecten Zillebeke	Zillebeke	verkeersveiligheid	KT	€ 10.000,00	Stad leper	geen
B	83	kruispunt N369b Randweg - Brugstraat: veilige oversteekvoorzieningen	Boezinge	verkeersveiligheid	KT	€ 250.000,00	AWV	stad leper
B	84	herinrichting dorpskern Zuidschote	Zuidschote	leefbaarheid	KT	€ 500.000,00	stad leper	geen
B	85	poorteffecten Zuidschote	Zuidschote	verkeersveiligheid	KT	€ 15.000,00	stad leper	geen
B	86	verkeersremmende maatregelen Elverdinge	Elverdinge	verkeersveiligheid	KT	€ 25.000,00	Stad leper	geen
B	87	poorteffecten Elverdinge	Elverdinge	verkeersveiligheid	MT	€ 10.000,00	Stad leper	geen
B	88	punctuele maatregelen om het parkeerbeleid op korte termijn te verbeteren	leper centrum	leefbaarheid	KT	€ 3.000,00	Stad leper	geen
B	89	aanleggen randparking Rijselsepoort	leper centrum	verkeersveiligheid	KT	€ 1.750.000,00	stad leper	geen
B	90	uitbreiden betalend parkeren en blauwe zone, invoeren bewonersparkeren een aanpassing tarifiering in het centrum van leper	leper centrum	leefbaarheid	MT	pro memorie	stad leper	geen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
B	91	aanpassen van de parkeersignalisatie en bewegwijzering	leper centrum	bereikbaarheid	MT	€ 25.000,00	stad leper	geen
B	92	opstellen politiereglement parkeren kampeerwagens op het grondgebied van leper	Grondgebied leper	toegankelijkheid	KT	pro memorie	stad leper	geen
C	93	campagnes ter ondersteuning van het gevoerde mobiliteitsbeleid	Grondgebied leper	sensibiliseren - milieu-effecten	Jaarlijks	€ 15.000,00	Stad leper	BMV
C	94	ter beschikking stellen van dienstfietsen voor het personeel van de stad leper	Grondgebied leper	milieu-effecten	KT	pro memorie	stad leper	geen
C	95	milieuvriendelijk wagenpark	Grondgebied leper	milieu-effecten	Conti nu	pro memorie	stad leper	geen
C	96	3-jaarlijkse deelname van de stad aan de diagnostiek woon-werkverkeer	Grondgebied leper	milieu-effecten	3-jaarlijks	pro memorie	stad leper	geen
C	97	inhoudelijke ondersteuning aan bedrijven bij de ontwikkeling van een hun mobiliteitsbeleid	Grondgebied leper	sensibiliseren - milieu-effecten	Conti nu	pro memorie	stad leper	geen
C	98	opmaak schoolvervoersplannen	Grondgebied leper	verkeersveiligheid	Conti nu	pro memorie	Stad leper	geen
C	99	inzetten van gemachtigde opzichters in de schoolomgevingen	Grondgebied leper	verkeersveiligheid	Conti nu	pro memorie	scholen	stad leper
C	100	verkeerseducatie in de scholen	Grondgebied leper	verkeersveiligheid	Conti nu	pro memorie	lokale politie	scholen

Werk-domein	Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Ti-min g	Raming (euro)	Initiatief-nemer	Partners
C	101	Openbaar vervoer invoeren van één of meerdere vormen van 3e betalersystemen	Grondgebied leper	sensibiliseren - milieueffecten	MT	pro memorie	Stad leper	De Lijn
C	102	marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Grondgebied leper	sensibiliseren	Conti nu	€ 15.000,00	Stad leper	partners
C	103	aanpassen bewegwijzering in het kader van samenwerkingsovereenkomst verkeersbordendatabank	Grondgebied leper	bereikbaarheid	Conti nu	pro memorie	Stad leper	AWV
C	104	invoeren bewegwijzering vrachtroutes in het kader van de studie voor het vrachtroutenetwerk in de regio leper-Diksmuide-Roeselare	Grondgebied leper	verkeersleefbaarheid	KT	pro memorie	provincie	stad leper, omliggende gemeentes, AWV
C	105	handhaving: naleving snelheden, tonnagebependingen, parkeerbependingen, alcoholcontroles, het niet in gevaar brengen van zwakke weggebruikers	Grondgebied leper	verkeerveiligheid	Conti nu	pro memorie	politie	stad leper
C	106	Gestructureerd overleg binnen de stadsdiensten met alle betrokkenen met betrekking tot mobiliteit.	Grondgebied leper	verkeerveiligheid - bereikbaarheid	Conti nu	pro memorie	Stad leper	partners
C	107	Overleg met omliggende gemeenten omtrent verkeers- en mobiliteitsproblematiek	Grondgebied leper	verkeerveiligheid - bereikbaarheid	Conti nu	pro memorie	Stad leper	partners
C	107	Overleg met alle andere partners in het mobiliteitsbeleid binnen de GBC, in het bijzonder de mobiliteitsbegeleider van MOW, de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn en de provinciale dienst mobiliteit en weginfrastructuur van de provincie West-Vlaanderen.	Grondgebied leper	verkeerveiligheid - bereikbaarheid	Conti nu	pro memorie	Stad leper	partners

6 Participatietraject

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN DE STAD IEPER.

ZITTING VAN 6 DECEMBER 2010.

Waren aanwezig : Luc Dehaene, Voorzitter; Frans Lignel, Joseph Verschoore, Dieter Deltour, Stephaan De Roo, Herman Baron, Jan Delie en Katrien Desomer, Schepenen; Pieter Vandenberghe, Ives Goudeseune, Marieke Cloet, Viviane Deconinck, Danny Suffys, Christine Verbeke, Johan Sanders, Els Morlion, Paul Victoor, Jan Laurens, Philip Bolle, Fabienne Dumortier, Eva Ryde, Caroline Vanlerberghe, Nancy Six, Sabine Goudeseune, Anna Bonte, Patsy Durnez, Quinten Vander Roost, Kjell Declercq, Jacques Boen en Jan Denys, Raadsleden; Stefan Depraetere, Stadssecretaris.
Verontschuldigd : Yves Leterme, Raadslid.

20. Participatietraject mobiliteitsplan. Goedkeuring.

OVERWEGEND GEDEELTE:

Bevoegdheid

Artikelen 42-43 en 57-58 van het gemeentedecreet (Vlaams Parlement 6 juli 2005 - Vlaamse Regering 15 juli 2005 - B.S. 31 augustus 2005) en latere wijzigingen, inzake de bevoegdheden van de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Schepenen.

Juridische grond

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

Feiten, context, argumentatie

De sneltoets werd opgemaakt in april 2007 en goedgekeurd op de Provinciale Auditcommissie op 14 mei 2007.

In zitting van 2 juli 2007 heeft de gemeenteraad de bijsturing van het (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan overeenkomstig het Mobiliteitsconvenant module 1 goedgekeurd.

De verkenningsnota werd opgemaakt in november 2007.

Dit decreet voorziet in de mogelijkheid om een participatietraject op te stellen waarbij de burgers betrokken worden bij de opmaak, het vaststellen, het uitvoeren en het volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid.

De goedkeuring en uitvoering van dit participatietraject ontslaat de stad van het uitvoeren van het formele openbaar onderzoek van het ontwerp van mobiliteitsplan.

BESCHIKKEND GEDEELTE:

Op basis van deze overwegingen besluit de gemeenteraad met algemeenheid van stemmen :

Artikel 1 : Er wordt een participatietraject zoals voorzien in het artikel 19 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid vastgesteld.

Artikel 2 : Er wordt kennis genomen van de reeds uitgevoerde acties inzake participatie:
- Verkeerscommissie op 19 oktober 2010
- Milieuraad op 18 november 2010

Artikel 3 : De volgende actie in de verdere opmaak, uitvoering en evaluatie van het mobiliteitsplan zal worden uitgevoerd:

- Terugkoppeling naar de Verkeerscommissie
- Informatiecampagne rond het conform verklaarde mobiliteitsplan via de stedelijke infokanalen

Artikel 4 : Deze beslissing wordt overgemaakt aan de provinciale auditcommissie (PAC)

Artikel 5 : Het College van Burgemeester en Schepenen te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

De Secretaris,
(get.)S. DEPRAETERE

De Voorzitter,
(get.)L. DEHAENE

Voor eensluidend verklaard afschrift :

Bij bevel,
De Secretaris,

De Burgemeester,

7 Verslagen vergaderingen

Aanwezigen

Jef Verschoore	Schepen stad Ieper
David Iserbyt	De Lijn
Franco Verschuere	AWV
Hannelore Deblaere	BMV
Koen Vanneste	provincie West-Vlaanderen
Vigdis Boels	provincie West-Vlaanderen, ontwerpcel III
Erik Marrecau	Milieuambtenaar stad Ieper
Kris Derveaux	Technische Dienst stad Ieper
Koen Vandenberghe	VORMadvies, in opdracht van TD stad Ieper

Verontschuldigd

Sandra Debuf	Dienst stedenbouw stad Ieper
--------------	------------------------------

Beleidsplan mobiliteitsplan

Toelichting

De TD van de stad Ieper licht het plan toe. De verschillende aanwezige actoren maken volgende opmerkingen:

Opmerkingen

Timing:

- Fase 2 Bijkomend onderzoek kan worden aangepast en worden voorgelegd aan de PAC.
- Definitieve goedkeuring van het plan door de stad Ieper in 2011.

Werkdomeinen:

p. 28-29 verbinding Ieper-Veurne: geen verwijzing naar referentie-ontwerp opnemen; de nieuwe aansluiting op de N38 juist situeren, dubbelrichtingsventwegen opnemen.

p. 29-30 N38: is reeds gerealiseerd. Fietsers verplaatsen zich over de N38 of het onderliggend wegennet. Specificeren waar precies de weg een 2x2 profiel heeft zonder middenberm. De spoorweg Boezinge- Ieper werd aangekocht door de provincie. Deze zone is zoekzone voor bedrijvigheid. Onderzoeken of een fietsdoorsteek N38 mogelijk is ter hoogte van de oude spoorwegbedding. Schepen Verschoore merkt op dat een deel van de oude spoorwegbedding reeds particulier werd verkocht. De link met het project verbinding Ieper-Veurne moet worden gelegd. Openlaten of de N8 Veurnseweg lokale weg I wordt of secundair III. De verbinding Ieper-Veurne wordt secundaire weg I.

p. 30 Ruusschaartstraat-Krommenelststraat: alle opties ivm fietspaden openhouden. Er wordt gevraagd of het nu reeds mogelijk is om zwaar verkeer over deze wegen te sturen, eventueel aan lagere snelheid. Dit is niet mogelijk gezien huidige wegprofiel en opbouw van de weg.

p. 34: Alle vragen tot aanpassing van het BFF werden door de provincie weerhouden. De redenering en beslissingsboom voor het plannen van maatregelen voor fietsers mee opnemen in het beleidsplan.

Realisatie van fietspunt werd mee opgenomen in het beleidsplan.

Het onderhoud van fietspaden wordt mee opgenomen als actiepoint.

De nadruk leggen op aantrekkelijke voetgangersassen van de randparkings naar het centrum. (bv. Ook aandacht voor oversteekbaarheid en inrichting kruispunt KMO-zone met Rijselseweg)

p. 35: Subsidiering van fietspaden mee opnemen in voetnoot en verwijzen naar de website.

p.36: Vlamertingsestraat KT ipv LT, ook Reningelstsestraat opnemen. Projecten in uitvoering mee opnemen als aparte timing. N8 maatregelen bij herinrichting doortocht Brielen. N379 vermelding aanleg fietspaden schrappen. Geen fietstunnel ter hoogte van Pilkemseweg.

p. 42: ziekenhuis: toevoegen dat openbaar vervoer goed verloopt.

p. 44: Snelheidsbeleid: 70 km/u op lokale en secundaire wegen? Het is de bedoeling ook 90 km/u toe te laten op plaatsen waar dit vanuit verkeersveiligheid te verantwoorden is.

p. 46 Zwaar verkeer:

- Verdere motivering waarom Krommenelsstraat-Ruusschaartstraat een alternatief is voor doorgaand verkeer, incl. zwaar verkeer.
- Bijkomend onderzoek met cijfermateriaal documenteren.
- Op kaart weg naar Armentière toevoegen
- Oudstrijderslaan: rondpunt en laanvorming als LT maatregelen
- GPS-problematiek: anticiperen in het beleidsplan door duidelijke wegencategorisering.

p. 48 Maatregelen per kern:

- Herinrichting van de dorpskernen: communicatiestructuur uitschrijven
- Zillebeke Hill 60: betere parkeergelegenheid waarbij zicht op Ieper blijft behouden. Provincie streeft ernaar om stuk boomgaard in te richten als parkeergelegenheid.
- Komenseweg deels aanduiden als te optimaliseren fietsverbinding
- Boezinge: er wordt een oversteekplaats voor fietsers aangevraagd op de PCV van oktober 2010. Deze is nog niet op plan Boezinge aangeduid.
- Kruispunt Oudstrijderslaan-Rijselseweg: nog uit te voeren

Parkeren:

- Kaart parkeren: langparking Oudstrijderslaan aanduiden. Ook alle randparkings duidelijk met symbool en aantal pp aanduiden.
- Fietsparkeren opnemen in mobiliteitsplan. Dit zal gebeuren door het opnemen van een maatregel “uitwerken van fietscomfortplan voor de binnenstad”.
- Opnemen: blauwe zone in omgeving ziekenhuis Jan Yperman

Ondersteunende maatregelen:

- Bewegwijzering randparkings mee opnemen
- DRUM vervangen door “dienst mobiliteit en weginfrastructuur van de provincie West-Vlaanderen”

Participatietraject:

- Als participatietraject zal een toelichting in de verkeerscommissie worden gegeven. Alle relevante belangengroepen van de stad Ieper zijn hierin aanwezig.
- Er zal een gemeenteraadsbeslissing voorbereid worden, waarbij het participatietraject wordt uitgestippeld en waarbij ook het voortraject (stevig elftal) wordt opgenomen.

Besluit

Mits voorgaande opmerkingen gaat de Gemeentelijke Begeleidingscommissie akkoord met voorliggende nota. Op 19 november 2010 om 10 u zal de GBC weer samenkomen om de aangepaste versie van het beleidsplan en actieprogramma te bespreken. De documenten zullen tijdig worden overgemaakt aan de leden van de GBC.

Intussen kan het bijkomend onderzoek geagendeerd worden op de PAC, rekening houdende met de opmerkingen van de vorige GBC

Aanwezigen

Verschoore Jef	Voorzitter, Schepen van mobiliteit Stad Ieper
Geerits Marc,	Vertegenwoordiger Raad Locale Economie/Ieperse Handelaars
Durmez Patsy	Vertegenwoordiger Vlaams Belang
Haentjes Anne Marie	Senioren
Decoster Luc	Gezinsbond
Demuyttenaere Vincent	WVA
Deconinck Viviane	Vertegenwoordiger SPa
Polfliet Jan	Vertegenwoordiger CD&V/NVA
Breyne Jackie	Ieperse rijtscholen en belangenvereniging gemotoriseerd verkeer
Fabienne Dumortier	Vertegenwoordiger Open VLD
Fertin Stijn	Magazijnen stad Ieper, wegbeheerder gemeentewegen
Larnou Ronny	Administratie technische dienst
Vandenberghe Koen	VORMadvies, in opdracht van TD stad Ieper

Verslag:

Algemene opmerkingen

- Grote Brandersstraat: er wordt gevraagd of er kan onderzocht worden of de snelheid van het autoverkeer kan worden beperkt, omwille van de woningen in deze straat.
- Vrijheidsstraat: er wordt gevraagd om een defect aan de openbare verlichting te herstellen.
- Centrum Boezinge: de volgende oplossing werd voorgesteld op het Stevig Elftal en draagt de voorkeur van de bewoners: parkeren tegen de rand van de rijweg en de fietsers naast de geparkeerde voertuigen op de rijweg. Dit zal verder uitgewerkt worden.
- Maarschalk Frenchlaan: bewonersvergadering gaat door op 26 oktober in de conferentiezaal om 20u.

Bespreking voorstel mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan wordt toegelicht aan de hand van een powerpointpresentatie. De verkenningsnota en het bijkomend onderzoek werden afgerond. Het mobiliteitsplan bevindt zich momenteel in de fase van het beleidsplan. Thema's die worden verbreed en verdiept in het nieuw op te maken beleidsplan zijn de volgende:

- Ruimtelijke ontwikkelingen
- Fietsnetwerk
- Openbaar vervoer – overstapvoorzieningen
- Wegencategorisering
- Parkeerbeleid
- Routes zwaar verkeer
- Flankerende maatregelen

Na de toelichting is er gelegenheid voor vragen en opmerkingen:

- Er wordt gevraagd om in de handelsstraten rekening houden met het feit dat bewoners nu dikwijls langparkeren in de winkelstraten, terwijl hier bepaald parkeren geldt met een beperking in de tijd voor de andere gebruikers.
Antwoord: bij de verdere verfijning van het parkeerbeleid zal hiermee rekening worden gehouden.
- Er wordt gevraagd om doorgaand zwaar verkeer in Zuidschote zoveel mogelijk te vermijden. Met de nieuwe verbinding Ieper-Veurne moet er rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat dit meer zwaar verkeer zou kunnen aantrekken door het centrum van Zuidschote en dat de nodige maatregelen moeten worden genomen om dit tegen te gaan;
Antwoord: Deze kwestie zal bij de verdere uitwerking van het plan worden meegenomen.

Mits hiervoor vermelde opmerkingen kan de Verkeerscommissie zich vinden in het voorliggende beleidsplan.

Het mobiliteitsplan zal aangepast worden en terug worden gekoppeld naar de GBC.

Volgende afspraak

Nog nader te bepalen