

# VERBREDEN & VERDIEPEN VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

---

*Beleidsplan*



**Opdrachtgever**  
Stad Ieper

**Opdrachthouder**  
Dienst mobiliteit stad Ieper

**Ondersteuning opmaak**  
Patrick Maes Consulting bv

# INHOUD

<b>01  </b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
	Wat is een mobiliteitsplan?	5
	Welke mobiliteitsplannen bestaan er?	5
	Waarom is een lokaal mobiliteitsplan nodig?	5
	Welke accenten in het nieuwe leperse mobiliteitsplan?	6
	Hoe kwam het herziene mobiliteitsplan tot stand?	6
	Hoe kon de burger participeren?	8
	Wie zetelt in de Projectstuurgroep herziening gemeentelijk mobiliteitsplan?	8

## INFORMATIEF DEEL

<b>02  </b>	<b>Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen</b>	<b>10</b>
	2.1. Wat is de huidige mobiliteitstoestand in Ieper?	10
	2.2. Knelpunten en kansen	14
	2.3. Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	18
	2.4. Gevoerd onderzoek uitwerkingsnota	18
	2.5. Relatie met andere beleidsplannen	18

## RICHTINGGEVEND DEEL

<b>03  </b>	<b>Operationele doelstellingen</b>	<b>20</b>
	3.1 Gemeentelijke algemene doelstellingen	20
	3.2 Gemeentelijke operationele doelstellingen	21
<b>04  </b>	<b>Het duurzaam beleidsscenario</b>	<b>22</b>
	Een bereikbaar Ieper	22
	Een toegankelijk Ieper	22
	Een verkeersveilig en leefbaar Ieper	23
	Een Ieper met duurzame verplaatsingen	23

<b>05  </b>	<b>Ruimtelijk beleid</b>	<b>25</b>
	5.1 Globale visie	25
	5.2 Lopende strategische plannen en projecten	29
	5.3 Andere lopende plannen en projecten	31
<b>06  </b>	<b>Verkeersnetwerken</b>	<b>36</b>
	6.1 Categorisering autoverkeer	36
	6.2 Inrichtingsprincipes lokale wegen	42
	6.3 Vrachtverkeer	46
	6.4 Snelheidsplan	48
	6.5 Parkeren	50
	6.6 Openbaar vervoer	53
	6.7 Fietsverkeer	58
	6.8 Voetgangersverkeer	72
<b>07  </b>	<b>Ondersteunende maatregelen</b>	<b>75</b>
	7.1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen	75
	7.2. Tarifiering openbaar vervoer & deelsystemen	76
	7.3. Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	76
	7.4. Bewegwijzering	77
	7.5. Handhaving	78
	7.5. Beleidsondersteuning en overleg	78
<b>08  </b>	<b>Maatregelen per kern</b>	<b>79</b>
	8.1 Stedelijk gebied Ieper en omgeving	79
	8.2 Boezinge	85
	8.3 Brielen	87
	8.4 Dikkebus	88
	8.5 Elverdinge	89
	8.6 Hollebeke	90
	8.7 Vlamertinge	91
	8.8 Voormezele	92
	8.9 Zillebeke	93
	8.10 Zuidschote	94
<b>09  </b>	<b>Actieplan</b>	<b>95</b>
	9.1. Evaluatie actieplan beleidsplan 2011	95
	9.2. Nieuw actieplan	96
	Actieprogramma ABC	97

<b>10  </b>	<b>Toetsing van de doelstellingen</b>	<b>109</b>
<b>11  </b>	<b>Voorstel voor organisatie en evaluatie</b>	<b>111</b>
	Organisatie .....	111
	Evaluatie .....	111

## **BIJLAGEN**

<b>Goedkeuring participatietraject schepencollege 21 juni 2021</b> .....	<b>114</b>
<b>Mobiliteitsbevraging 2021 resultaten</b> .....	<b>116</b>
<b>Verslag PSG van 28 oktober 2021</b> .....	<b>121</b>
<b>Verslag PSG van 11 april 2022</b> .....	<b>123</b>



# 01 | Inleiding



## Wat is een mobiliteitsplan?

In 2019 (decreet 26 april) wijzigde Vlaanderen de krijtlijnen van haar mobiliteitsbeleid: het principe van basisbereikbaarheid werd ingevoerd. Wat houdt dit in?

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil een goed bereikbare, welvarende en solidaire samenleving garanderen:

- Een samenleving waarin iedereen zich kan ontplooiën, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen.
- Een samenleving waarin ondernemers, handelaars of dienstverleners vlot kunnen werken met een efficiënte bevoorrading van producten of diensten naar zichzelf en anderen.
- Een samenleving waarin bezoekers of toeristen vlot hun weg vinden naar de stad, horeca en evenementen.
- Kortom, een samenleving waarin iedereen zich kan verplaatsen om volwaardig deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Diverse partijen zijn betrokken bij het mobiliteitsbeleid: het Vlaamse gewest, de provincie, de aanbieders van openbaar vervoer, maar uiteraard ook de dagdagelijkse weggebruikers van de diverse vervoersmodi. De Vlaamse overheid wil lokale besturen nauw betrekken. Omdat mobiliteit echter ook een thema is dat de gemeentegrenzen overstijgt, werden in 2019 de vervoerregio's samengesteld. Vlaanderen bestaat uit 15 vervoerregio's. De stad Leper behoort tot de vervoerregio Westhoek.

## Welke mobiliteitsplannen bestaan er?

Een mobiliteitsplan bestaat op 3 niveaus:

- **De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040**  
Op gewestelijk niveau, voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.
- **Het regionaal mobiliteitsplan**  
Op regionaal niveau, voor het geheel van het grondgebied van de vervoerregio.
- **Het lokaal mobiliteitsplan**  
Op lokaal niveau, voor een deel of het geheel van het grondgebied.

## Waarom is een lokaal mobiliteitsplan nodig?

Het lokaal mobiliteitsplan vertaalt de bepalingen uit het Vlaamse en regionale mobiliteitsplan naar het gewenste lokaal mobiliteitsbeleid. Een lokaal mobiliteitsplan is echter niet langer verplicht. Een gemeente beslist zelf of een herziening van het lokaal mobiliteitsplan zinvol is.

De bepalingen in een lokaal mobiliteitsplan gelden enkel voor het gemeentelijk beleidsniveau. Het mag niet in tegenstrijd zijn met de mobiliteitsplannen van hogere overheden. Het lokaal mobiliteitsplan geeft de krachtlijnen voor het toekomstige stedelijk mobiliteitsbeleid weer met concrete acties voor de komende jaren.

Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan voldoende robuust is zodat het voor een langere tijd als beleidsmatige basis voor het mobiliteitsbeleid kan dienen. Het plan vormt eveneens een kader voor samenwerking met andere actoren: diensten binnen de stad, externe partijen zoals het Vlaamse Gewest, de provincie en de Lijn. Een optimalisatie van de mobiliteit staat centraal bij deze samenwerking.

## Welke accenten in het nieuwe leperse mobiliteitsplan?

De beleidsnota van de legislatuur 2019-2024 bevat de ambitie van een bereikbaar leper waar iedereen zijn weg vindt. Daarom wordt prioritair een nieuw mobiliteitsplan opgesteld met onderstaande doelstellingen:

- Op een slimme manier de actuele mobiliteitsuitdagingen aangaan zonder dat de auto een taboe wordt.
- Alternatieve vervoersmiddelen aanmoedigen, zonder te verplichten. Zo wint de fiets aan belang op het vlak van functionele verplaatsingen, toerisme en recreatie en stijgt het gebruik van elektrische fietsen en speed pedelecs.
- Een inhaalbeweging maken voor het herstel en onderhoud van fiets- en voetpaden.
- Het stadsbestuur kiest resoluut voor de weg van betrokkenheid, dialoog en participatie met de bevolking.

## Hoe kwam het herziene mobiliteitsplan tot stand?



**Januari 2000**  
Stad leper beschikt over een goedgekeurd mobiliteitsplan.

**2007**  
Sneltoetsprocedure wordt doorlopen.



**2011**  
Verbreed en verdiept mobiliteitsplan.

**2015**  
Zo goed als het volledige actieplan is gerealiseerd



**2015**  
Er wordt aangegeven dat het mobiliteitsplan toe is aan een update. Sneltoetsprocedure wordt doorlopen.

**22 juni 2015**  
De gemeentelijke begeleidingscommissie beslist om het gemeentelijke mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen (spoor 2).



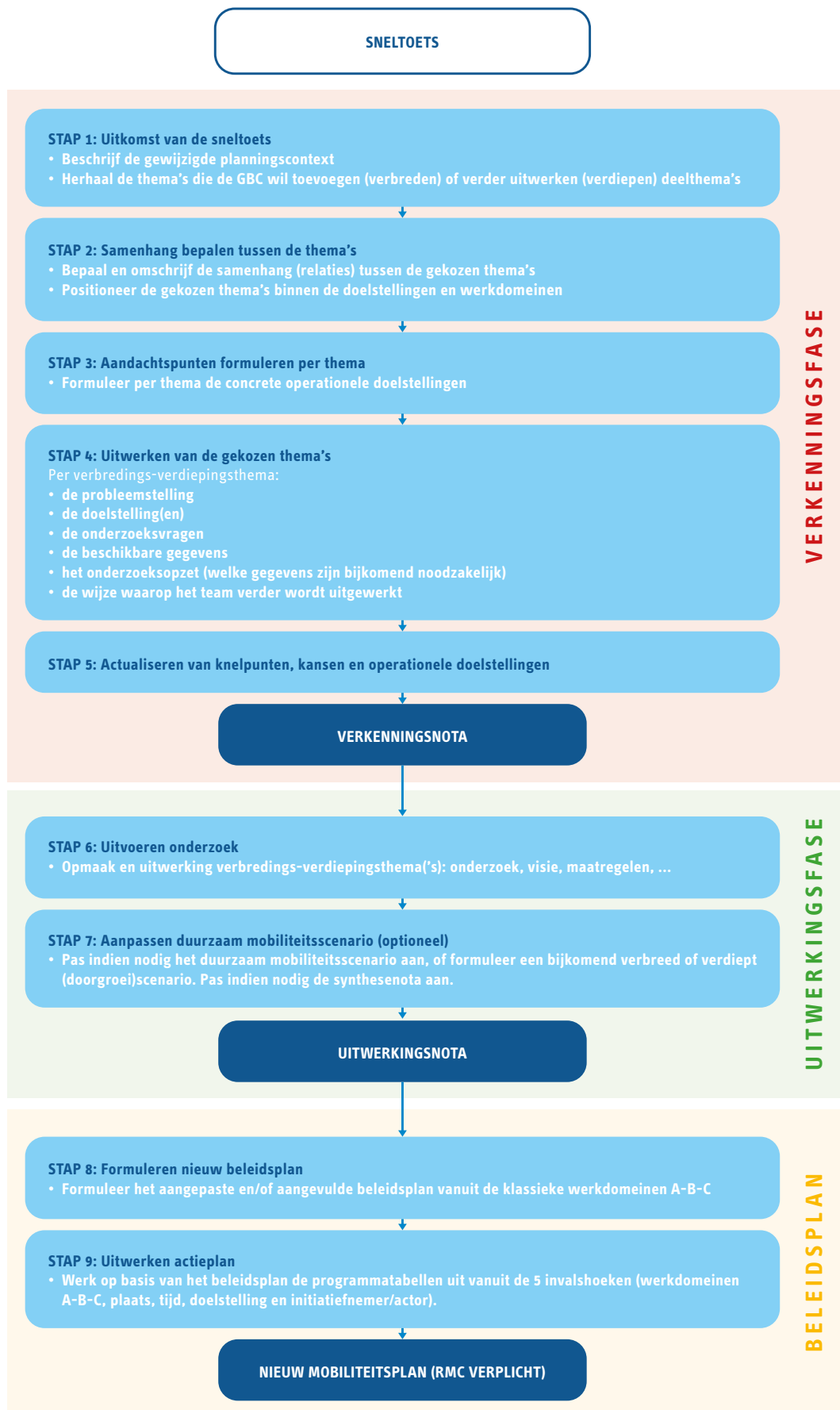
**14 september 2015**  
De regionale mobiliteitscommissie bevestigt de beslissing van 22 juni 2015.

**17 juni 2020**  
De verkenningfase (stap 1 tot 5) wordt afgesloten met een Projectstuurgroep (PSG).

**30 april 2021**  
De te onderzoeken thema's worden behandeld in de uitwerkingsnota. Deze nota wordt goedgekeurd, mits een aantal opmerkingen.

**september 2021**  
eerste versie nieuw beleidsplan.

De procedure verliep volgens onderstaande stappen:  
(bron: MOW Vlaamse overheid)



## Hoe kon de burger participeren?

Op verschillende momenten en op verschillende manieren hadden de leperlingen de mogelijkheid om te participeren in het mobiliteitsverhaal van de stad.

### 2015

#### Participatieavonden

Burgers konden aan 3 participatieavonden deelnemen.

Thema: toekomstige mobiliteit in de binnenstad.

- Debatavonden over 5 thema's: toegankelijkheid, fietsvoorzieningen, openbaar vervoer, parkeerbeleid en circuleratieplan.
- Inspiratieavond over fietsverbindingen.

### 2019

#### Bewonersbevraging

Conform het decreet basisbereikbaarheid bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. Aan het begin van de legislatuur 2019 – 2024 werd een bewonersbevraging 'Kvraagetaan' georganiseerd. Zowel bij de open als de gesloten vragen kwamen mobiliteitsthema's aan bod. Bij de verkenningsfase zijn de globale resultaten van deze bevraging meegenomen.

#### Raadplegen van stedelijke plenaire commissie verkeer en bevolking

Bij de verdere planopbouw werd de stedelijke plenaire commissie verkeer (met afgevaardigden politieke partijen, vertegenwoordiging fietsersbond, milieuraad, seniorenraad, toegankelijkheidsraad ...) en de bevolking op geregelde basis betrokken.

### September 2021

#### 10 mobiliteitsstellingen voorgelegd

Voor het beleidsplan keurde het schepencollege een nieuw participatietraject goed. Er werden 10 stellingen voorgelegd aan de brede bevolking. Je kon die online of via een formulier in het stadsmagazine beantwoorden.

#### Webinar voor adviesraden

Geïnteresseerde leden van de adviesraden konden een webinar volgen over de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

## Wie zetelt in de Projectstuurgroep herziening gemeentelijk mobiliteitsplan?

Voor de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd een specifieke projectstuurgroep (afgekort PSG) opgericht. Deze bestaat uit:

Emmily Talpe	Burgemeester / schepenen van mobiliteit Ieper
Sandra Debuf	Stad Ieper – ruimtelijke ordening
Sylvia De Baets	Stad Ieper – dienst grondgebiedszaken
Valentijn Seys	Stad Ieper – dienst mobiliteit
Miguel Joseph	NMBS
Kristof T'Kindt, Daan Cools	De Lijn
Franco Verschueren	Agentschap Wegen en Verkeer
Jonas Bethune	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Joris Duyck	De Vlaamse Waterweg
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen
Luc Vercaigne	Politiezone Arro Ieper
Johan Vanhaverbeke	Fietsersbond
Patrick Maes	Ondersteunend studie bureau





# **INFORMATIEF DEEL**

# 02 | Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

## 2.1. Wat is de huidige mobiliteitstoestand in leper?

### ► leper geografisch

leper is ontstaan door de fusie van de gemeenten leper, St. Jan, Brielen, Boezinge, Zuidschote, Elverdinge, Vlamertinge, Dikkebus, Voormezele, Hollebeke en Zillebeke.

leper situeert zich in het zuidwesten van de provincie West-Vlaanderen, nabij Poperinge, Menen, Roeselare, Wervik en Mesen en grenst:

- **in het noordoosten** aan de gemeente Langemark-Poelkapelle;
- **in het oosten** aan de gemeente Zonnebeke;
- **in het zuidoosten** aan de gemeente Comines-Warneton (provincie Henegouwen);
- **in het zuiden** aan de gemeente Heuvelland;
- **in het westen** aan de stad Poperinge;
- **in het noordwesten** aan de gemeente Vleteren;
- **in het noorden** aan de gemeente Lo-Reninge.



Figuur 1 : Situering gemeente op topokaart  
Bron : NGI, topoviewer

### ► Het arrondissement leper

Administratief behoort de stad leper tot het arrondissement leper en vormt er de hoofdplaats van. Zowel ten opzichte van West-Vlaanderen als ten opzichte van Vlaanderen ligt leper niet in het middelpunt (excentrisch gelegen), het grenst aan bij de provincie Henegouwen (Comines-Warneton) en dicht tegen de Franse grens.

### ► **Driehoek van belangrijke snelwegen**

Op macroniveau situeert leper zich in de nabijheid van een aantal verkeersinfrastructuren van internationale betekenis: de hoofdwegen-driehoek Lille-Brugge-Dunkerque. leper ligt in het centrum van volgende driehoek van belangrijke autosnelwegen:

- **A17** Brugge-Roeselare-Kortrijk-Doornik
- **A18 (E40)** Oostende-Veurne-Dunkerque
- **A8 (A25-E42)** Brussel-Lille-Dunkerque

### ► **A19 als belangrijke verkeersader**

De enige autosnelweg op het grondgebied leper – structurerend op Vlaams niveau – is de A19 Kortrijk-leper, die ten noordoosten van leper eindigt. Deze weg ontsluit leper naar het hoofdwegenet ten oosten van leper. De N38 leper-Poperinge (deels 2x2 weg) vormt het verlengde van deze autosnelweg en vormt een belangrijke verkeersader. Hij heeft een oost-west verbindingsfunctie binnen de maas van autosnelwegen (belangrijke verzamelweg naar het hoofdwegenet). De N38 vervolgt in westelijke richting via Abele naar Steenvoorde (R33-N33) en biedt aansluiting naar de A25.

### ► **Radiaal-concentrisch net**

Het oorspronkelijke hoofdwegenpatroon is stervormig en loopt radiaal-concentrisch vanuit leper naar de omliggende dorpen en kernen van de aangrenzende gemeenten.

De voornaamste assen zijn:

- De **N8 Menen-leper**, en naar het noorden toe richting Veurne
- De **N365 leper-Armentières** met in Sint-Elooi een aftakking naar Lille
- De **N375 leper-Bailleul**
- De **N308 leper-Poperinge**, sedert de aanleg van de N38 hoofdzakelijk voor lokaal verkeer
- De **N369 leper-Diksmuide**

Door dit radiaal-concentrisch net heeft leper een rechtstreekse verbinding met de omliggende stedelijke gebieden. De meeste van de leperse kernen liggen langs deze invalswegen waardoor ze op een relatief vlotte manier met de stad leper zijn verbonden. Anderzijds is er een fijnmazig net van lokale wegen aanwezig dat de verschillende kernen onderling met elkaar en met het regionale wegennet verbindt.

### ► **Spoorlijn (69) Poperinge – Kortrijk**

De spoorlijn (69) Poperinge – Kortrijk is geen structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen, maar wordt tot het regionaal spoorwegennet gerekend. Het station van Kortrijk functioneert als belangrijk openbaar vervoersknooppunt voor leper en verbindt leper met het hogere treinnet. Daarnaast worden busverbindingen verzorgd tussen het stedelijk gebied leper en de omliggende gemeenten.



### ► **Vervoersbezit leperlingen**

Het leperse auto- en fietsbezit in leper blijkt op het Vlaamse gemiddelde te liggen. Het motor- en bromfietsbezit ligt een stukje lager. En iets meer leperlingen bezitten een elektrische fiets ten opzichte van het Vlaamse gemiddelde.

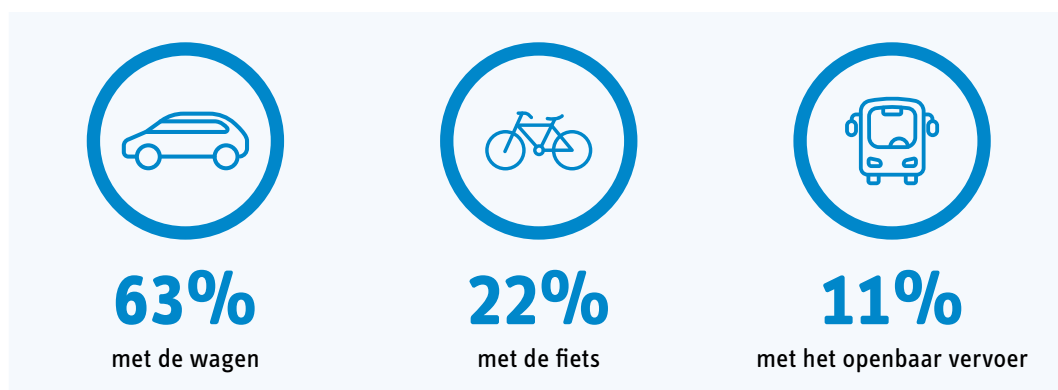
### ► **Tevredenheid leperlingen verkeersinfrastructuur**

Uit de stadsmonitor 2020 blijkt dat een deel van de bewoners het onveilig vindt om in de stad te fietsen, dit aandeel bewoners ligt iets hoger dan het Vlaamse gemiddelde.

Ook het aantal inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden en openbaar vervoer aanwezig zijn in de stad, ligt lager dan het Vlaamse gemiddelde. Meer inwoners dan het Vlaamse gemiddelde vinden dat er voldoende parkeerplaatsen voor bewoners aanwezig zijn in leper.

### ► **Hoe verplaatsen leperlingen zich?**

Uit de enquête van woon-werk en woon-schoolverplaatsingen uit 2020 blijkt dat leperlingen zich zo verplaatsen:



Het fietsgebruik scoort hoger dan het Vlaamse gemiddelde, de woon-werkafstand blijkt dan ook een stuk korter ten opzichte van het gemiddelde. De leerlingen die naar school gaan in leper blijken grotendeels in leper zelf te wonen, zeker wat betreft het basisonderwijs. De overige leerlingen wonen in Zonnebeke, Heuvelland, Poperinge, Langemark-Poelkapelle, Wervik, Comines-Warneton, Vleteren en Menen.

### ► **Verkeersongevallen**

Het aantal ongevallen met lichamelijk letsel in leper (exclusief de A19) kende een dalende trend tot 2015. Sinds 2016 stijgt het aantal ongevallen opnieuw licht. De meeste ongevallen gebeuren binnen de bebouwde kom.

In leper zijn geen 'zwarte' of gevaarlijke punten aanwezig. De meeste ongevallen (op wegvakken) gebeuren op de Poperingseweg, Meenseweg, Noorderring, Haiglaan en Dikkebusseweg. Dit valt deels te verklaren doordat het lange wegtracés zijn (deze verklaring geldt niet voor de Haiglaan, waar diverse ongevallen werden geregistreerd op de parking van het winkelcentrum).

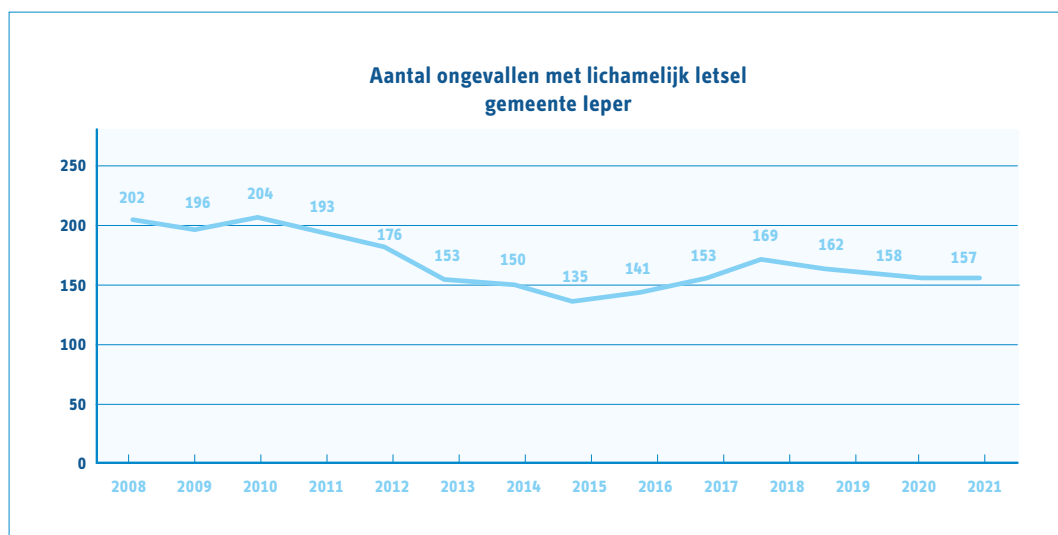


#### **Wat zijn gevaarlijke punten?**

Gevaarlijke punten zijn locaties die objectief onveilig zijn. De afgelopen jaren zijn er meerdere (ernstige) verkeersongevallen gebeurd. Die locaties kunnen zowel kruispunten als korte wegsegmenten zijn. Sinds 2018 houdt Vlaanderen dit jaarlijks bij in een dynamische gevaarlijke puntenlijst.

### De top 5 van de vermoedelijke oorzaak van ongevallen (lichamelijk en stoffelijk):

1. Aanrijding geparkeerd voertuig (27%)
2. Hindernis buiten de rijbaan aangereden (13%)
3. Controleverlies over het stuur (10%)
4. Ongeval bij kruisen (8%)
5. Kop-staartaanrijding (7%)



Figuur 2 : Evolutie aantal ongevallen met lichamelijk letsel in leper  
Bron: Studiedienst Vlaamse regering en lokale politie



## 2.2. Knelpunten en kansen

### ► Resultaten voorafgaande participatiemomenten

In 2015 konden inwoners deelnemen aan debatavonden over de toekomstige mobiliteit in de binnenstad.

Wat kwam er vooral naar boven?

- vraag om de reisroute van de centrumbus te optimaliseren,
- vraag naar comfortabele fietsverbindingen,
- vraag naar een uitgewerkt circulatieplan.

### ► Resultaten bewonersbevraging 'Kvraagetaan' begin legislatuur 2019-2024

Bij de globale bewonersbevraging die werd uitgevoerd in 2019 kwamen de volgende aspecten aan bod:

- vraag om ook fietscontroles te organiseren over rijgedrag (fietsverlichting, roekeloos fietsgedrag ...),
- aandacht voor fietscomfort,
- nood aan bijkomende fietsenstallingen,
- meer en betere fietspaden, met aandacht voor onderhoud (kwam zeer vaak aan bod),
- fietsbeleid promoten,
- meer / beter openbaar vervoer,
- pro / contra ondergrondse parking stadscentrum,
- vraag naar meer parkeerplaatsen in het stadscentrum, ook voor bewoners,
- nood aan meer randparkings,
- meer parkeerplaatsen voor personen met een handicap,
- doortrekken A19 (of verbinding richting kust),
- weren van bussen uit het stadscentrum (toerismebussen + De Lijn),
- minder verkeer in de binnenstad,
- sluipverkeer aanpakken,
- aanpak snelheidsprobleem op heel wat locaties, diverse vragen naar flitspalen en wegversmallingen,
- meer zones 30 en controles hieromtrent,
- veilige dorpskernen en stationsomgeving,
- problemen met zwaar verkeer,
- betere en bredere voetpaden (onderhoud en aandacht voor toegankelijkheid),
- vraag tot bijkomend zebrapad op diverse locaties.

### ► **Bestaande verkeersstructuur**

Ieper wordt gekenmerkt door een zeer rationeel en herkenbaar stervormig patroon van wegen met het stadscentrum als middelpunt:

- Enerzijds een radiaal – concentrisch net van regionale wegen met Ieper als centrum, waardoor Ieper een verbinding heeft met de omliggende stedelijke gebieden.
- Anderzijds een fijnmazig net van lokale wegen die de verschillende kernen onderling met elkaar en met de het regionale wegennet verbinden.



#### **Wat betekent verkeerscongestie?**

Het betekent: verstopping in het verkeersnetwerk. De oorzaak is een (tijdelijke) verkeersvraag die groter is dan het aanbod van de verkeersinfrastructuur. Zulke omstandigheden kunnen voorkomen bij het wegverkeer, spoorwegen, vliegverkeer en ook bij langzaam verkeer.

### ► **Verkeerscongestie kruispunt Noorderring met Pilkemseweg**

De autosnelweg A19 eindigt in Ieper en kent geen verder vervolg naar de kust toe. Hierdoor moet het zwaar en het toeristisch verkeer hun weg verderzetten via de N8 en bijgevolg dwars door de woonkernen van Brielen en Elverdinge.

Op het tussenliggende traject tussen de A19 en de N8 ligt het sterk verzadigd kruispunt van de Noorderring met de Pilkemseweg. De verkeerscongestie tijdens spitsmomenten heeft niet enkel te maken met het verbindende verkeer tussen A19 <-> kust – Poperinge enerzijds, maar ook door de verkeersstromen van en naar de Pilkemseweg zelf. Aan beide zijden van dit kruispunt is immers een industrie en / of KMO-zone gelegen. Ook het verkeer van en naar het Jan Yperman Ziekenhuis, dat een bovengemeentelijke rol speelt, ontsluit zich grotendeels via dit punt.

### ► **Verkeerscongestie stationsomgeving**

Er is geen bovenlokale aansluiting aanwezig tussen de Noorder- en de Zuiderring. Dit heeft zijn weerslag op onder andere de stationsomgeving, waar veel doorgaand verkeer aanwezig is. Zeker tijdens de spitsmomenten leidt dit tot congestie in deze buurt. Eén van de oorzaken van deze congestie zijn de overwegen die lang worden afgesloten. Dit alles heeft zijn weerslag op het verkeer in de binnenstad. Op bepaalde momenten rijdt men vlotter dwars door de binnenstad dan errond.

### ► Verkeer in de binnenstad

In de Ieperse binnenstad rijden veel bussen, zowel toeristen- als (gelede) openbaarvervoerbussen. Dit leidt tot (een gevoel van) verkeersonveiligheid.

De binnenstad kent, zeker in bepaalde (woon)straten, een grote parkeerdruk. Dit leidt tot zoekverkeer, wat deels kan worden vermeden door specifieke maatregelen.



Figuur 3 : Knelpuntenkaart

### ► Fietsnetwerk

Bovengemeentelijke infrastructuur (spoor-, water- en gewestwegen) doorsnijdt Ieper. Deze barrières onderbreken op diverse locaties de (bovenlokale) fietsverbindingen. Hierdoor is een kruising beperkt of onbestaande. Bijgevolg kan het fietsnetwerk niet worden gesloten. Trage wegen kunnen optimaler ingezet worden voor functionele verplaatsingen.

De laatste jaren stijgt de vraag naar veilige en comfortabele fietspaden. Zeker sinds de komst van de bakfiets, elektrische fiets en de speed pedelec wordt de roep naar optimalere fietsvoorzieningen groter. In de binnenstad is fiets- en wandelcomfort en veiligheid een belangrijk item. Gezien het historische karakter van de stad en de bestrating, dringen zich optimalisaties op.

Het fietstoerisme (samen met de elektrische fiets) zit de laatste jaren in de lift. Het wordt dan ook sterk gepromoot vanuit de provinciale toeristische dienst Westtoer en de eigen dienst Toerisme. Er bestaat een recreatief fietsroutenetwerk, maar op dit netwerk zijn nog heel wat conflicten met gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer.

### ► Aanbod openbaar vervoer

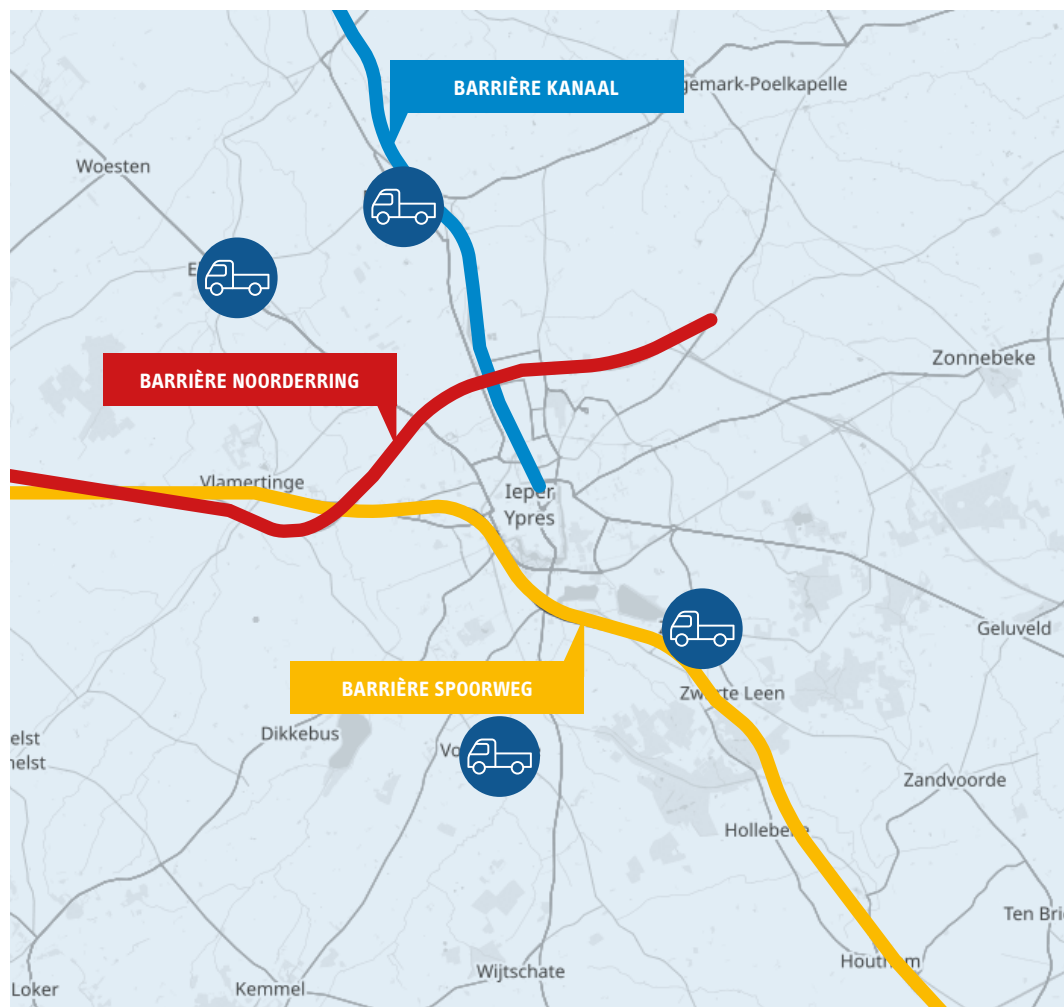
Zeker de randen van de deelen worden gekenmerkt door een verspreide bebouwing. Wat openbaar vervoer betreft, is de belbus voor deze gebieden een gedeeltelijk alternatief voor het privaat vervoer. Het is belangrijk dat het vervoer op maat in de toekomst deze rol op zich kan nemen, bij voorkeur met optimalisaties ten opzichte van de huidige belbusreservering en -tijdstippen.

Algemeen moet het openbaar vervoer in de streek een voldoende aanbod aanbieden om een waardig alternatief te kunnen bieden voor (individuele) autoverplaatsingen.



### ► Sluipverkeer vrachtwagens

In bepaalde kernen wordt frequent sluipverkeer van vrachtwagens vastgesteld. Deze zouden in principe het hogere wegennet moeten volgen, maar opteren om diverse redenen (geen kilometerheffing, kortere weg ...) om dwars door de kernen te rijden.



Figuur 4 : Barrièrewerking fietsverkeer en sluipverkeer vrachtwagens

### ► Mobiliteitsgedrag

Het stadsbestuur ontvangt regelmatig meldingen over te hoge snelheden in woonstraten en (doodlopende) wijken. Naast preventieve controles worden op regelmatige basis repressieve controles uitgevoerd in de straten. In een mobiliteitsplan is het niet de bedoeling om per straat verkeerstechnische, snelheidsremmende maatregelen te benoemen, maar wel om hierover eerder een globaal kader te schetsen. Hetzelfde geldt voor meldingen over sluipverkeer. Beide zaken zullen verder onderzocht worden aan de hand van de beschikbare 'floating car data'.

Campagnes en preventieve acties over mobiliteitsgedrag (zone 30, naleven snelheidslimieten ...) en het stimuleren van duurzame verplaatsingen worden meestal ad hoc uitgevoerd, er is hiervoor nog geen concreet kader voorhanden.

## 2.3. Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

Sinds 1 oktober 2021 is de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 in werking getreden. Deze strategische visietekst is een blik op de toekomst en zal dienen als open, inspirerend en adaptief kader voor de mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. Vlaanderen wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven.

Om dat te bereiken worden vier perspectieven vooropgesteld tegen 2050:

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050.
- Er zijn geen vervoersemisssies meer in 2050.
- Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050.
- De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050.

Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het lokaal mobiliteitsplan dienen zich decretaal af te stemmen op de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.

Door de opmaak (en herwerking) van dit mobiliteitsplan verklaart Stad Ieper zich akkoord met de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.

## 2.4. Gevoerd onderzoek uitwerkingsnota

In de uitwerkingsnota werden drie thema's onderzocht:

- fietsbeleid verder uitwerken;
- circulatiemaatregelen binnenstad;
- beleidsplan trage wegen.

Deze drie thema's leiden tot een aanpassing van het duurzaam mobiliteitsscenario uit het vorige mobiliteitsplan. In het richtinggevend deel lees je daarover meer.

## 2.5. Relatie met andere beleidsplannen

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd in 2018 deels herzien. Het voorliggend mobiliteitsplan neemt grotendeels de ruimtelijke opties uit het gemeentelijk structuurplan over. Het huidige mobiliteitsplan blijft dus binnen de krijtlijnen van dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en bijgevolg ook van alle andere plannen op het hoger niveau (ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, provinciaal ruimtelijk structuurplan).





# RICHTINGGEVEND DEEL

## 03 | Operationele doelstellingen

Conform het decreet basisbereikbaarheid uit 2019 moet het gemeentelijk mobiliteitsplan van Ieper zich richten naar de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en het regionaal mobiliteitsplan.

Hieronder worden de Vlaamse en regionale doelstellingen geconcretiseerd naar het gemeentelijk vlak.

### 3.1 Gemeentelijke algemene doelstellingen

Ieper moet vlot en veilig bereikbaar zijn voor iedereen én met alle vervoersmiddelen. Dat is cruciaal voor de bewoners, handelaars en bezoekers van onze binnenstad. Er moet slim worden omgesprongen met mobiliteit zonder dat de autoverplaatsingen taboe worden. Ieperlingen en bezoekers worden aangemoedigd om gebruik te maken van alternatieven voor de wagen, zonder hen hiertoe te verplichten.

Per deelgemeente willen we de woonkwaliteit verzoenen met de bereikbaarheid van de aanwezige voorzieningen en handelszaken. Een goed georganiseerde mobiliteit kan deze voorzieningen versterken.

Onderstaande doelstellingen passen in de bepalingen van het hogere schaalniveau (Vlaams en regionaal niveau):

- **Verhogen van de verkeersveiligheid- en leefbaarheid**  
Stad Ieper wil inzetten op het verder verhogen van de verkeersveiligheid en het aantal verkeersslachtoffers en de ernst van de ongevallen verminderen. In het bijzonder zal gewerkt worden aan de veiligheid van het woon-schoolverkeer. Onveilige situaties, zeker voor fietsers, worden weggewerkt.
- **Garanderen van de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen**  
Nieuwe dagdagelijkse voorzieningen worden op wandelafstand van de woongebieden gelokaliseerd. De stad wenst het fietsroutenetwerk te evalueren, maar ook te versterken door gebruik te maken van de reeds aanwezige trage wegen en door missing links op te lossen. Dit komt ook het fietstoerisme ten goede. De bereikbaarheid van de verschillende bovenlokale functies wordt gegarandeerd door een vlotte ontsluiting naar het hoofdwegennet en een ontsluiting van het zwaar verkeer waarbij woongebieden zoveel mogelijk worden vermeden.
- **Volop inzetten op duurzame mobiliteit**  
De stad wil mensen stimuleren om te voet gaan, te fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken. Ook op andere vormen van duurzame mobiliteit zoals voertuigdelen wordt ingezet. De stad focust ook op de samenhang tussen de verschillende duurzame vervoersmodi, onder de vorm van combimobiliteit.

## 3.2 Gemeentelijke operationele doelstellingen

Gemeentelijke operationele doelstellingen moeten 'SMART' zijn (specifiek – meetbaar – acceptabel – realistisch – tijdsgebonden). De volgende operationele doelstellingen worden aangehouden:

- Het aantal ongevallen met lichamelijk letsel op het grondgebied van Ieper schommelt de laatste 10 jaar rond 150. De stad heeft de ambitie om het aantal te doen dalen in 2030 naar 100 per jaar en in 2050 naar nul cfr. Vlaamse doelstellingen.
- De barrièrewerking van lijninfrastructuren (spoorweg, N38, kanaal) wordt weggewerkt door aanleg van fietstunnels, fietsbruggen of andere vormen van doorsteken.
- De stad zet in op duurzame vormen van mobiliteit (te voet, fiets, openbaar vervoer). Vandaag gebruikt 37% van de Ieperlingen deze vervoermiddelen voor hun woon-werk en woon-schoolverplaatsingen (bron: stadsmonitor 2020). Tegen 2030 willen we dit aandeel naar minimaal 50% verhogen.
- Het doorgaand verkeer door de historische binnenstad wordt maximaler ontmoedigd ten opzichte van de huidige situatie en zo optimaal mogelijk opgevangen op de stedelijke verdeelweg.



## 04 | Het duurzaam beleidsscenario

In het vorige beleidsplan van Ieper werd reeds een duurzaam beleidsscenario ontwikkeld. Het nieuwe beleidsscenario borduurt hierop verder.

### Een bereikbaar Ieper

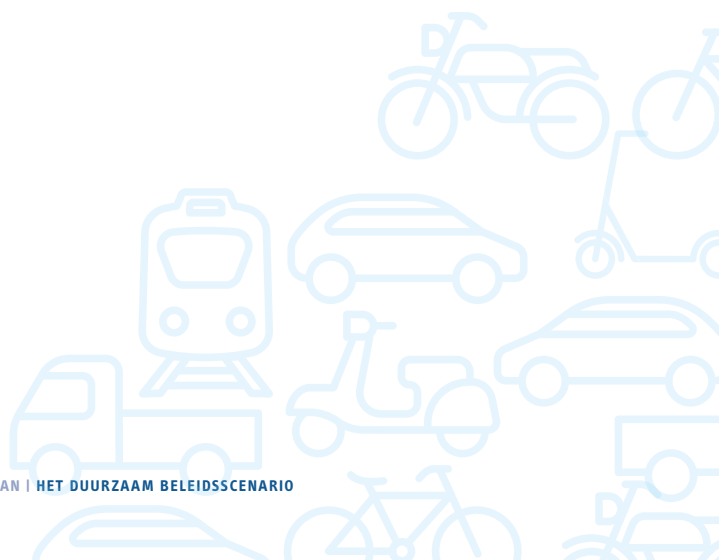
Ieper is het centrum van het landelijke gebied van de Westhoek. Stad Ieper wil een bereikbare stad zijn, een stad waar iedereen zijn weg vindt met alle vervoersmiddelen. Dit is immers cruciaal voor de bewoners, handelaars en bezoekers van de stad. Bepaalde gebieden kennen een verspreide bebouwing, niet iedereen kan zich met de fiets of te voet verplaatsen. En het aanbod aan openbaar vervoer is (zeker op bepaalde tijdstippen en in bepaalde gebieden) eerder beperkt.

- De auto zal in het landelijke gebied een hoofdpositie blijven innemen.
- Op regionaal vlak wordt de verbinding met Veurne en de kust aangepakt.

### Een toegankelijk Ieper

Stad Ieper wil een toegankelijke stad zijn voor iedereen: jongeren, ouderen, mensen met een beperking.

- Er wordt gestreefd naar veilige en comfortabele voet- en fietspaden en naar een goed uitgebouwd openbaar vervoersnetwerk.
- Het station moet verder evolueren naar een aantrekkelijk openbaar vervoersknooppunt met een optimale intermodaliteit.
- Ook elke kern, het Jan Yperman Ziekenhuis en het station krijgt zijn mobipunt. Op een mobipunt kan je vlot overstappen van het ene naar het andere vervoersmiddel.
- Rond de binnenstad wordt een aantrekkelijke en veilige fietsring uitgebouwd, die aansluit op een straal van fietssnelwegen en bovenlokale en lokale fietswegen.
- Voor de binnenstad wordt een doordacht circulatieplan uitgewerkt.
- Er wordt een strategie uitgewerkt voor een evenwicht tussen de parkeerbehoefte en de beschikbare parkeerplaatsen.



## Een verkeersveilig en leefbaar leper

Een hogere verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid vormt de basis van het mobiliteitsplan. We houden hierbij rekening met technologische ontwikkelingen.

- Het snelheidsbeleid is de succesfactor.
- Het doorgaand zwaar verkeer wordt maximaal geweerd uit de verblijfsgebieden.
- Schoolomgevingen en woonwijken moeten een verkeersveilige omgeving zijn, met een aangepast snelheidsbeleid en wegbeeld.

## Een leper met duurzame verplaatsingen

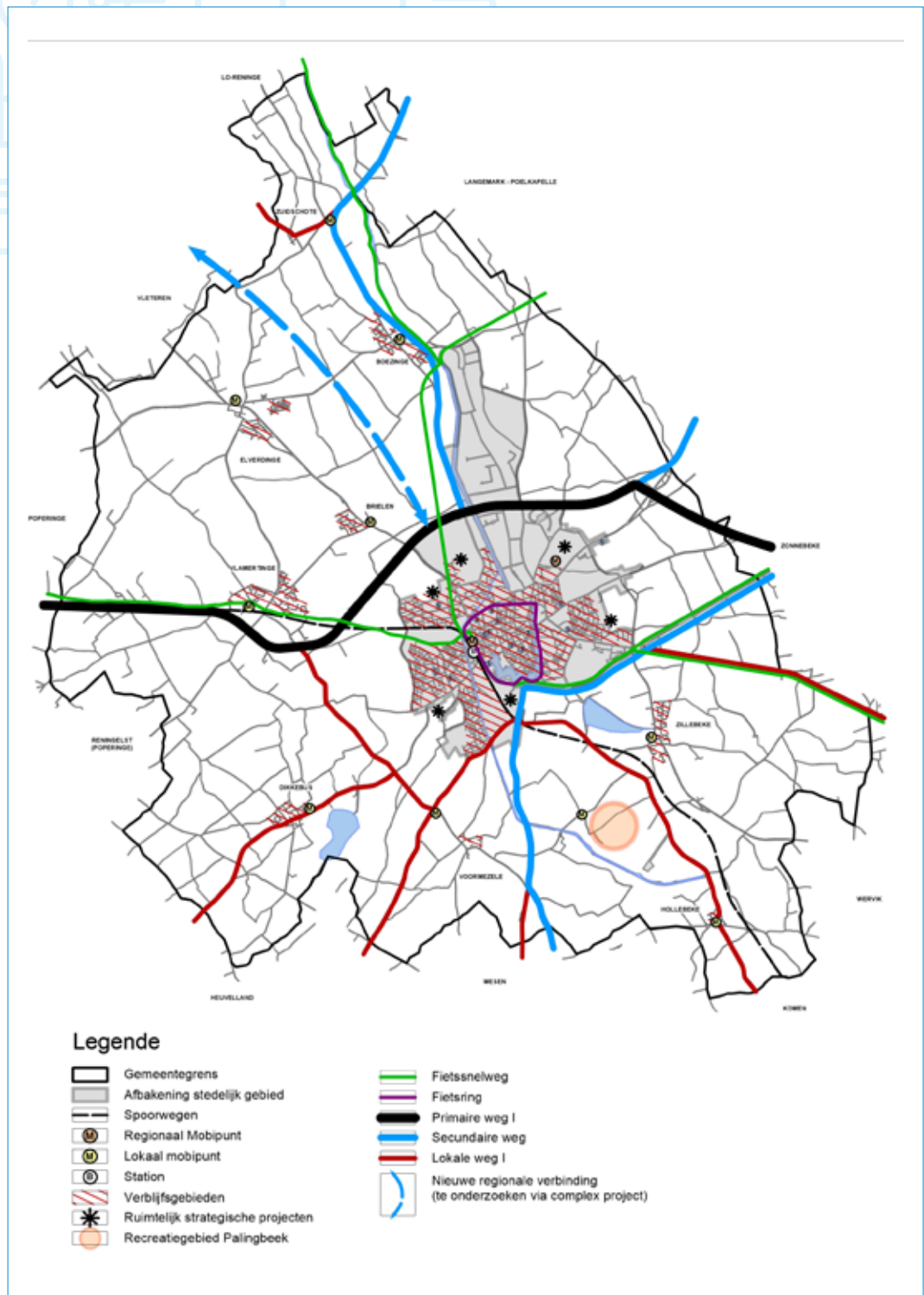
De toekomstige grote ruimtelijke projecten worden verder geanalyseerd op vlak van mobiliteitsimpact (nieuwe scholencampus, strategische spie ...).

- De duurzame verplaatsingen binnen deze projecten worden gestimuleerd en gemotiveerd.
- De bereikbaarheid met de auto behoudt zijn plaats.
- Deelmobiliteit en het succes van de elektrische fiets worden aangegrepen als kantelpunt om meer inwoners en recreanten te overtuigen om zich, ook over een langere afstand, duurzaam te verplaatsen.



In de volgende hoofdstukken wordt dit beleidsscenario verder uitgewerkt volgens de drie werkdomeinen:

- **Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen**
- **Werkdomein B : verkeersnetwerken**
- **Werkdomein C : ondersteunende en flankerende maatregelen**



Figuur 5 : Duurzaam beleidsscenario



# 05 | Ruimtelijk beleid

Op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen volgt het nieuwe duurzaam beleidsscenario volledig de opties van het gedeeltelijk herziene gemeentelijk ruimtelijk structuurplan uit 2018.

## 5.1 Globale visie

Ieper werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. De stad vervult dus een belangrijke regionale rol op diverse vlakken. Het stedelijk gebied van Ieper wordt als goed uitgerust beoordeeld. Toch is het doel om het voorzieningenniveau van Ieper op te trekken. Dit voor zowel kleinhandel, bijkomende bedrijvigheid en andere voorzieningen.



Eén van de globale doelstellingen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) is streven naar een sociaal rechtvaardige mobiliteit.

### ► Hoe wil de stad dit doen?

- **Alternatieve vervoerwijzen stimuleren**  
Voor personen- en goederenvervoer gebruiken mensen het meest de auto. De stad wenst mensen te stimuleren om alternatieve vervoerwijzen te kiezen. Dit door de randvoorwaarden voor deze alternatieven te voorzien.
- **Complementaire vervoersnetwerken**  
Vervoersnetwerken werken het best als ze complementair zijn. De stad wil inzetten op die complementariteit. Carpoolen speelt hierbij een rol. Een goede bereikbaarheid is hierbij belangrijk (vb. lokaliseren van carpoolparkings die ook per fiets goed bereikbaar zijn).
- **Nabijheid centraal**  
Is er sprake van nieuwe stedelijke ontwikkelingen? Een locatie hiervoor moet aansluiten bij het aanbod van de alternatieve modi: langs goed uitgeruste fietsassen, dichtbij haltes van het openbaar vervoer en bij voorkeur op wandel- en fietsafstand van het station. Nabijheid dus. Ook bij de realisatie van gemengde projecten met een sterk doorgedreven functionele verweving is die nabijheid voorzien erg belangrijk.
- **Schakels in regionaal wegennet**  
Op vandaag doet Ieper dienst als doorgangsgedebied voor het kustverkeer waardoor de verkeersleefbaarheid op een aantal wegen sterk in gedrang komt. Het ontbreken van enkele schakels in het regionaal wegennet ligt aan de basis van deze problematiek.
- **Streven naar een autoluw klimaat**  
Voor de binnenstad wordt gestreefd naar een autoluw klimaat en een verkeersleefbare inrichting zonder de globale bereikbaarheid van een aantal diensten en voorzieningen in het gedrang te brengen. Ook de niet-autobezitter moet tegen een rechtvaardige prijs het stedelijk verzorgingsapparaat kunnen gebruiken. Iedere deelgemeente moet via een veilig fietspad verbonden worden met de binnenstad. Ter hoogte van de 'kleine ring' bevinden zich hiervoor nog een aantal knelpunten.



Wat wordt bedoeld met autoluw?

Autoluw betekent hier het doorgaand verkeer ontmoedigen, enkel bestemmingsverkeer.

- **Duurzame mobiliteit**

Eén van de aspecten van de toekomstvisie in het GRS is duurzame mobiliteit. Dit onderwerp krijgt steeds meer aandacht in het hedendaagse discours rond ruimtelijke ordening.

- **Impact ontsluitingsstructuur**

Quasi elke dag begeeft de leperling zich van zijn woning naar het werk en terug, met allerlei tussenstops tijdens deze route: de scholen, de kleinhandelconcentraties, het centrum, de stedelijke sportsite ... Dit heeft impact op de ontsluitingsstructuur van de stad, zeker tijdens de spitsuren. Om deze impact te verminderen zijn er twee mogelijkheden: enerzijds het verkleinen van de afstanden tussen al deze onderdelen van het weefsel en anderzijds zorgen voor veilige verbindingen via alternatieve modi.

- **Zacht verkeer in de stad**

De globale ruimtelijke strategie gaat uit van het beklemtonen van een aantal structuurbepalende assen voor zacht verkeer in de stad, door ze als dragers voor ruimtelijke ontwikkeling aan te wenden en ze nog beter te linken aan elkaar. Diverse (blauw)groene tangenten sluiten aan op de ringstructuur en vormen zeer bruikbare verbindingssassen voor de zachte weggebruiker. Nieuwe ontwikkelingen worden zo veel mogelijk gelinkt aan deze kenmerkende structuren, zodat zachte verplaatsingen worden gestimuleerd.

- **Scharnierfunctie voor groenstructuren in de stad leper**

De stad leper beschikt over twee grote groenstructuren, nl. het leperleekanaal samen met het verwezen kanaal leper-Komen en het beschermde leperse vestingslandschap. Op macroniveau vervullen deze structuren een scharnierfunctie: het leperleekanaal linkt de bedrijvigheid aan het woonweefsel, het vestingslandschap vormt samen met het Hoornwerkpark en het stedelijk sportcentrum de overgang naar het woonweefsel extra muros. Het verwezen kanaal leper-Komen verbindt de stad met het buitengebied en niet in het minst met de bosrijke heuvelrug ten zuidoosten van de stad (o.a. Palingbeek).

- **Groene ring rond de stad**

Het verwezen kanaal leper-Komen en het vestingslandschap hebben nagenoeg geen rechtstreekse fysieke relatie met elkaar. Samen vormen ze een zogenaamde meervoudige groene ring rond de stad. Deze groene ring heeft twee fundamentele kwaliteiten in het groennetwerk: enerzijds is het een groene verblijfsruimte op zich, anderzijds vormt het een cruciaal tussenniveau als 'distributeur' van het zacht verkeer (fietsverkeer). Hiertoe takken enkele strategische tangenten aan op de groene ring, die de wijken verbinden, maar evengoed verbinding geven met het buitengebied.

Het gaat over de:

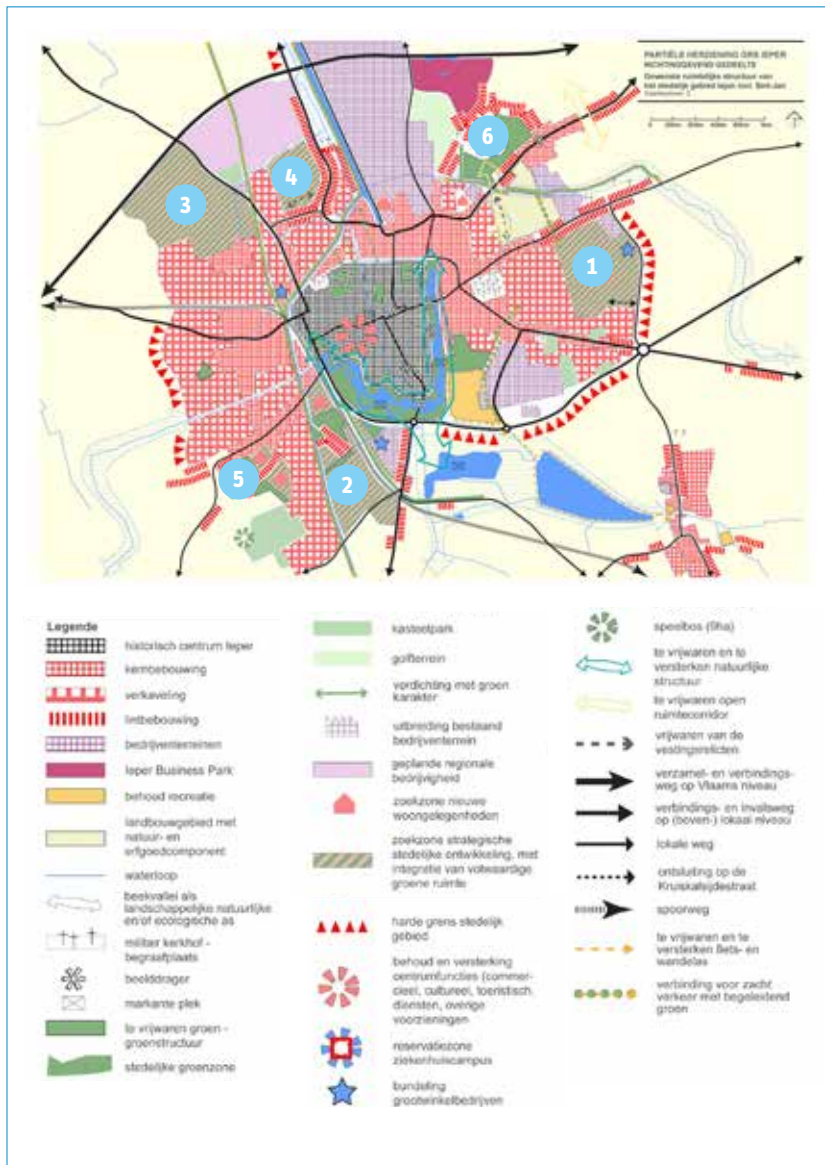
- Bellewaerdebeek
- Zillebekevijver en Verdrongen Weiden
- Kanaal naar Komen met stragische spie
- Dikkebusvijver - Vrijbosroute



Figuur 6 : Gewenste stedelijke groenstructuur: meervoudige groene ring en tangenten  
bron : Partiële herziening gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Deelstudie Groenstructuur, Antea, 2017



- Zones strategische stedelijke ontwikkeling



Figuur 8 : Gewenste ruimtelijke structuur stedelijk gebied leper  
Bron : gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, Antea 2018

**1**  
Verdere ontwikkeling van de Vloei (oostelijk met de Kruiskalsijdestraat als uiterlijke grens): wonen en zoekzone voor strategische ontwikkeling van het stedelijk gebied

**2**  
De 'Strategische Spie' (tussen de Oudstrijderslaan en het verwezen kanaal leper- Komen, tot aan de Kemmelseweg): gebied voor stedelijke ontwikkeling

**3**  
Site Veurnseweg (tussen Augustijnenstraat, Adriaansensweg, Veurnseweg en Noorderring): gemeenschapsvoorzieningen, sport & recreatie en groen

**4**  
Reigersburg Zuid (tussen Veurnseweg en Diksmuidseweg): zoekzone voor strategische ontwikkeling van het stedelijke gebied

**5**  
Site Pannenhuisstraat: wonen en recreatie op buurtniveau

**6**  
Site Jan Yperman: socio-medische voorzieningen en groen

De ruimte voor regionale bedrijvigheid wordt nog onderzocht qua locatie (provincie).

In opvolging van de partiële herziening van het structuurplan werd een groenlobbenplan uitgewerkt, aangevuld met een middelhoogbouwnota: een inspiratiegids voor een kwaliteitsvolle groei van leper.

## 5.2 Lopende strategische plannen en projecten

### ► Masterplan en Gemeentelijk RUP Strategische spie

Eind 2021 werd gestart met het masterplan ter voorbereiding van het RUP rond de Strategische Spie. Dat is het gebied ten zuiden van de Oudstrijderslaan en ten oosten van het verwezen kanaal tussen de Dikkebusseweg en Rijselseweg.

De Strategische Spie ligt als een stapsteen tussen de zuidwestelijke wijken en de historische binnenstad. Vandaag is er door de barrièrewerking van de spoorweg en de Oudstrijderslaan/ Zuiderring geen verbinding tussen deze drie gebieden.

Door de vestingen via een fietstracé te verbinden met de Strategische Spie en de zuidelijke wijken over het water en onder de spoorweg ontstaat er een nieuwe relatie. De inwoners kunnen de publieke groengebieden beter bereiken. De nieuwe woningen die voorzien zijn in de Spie krijgen meer mobiliteitsopties, waardoor er minder autobewegingen zullen zijn.

Er liggen momenteel drie mogelijke scenario's op tafel voor de heraanleg van de N37b Oudstrijderslaan. Deze worden verder onderzocht op hun haalbaarheid.

### ► Gemeentelijk RUP Campus Veurnseweg

Het RUP 'Campus Veurnseweg' creëert uitbreidingsmogelijkheden voor de Sint-Maartenscholen op de site van het Vrij Technisch Instituut aan de rand van het stedelijk gebied van Ieper. Het RUP geeft uitvoering aan het bindend gedeelte van het gemeentelijk structuurplan, met name de uitvoering van het reservegebied voor stedelijke ontwikkeling op de site Veurnseweg.

Het RUP werd definitief vastgesteld op 7 februari 2022.

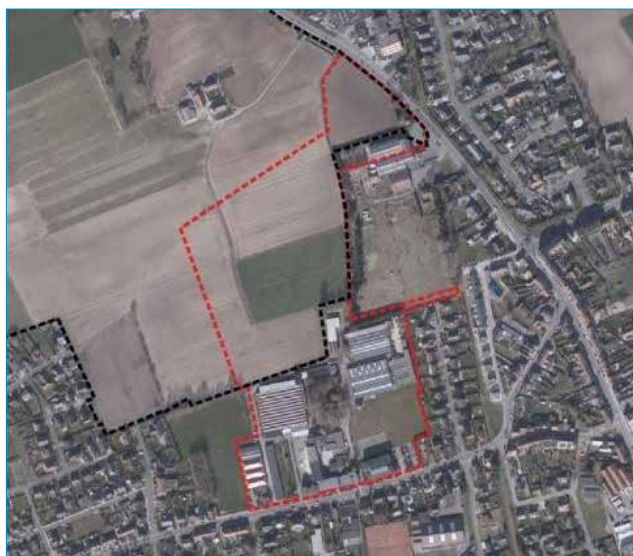
Voor dit RUP werd een mobiliteitseffectenrapport opgesteld. Het MOBER

(mobiliteitseffectenrapport) tracht de bestaande en toekomstige ontsluitings- en parkeersituatie op te lossen aan de hand van 3 principes:

- Het stimuleren van duurzame vervoerswijzen.
- De combinatie van verschillende toegangen.
- De parkeerbehoefte op eigen terrein opvangen.

De toekomstige herinrichting van de schoolsite voorziet een ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer tussen de bestaande bebouwing langs de N8 (Veurnseweg) ter hoogte van huisnummers 21-37. Er is toegang tot een parking, en eventueel een stop/drop locatie voor de school. De Augustijnenstraat wordt gevrijwaard van bijkomend gemotoriseerd verkeer.

De ontsluiting van de school voor het fietsverkeer gebeurt via de Helakker-Vrijbosroute. Zo worden fietsers langs de verbinding Vrijbosroute-Scholierenpad geleid.



- **Maatregelen op korte termijn:**
  - leesbaarheid kruispunt N308 Poperingseweg - Scholierenpad verbeteren door aangepaste markeringen,
  - kruispunt Augustijnenstraat – Griettenstraat met veilig oversteekplaats voor voetgangers,
  - scholierenpad-Vrijbosroute uitbreiden en verbreden, ook voor voetgangers (deel station – Helakker),
  - fietsontsluiting via Vrijbosroute en fietsenstalling op eigen terrein,
  - kruispunt Augustijnenstraat-Scholierenpad-Vrijbosroute met veilige oversteekplaats op verkeersplateau aanleggen,
  - rotonde/kruispunt N8 – Haiglaan veilig voor fietsers,
  - vernieuwing bushalte ‘leper Stelplaats’,
  - verbetering bushalte ‘leper Hoekje’,
  - bushalte ontsluiting campus langs N8 voorzien,
  - parkeerdruk in Augustijnenstraat en Rederijkerswijk verlichten,
  - ontsluiting campus met lichtengeregeld kruispunt op N8,
  - lichtengeregeld kruispunt i.p.v. rotonde N8-Haiglaan,
  - parkeergelegenheid voor 300 wagens en 1.500 fietsen op eigen terrein,
  - gebruik van de bestaande parkeerzone van school in de Augustijnenstraat beperken,
  - voldoende drop-off locaties op eigen terrein voorzien.
  
- **Maatregelen op lange termijn:**
  - kruispunt N308 (Poperingseweg)– Scholierenpad veilig voor trage weggebruikers via ongelijkvloerse kruising,
  - Vrijbosroute als fietssnelweg aanleggen (deel Helakker – N38),
  - kruispunt Vrijbosroute-N8 veilig voor fietsers,
  - kruispunt Augustijnenstraat-Scholierenpad-Vrijbosroute met voorrang voor het fietsverkeer,
  - vrijliggende fietspaden langs N8 tussen Haiglaan en N38,
  - Haiglaan met veilige fietspaden (bij heraanleg),
  - fietspaden in de Adriaansensweg en overweg verbreden.

### ► **Complex project verbinding Ieper - Veurne**

In het regeerakkoord van de huidige Vlaamse Regering is de verbinding Ieper – Veurne opgenomen als één van de grote projecten.

Het doel is een integrale oplossing te vinden om

- de dorpen tussen Veurne en Ieper te ontlasten,
- de economische belangen van de ruime Westhoek te vrijwaren,
- de resterende knelpunten op de N8 weg te werken zoals de verbinding tussen Woesten en de N38/A19.

Een planningsproces gaat in eerste instantie na of de methodologie van een procedure complex project zal worden gevolgd. Er moet nog een formele startbeslissing worden genomen dat de gemeenschappelijke doelstellingen en ambities voor dit project scherp stelt.

## **5.3 Andere lopende plannen en projecten**

### ► **Provinciaal RUP Reigersburg**

#### **Status**

Het PRUP werd goedgekeurd en na beroep Raad van State vernietigd.

#### **Doelstelling**

Het PRUP 'Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper' (goedgekeurd door de Vlaamse regering dd. 06/07/2009) verankert juridisch de afbakeninglijn tussen het stedelijk gebied van Ieper en het omliggende buitengebied juridisch.

In functie van de noodzakelijke ruimte voor regionale bedrijvigheid werd:

- enerzijds 13ha (bruto oppervlakte) bestemd als uitbreiding van het bedrijventerrein Ieperleekanaal,
- anderzijds nadien een PRUP Regionaal bedrijventerrein Ieper opgemaakt voor de site Reigersburg.

De laatste genoemde site werd met het oog op een latere stedelijke ontwikkeling reeds bestemd als bouwvrij landbouwgebied. De Raad van State vernietigde echter het PRUP Regionaal bedrijventerrein Ieper dd. 13/01/2018. Er is met andere woorden nog steeds de nood om bijkomende ruimte te bestemmen in functie van regionale bedrijvigheid in Ieper.

#### **Impact op mobiliteit**

Op dit moment loopt het locatie-onderzoek met bijhorende milieueffecten, waaronder mobiliteit.

## ► Gemeentelijke RUP Palingbeek

### Status

Goedgekeurd (2019).

### Doelstelling

De Golf- en Countryclub 'De Palingbeek' is gelegen in het zuidelijk deel van het grondgebied leper. Omwille van het groeiend ledenaantal wenst de club uit te breiden tot 27 holes.

### Impact op mobiliteit

Huidige situatie	Toekomstige situatie
Op piekdagen max. 150 deelnemers	Op piekdagen 150 deelnemers wedstrijd + 50 spelers bij overblijvende 9 holes-lus
Verkeersgeneratie van ca. 90 wagens in totaal	Verkeersgeneratie van ca. 120 wagens in periode 5 uur
Verwacht aantal wagens per uur: 18	Verwacht aantal wagens per uur: 24

Bezoekers kunnen vanuit 3 verschillende richtingen komen, namelijk vanuit Hollebeke, Voormezele en Zillebeke. Er is 1 ontsluitingsweg naar het golfterrein.

De wegen hebben voldoende capaciteit. Bovendien komen spelers gespreid in de tijd aan op het golfterrein.



Op dit moment zijn geen mobiliteitsknelpunten gekend. Dit wordt ook niet verwacht voor de toekomstige situatie.

## ► Gemeentelijk RUP Zuiderring

### Status

Goedgekeurd (2020).

### Doelstelling

Er werd een positief planologisch attest verleend aan het bedrijf op de hoek Meenseweg – Steverlyncklaan. Dit attest bevat geen lange termijnbehoefte.

Volgens de gangbare wetgeving wordt binnen het jaar na afgifte van het attest evenwel een (voorontwerp) ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt die de afwijking van de korte termijnbehoefte op het BPA Kasteelwijk en BPA Kruiskalsijde planologisch vastlegt.



Beide BPA's en het aanpalende BPA Zuiderring zijn echter verouderd. Het is daarom wenselijk niet enkel het deel van het bedrijf te herzien, maar wel van het ruimer gebied.

Het nieuwe RUP Zuiderring sluit zo ook ruimtelijk aan op de omgevende RUP's Kruiskalsijde en Kasteelwijk.



### Impact op mobiliteit

- De woonontwikkeling die het RUP mogelijk maakt, wordt gekoppeld aan een uitbreiding van het netwerk voor traag verkeer. Een zachte verbinding tussen de Steverlyncklaan-Watertorenstraat en de zijstraat van de Meenseweg-Weldadigheidstraat vormt een verkeersveiliger alternatief voor de Meenseweg.
- Het RUP zal ter hoogte van de hoek Meenseweg/N8 – Steverlyncklaan ruimte bestemmen voor een eventuele inname van privaat terrein voor de aanleg van een rotonde.
- Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijf Picanol is een bijkomende in- en uitrit (rechts in- rechts uit) voorzien langsheen de Zuiderring. Dit in combinatie met een snelheidsverlaging. Op basis van de adviezen van de plenaire vergadering wordt deze uitgesloten voor het vrachtverkeer.
- Er zal bijgevolg meer gebruik gemaakt worden van de zuidelijke ontsluiting in de Steverlyncklaan. Door de nauwe aansluiting bij de rotonde van de Zuiderring, wordt de toename van het verkeer in de Steverlyncklaan beperkt tussen de rotonde en de zuidelijke toegang. Bij de verdere uitbouw van de zuidelijke toegang is het van belang om wachtrijen voor vrachtwagens op eigen terrein op te vangen. Dit is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

### ► Gemeentelijk RUP Jan Yperman en omgeving

#### Status

Goedgekeurd (2021).

#### Doelstelling

Het plangebied van het RUP Jan Yperman en omgeving situeert zich binnen het afgebakend kleinstedelijk gebied van de stad Ieper.

De bebouwde ruimte van het gebied wordt gekenmerkt door:

- het Jan Yperman ziekenhuis,
- bedrijvigheid,
- de woonlinten langsheen de Brugseweg, Pilkemseweg, Zonnebeekseweg en de as Briekestraat – Groenestraat.



Het plangebied kent eveneens twee uitgestrekte openruimtegebieden. Beide gebieden worden doorsneden door de Bellewaerdebeek en het begeleidend fietspad.

### Impact op mobiliteit

- Het inbreidingsproject op de bedrijvensite zal ontsloten worden langsheen de Brugseweg, een lokale ontsluitingsweg.
- Het bijkomend verkeer ten gevolge van het plan kan en mag niet door de woonwijk Potakker gestuurd worden. De straat Potakker dient louter als erftoegangsweg voor de eigen ontwikkeling.
- Eveneens wordt geen doorgaand gemotoriseerd verkeer op de site toegestaan, om zo sluiptwegen te voorkomen en de woonkwaliteit op de site te garanderen.

- De route Pilkemseweg Noord is de meest gunstige verbinding:
  - het is de kortste verbinding richting het primair netwerk (N38),
  - het betreft de kortste route doorheen de directe woonomgeving,
  - het betreft de meest logische route voor de beoogde regionale aantrek na uitbreiding van het ziekenhuis.



**Deze route wordt bijgevolg gestimuleerd. Zo bekomen we een verminderd aandeel verkeer voor de routes Pilkemseweg Zuid en de Groenestraat.**

Merk op dat een vlotte doorstroming op het kruispunt N38 – Pilkemseweg hiervoor essentieel is.

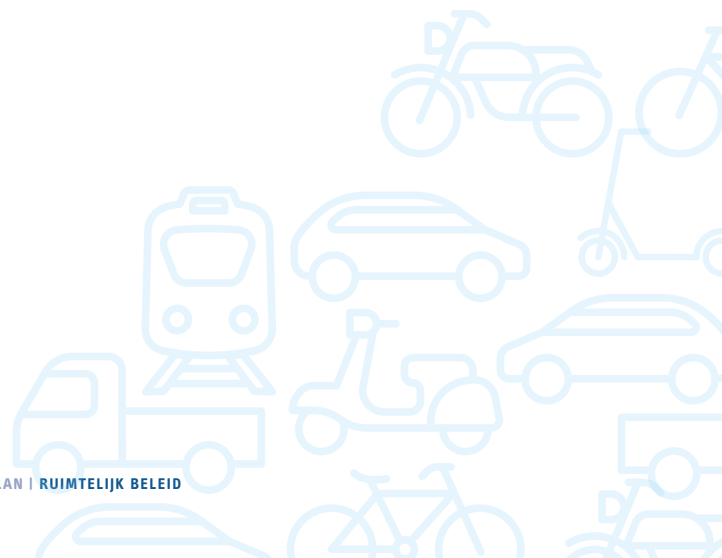
- voor de verbinding A19 – N38 – N8 – E40 (Veurne),
- voor het functioneren van de bedrijventerreinen Ieperlee en Ieper Business Park,
- voor een mogelijke uitbreiding van het ziekenhuis.

Op vandaag vermijden nog te veel bestuurders het kruispunt omwille van fileproblematiek.

- Het RUP voorziet ruimte voor een (theoretische) verdubbeling van de activiteiten op de site van het ziekenhuis.
  - Er wordt hierbij abstractie gemaakt van het feit dat het bestaande herkomst- en bestemmingsverkeer eveneens verdubbelt.
  - Het plan rekent ook een uitbreiding van de parking bij de ziekenhuissite mee. Dit om zowel het bestaand parkeertekort op te vangen (omwille van de evolutie naar korte ligdagen), maar ook voor de toekomstige vraag ten gevolge van de groei van het ziekenhuis.
- Het RUP beoogt tot slot een uitbreiding van het traag netwerk met noord-zuidgerichte trage assen, aangetakt op het Bellewaardebeekpad. Op die manier wordt een verkeersveilige verbinding gecreëerd vanuit het centrum in het zuiden en de meer noordelijk gelegen stedelijke functies: ziekenhuis, politie, e.a.

Ook kan eventueel westelijk een doortrekking van het fietspad ter hoogte van de beekbedding worden voorzien (ten westen van de Pilkemseweg).

Er wordt geen significant negatief effect verwacht binnen de discipline mobiliteit. Meer nog, er wordt een positief effect verwacht met betrekking tot het traag verkeer.





► **Gemeentelijk RUP dorpskern Vlamertinge, Boezinge en Elverdinge**

**Status**

Startnota is opgemaakt.

**Doelstelling**

In deze RUP's wil de Stad Ieper de toekomstmogelijkheden van de drie hoofdorpen rond Ieper vastleggen. Dat gebeurt via ontwerpend onderzoek.

Een RUP van een dorpskern staat echter niet op zichzelf. De thema's (wonen, werk, mobiliteit, recreatie, natuur, landbouw, ...) moeten op grotere schaal en vanuit een breed perspectief worden bekeken. Elk hoofddorp onderscheidt zich met typische lokale kenmerken. Tegelijk zijn ze allen onderhevig aan dezelfde grote tendensen.

Een overkoepelende ambitie op de gewenste, ruimtelijke evolutie van de drie dorpen werd goedgekeurd door het college op 23 september 2019. Dit bevat het vooronderzoek en de overkoepelende ambities voor de opmaak van de drie RUP's voor Vlamertinge, Elverdinge en Boezinge.

In 2020 werd het RUP dorpskern Vlamertinge goedgekeurd. Midden 2022 start dit voor het RUP dorpskern Boezinge en RUP dorpskern Elverdinge. Beiden zullen een parallel planproces doorlopen.

**Impact op mobiliteit**

Nog niet gekend.

**PRUP Herziening afbakening KSG**

Startnota in opmaak

**PRUP Economische bedrijvigheid subregio Ieper**

Startnota in opmaak

# 06 | Verkeersnetwerken

## 6.1 Categorisering autoverkeer

Voor de categorisering wordt uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds.

Er worden een drietal functies onderscheiden:

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden,
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden,
- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

Aan elke categorie wordt op een bepaald niveau een specifieke functie toebedeeld. Daaraan zijn dan ruimtelijke gevolgen, zoals vormgeving en inrichting, verbonden.

Op niveau van Vlaanderen en de provincie werden geselecteerd:

- de hoofdwegen (wegen met een internationale en een gewestelijke verbindingfunctie),
- primaire wegen (wegen met verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamel functie op Vlaams niveau),
- secundaire wegen (wegen met een verbindingfunctie en verzamel functie op lokaal en bovenlokaal niveau).

### ► Hoofdwegen en primaire wegen

Ieper ligt in de maas 'Westhoek'. De hoofdwegen E40 Jabbeke-Veurne, A17 Brugge-Kortrijk en de A25 op Frans grondgebied ontsluiten dit gebied (verbindingfunctie op internationaal en Vlaams niveau). Op het grondgebied van Ieper werden geen hoofdwegen of primaire wegen I geselecteerd.

Primaire wegen II hebben een verzamel functie voor gebieden en / of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor Ieper zijn in het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen als primaire weg II geselecteerd:

- A19 Kortrijk - Ieper
- N38 (wegvak A19 - Frankrijk)

Om de stroomfunctie te versterken en de veiligheid te verhogen werden de rechtstreekse toegangen op de N38 in Ieper afgebouwd en het aantal kruispunten beperkt.

Het fietsverkeer verloopt volledig gescheiden: via ventwegen of via het onderliggend wegennet. Enkel tussen de Pilkemseweg en de Diksmuidseweg moeten fietsers nog gebruik maken van een belijnd fietspad. Dit kan vervangen worden door een aparte fietsbrug over het Ieperleekanaal.

Op de volgende plaatsen stelt de stad Ieper voor de aansluitingen te behouden en indien nodig kruispunten herin te richten of aan te passen:

- Pilkemseweg: aansluiting Ter Waarde en industriezone Kanaal
- N369 Diksmuidseweg
- N8 Veurnseweg
- N308 Poperingseweg : aansluiting Vlamertinge
- Rodenbachstraat : aansluiting Vlamertinge
- Bellestraat: aansluiting Vlamertinge
- Grote Branderstraat: aansluiting wijk Brandhoek

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

### ► **Secundaire wegen**

De secundaire wegen werden geselecteerd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan en zijn onderverdeeld in drie types.

**Op de secundaire wegen type I is de verbindende verkeersfunctie prioritair:**

- N369 Ieper – Diksmuide (ten noorden van de N38)
- N8 Veurnseweg
- N38-N313 ten noorden van de A19

**Secundaire wegen type II hebben een verzamel functie op regionaal niveau:**

- N37 Zuiderring - Oudstrijderslaan, type II
- N336 Rijselseweg, type II



De stad Ieper is nog steeds vragende partij voor een opwaardering van de verbinding N8 Ieper – Veurne. Dit biedt een fundamentele oplossing voor het doorgaand verkeer van en naar de kust waarbij de woonkernen van Brielen en Elverdinge gevrijwaard blijven. Het gewestelijk RUP ‘Wegverbinding Ieper-Veurne’ uit 2013 voorzag al een nieuwe verbinding tussen de N38 te Ieper en de N8 ten noorden van Woesten. Dit RUP werd echter in 2014 vernietigd door de Raad van State.

Op dit ogenblik onderzoekt Vlaanderen de piste van het decreet ‘complexe projecten’ om zo tot een nieuw gedragen voorstel te komen.

Na de aanleg van een nieuwe verbinding kan de N8 Veurnseweg omgebouwd worden tot lokale weg.

### ► Lokale wegen

De lokale wegen worden aangeduid in het gemeentelijk mobiliteitsplan en bevestigd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

De lokale wegen type I vormen een verbinding met de buurgemeenten of ontsluiten het stedelijk gebied. De volgende wegen worden geselecteerd als lokale type I:

- N8 Meenseweg (verbinding Ieper – Wervik)
- N375 Dikkebusseweg (verbinding Ieper – Dikkebus) vanaf Krommenelststraat
- N331 Kemmelseweg (verbinding Ieper – Kimmel)
- Komenseweg (verbinding Ieper – Komen)
- N365 Armentierseweg (verbinding Ieper – Armentières)
- Zuidschote-dorp – Zuidschotestraat (verbinding Zuidschote – Lo-Reninge)
- N381 Rodebachstraat (tussen N38 en Krommenelststraat)- Krommenelststraat – Ruischaartstraat (verbinding N37 – N38)

De lokale wegen type II verzamelen verkeer uit de verblijfsgebieden en zijn gebiedsontsluitingswegen. Ze leiden verkeer van lokale wegen type III naar wegen van een hogere orde, namelijk lokale wegen type I of secundaire wegen.

Volgende wegen zijn geselecteerd als lokale weg type II:

- Lotzstraat – Middelstraat
- Steenstraat
- Boezingestraat
- Langemarkseweg
- Oostkaai
- Pilkemseweg
- Vlamertingestraat
- Rodenbachstraat (tussen N38 en kern Vlamertinge)
- Bellestraat
- Ouderdomseweg
- Voormezele-dorp -Sint-Elooisweg
- Blauwepoortstraat - Zillebeke-dorp - Maaldestedestraat
- Wervikstraat
- Meenseweg tussen N37 en Zonnebeekseweg
- Zonnebeekseweg
- Brugseweg
- Briekestraat – Groenestraat
- Potijzestraat – Kruiskalsijdestraat
- Dehemlaan
- Oude Veurnestraat – Diksmuidseweg
- Kalfvaart -Basculestraat
- Steverlyncklaan
- N37b Colaertplein – Fochlaan
- N308 Capronstraat - Poperingseweg

- Haiglaan – N8 Veurnseweg tot N38
- Diksmuidseweg tussen N38 en centrum Ieper
- N375 Dikkebusseweg tussen N381 Krommenelststraat en N37b Oudstrijderslaan
- N333 Steentjemolenstraat
- N37b Oudstrijderslaan (declassering als secundaire weg)
- N8 Veurnseweg ten noorden van de N38 (na aanleg nieuwe regionale verbinding)
- Vaartstraat
- Omloopstraat - Frezenbergstraat

De overige wegen worden geselecteerd als lokale weg type III (woonstraten en landbouwwegen).

### ► **Nieuw systeem wegencategorisering in opmaak**

Een decreet, goedgekeurd door het Vlaams parlement op 7 oktober 2020, legt de principes van een nieuwe wegencategorisering vast. Het blijft een hiërarchisch systeem van drie lagen:

- hoofdwegen,
- dragend netwerk,
- lokale wegen, bestaande uit ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

De lokale wegen werken in een boomstructuur. Voor het hogere wegennet wordt nu geopteerd voor een netwerk van rasters (in tegenstelling tot het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen). Voor elke wegencategorie geldt een nieuw bevoegdheidsverdeling. Er zijn echter tot op heden nog geen selecties gebeurd, noch op Vlaams niveau, noch op het niveau van de vervoerregio.

Wegencategorie	Beslissingsniveau	Advies
Europese hoofdwegen	Vlaamse regering	Vervoerregio
Vlaamse hoofdwegen	Vlaamse regering	Vervoerregio
Regionale wegen	Vervoerregio	Vlaamse regering
Interlokale wegen	Vervoerregio	Vlaamse regering
Ontsluitingswegen	Gemeente	Vervoerregio
Erftoegangswegen	Gemeente	Vervoerregio

Om tegemoet te komen aan het nieuwe systeem wordt aan de Vervoerregio voorgesteld om

1. de A19-N38 als Vlaamse hoofdweg
2. de secundaire wegen als regionale wegen
3. de hierboven lokale wegen type I onder te brengen bij de Interlokale wegen.

Indien dit niet het geval is, worden ze ondergebracht bij de lokale ontsluitingswegen, mits dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen:

- Lokale ontsluitingswegen type A gebiedsontsluitend over de gehele gemeente (= huidige lokale wegen type I),
- Lokale ontsluitingswegen type B ontsluiting deelgemeenten en stadswijken (= huidige lokale wegen type II).

De categorisering van de grensoverschrijdende wegen is conform de selectie die de buurgemeenten hebben gemaakt in hun mobiliteitsplan.

### Opmerkingen

- met Langemark-Poelkapelle is er een discrepantie over de Langemarkseweg – Boezingestraat. In Ieper is deze lokaal II, in Langemark-Poelkapelle Lokaal I. De stad Ieper verkiest de selectie van lokaal II, gezien het beperkt verbindend karakter en het bestaand alternatief tussen Boezinge en Langemark via de N38. De Langemarkseweg is voor Ieper wel de aangewezen weg om Milcobel in Langemark met vrachtwagens te bereiken (in plaats van de Pilkemseweg).
- Lo-Reninge heeft zowel de Zuidschotestraat als de Middelstraat – Lodzstraat in haar mobiliteitsplan als lokale weg type I geselecteerd. Enkel de Zuidschotestraat als verbindingsweg naar Lo-Reninge wordt weerhouden als lokale weg I.

Ten opzichte van de categorisering van het wegennet in het vorige beleidsplan worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- beperking van het aantal lokale verbindingswegen (type I). Vallen weg als lokale weg type I en worden type II (ontsluitend):
  - Haiglaan – N8 Veurnseweg tot N38
  - N308 Poperingseweg tussen spoorweg en N38
  - Diksmuidseweg tussen N38 en centrum Ieper
  - N375 Dikkebusseweg tussen N381 Krommenelststraat en N37b Oudstrijderslaan
  - N333 Steentjesmolenstraat
- de suggestie om de N381 Rodenbachstraat - Krommenelststraat – Ruuschaartstraat als secundaire weg te selecteren, vervalt. Deze weg wordt ondergebracht onder de lokale wegen I (= interlokale weg in het nieuwe systeem).
- Hospitaalstraat – Gasthuisstraat – Elzendammestraat (aangeduid als lokale weg II op de kaart gewenste wegcategorisering in het vorige beleidsplan) wordt ondergebracht in de categorie lokale wegen III. Het betreft een smalle landbouwweg.
- de Vaartstraat (ontsluiting domein Palingbeek) en de Omloopstraat – Frezenbergstraat (ontsluiting stedelijke woonwijk tussen Poperingseweg en Dikkebusseweg) worden geselecteerd als lokale weg II in plaats van lokale weg III in het vorig mobiliteitsplan.
- de stad Ieper vraagt om de N37b Oudstrijderslaan niet meer te selecteren als secundaire weg / niet aan te duiden als interlokale weg, om zo de stationsomgeving te ontlasten van doorgaand verkeer.

De volgende tabel geeft overzichtelijk de verschillen weer tussen de huidige categorisering en het nieuwe voorstel (met nieuwe benamingen).

Straat	Categorisering	
	Huidig beleidsplan	Nieuw beleidsplan
Haiglaan – N8 Veurnseweg tot N38	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg
N308 Poperingseweg tussen spoorweg en N38	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg
Diksmuidseweg tussen N38 en centrum Ieper	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg
N375 Dikkebusseweg tussen N381 Krommenelststraat en N37b Oudstrijderslaan	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg
N333 Steentjesmolenstraat	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg
Hospitaalstraat – Gasthuisstraat – Elzendammestraat	Lokale weg type II	Erftoegangsweg
Vaartstraat	Lokale weg type III	Lokale ontsluitingsweg
Omloopstraat – Frezenbergstraat	Lokale weg type III	Lokale ontsluitingsweg
N381 Rodenbachstraat - Krommenelststraat – Ruuschaartstraat	Voorstel secundaire weg	Voorstel interlokale weg
N37b Oudstrijderslaan	Secundaire weg	Lokale ontsluitingsweg

Tabel 1: Wijzigingen categorisering wegennet





## 6.2 Inrichtingsprincipes lokale wegen

### ► Algemeen

Wegen worden bij voorkeur ingericht naargelang de categorie die zij krijgen toebedeeld. Het doel daarvan:

- de categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar te maken.
- de integratie van de weg in de omgeving te verbeteren.
- ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan.
- duurzaam veilig te zijn. Met andere woorden ongevallen voorkomen en bij ongeval de ernst beperken en dit voor alle weggebruikers. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar het afdwingen van een aangepaste snelheid.

De wegcategorisering heeft de typologische beeldvorming (leesbaarheid) als aandachtspunt. De weginrichting en ondersteunende maatregelen zoals bewegwijzering, straatverlichting en de snelheidslimieten moeten de weggebruiker informeren over de status van de weg. Het beeld dat een weggebruiker voor zich ziet, bepaalt hoe hij/zij de omgeving ervaart. Dat beïnvloedt dan op zijn beurt het verkeersgedrag.

→ **Het ontwerp en de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie.**

De volgende tabel geeft een overzicht van de categorisering van de lokale wegen met algemene eisen naar ontwerp en inrichting.

	Type 1: verbindingsweg	Type 2 : ontsluitend	Type 3: erftoegangsweg
Selectie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N8 Meenseweg</li> <li>• N375 Dikkebusseweg tot Krommenelststraat</li> <li>• N331 Kemmelseweg</li> <li>• Komenseweg</li> <li>• N365 Armentierseweg</li> <li>• Zuidschote-dorp - Zuidschotestraat</li> <li>• N381 A. Rodebachstraat - Krommenelststraat - Ruuschaartstraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lotzstraat - Middelstraat</li> <li>• Steenstraat</li> <li>• Boezingestraat</li> <li>• Langemarkseweg</li> <li>• Oostkaai</li> <li>• Pilkemseweg</li> <li>• Vlamertingestraat</li> <li>• Rodenbachstraat</li> <li>• Bellestraat</li> <li>• Ouderdomseweg</li> <li>• Voormezele-dorp - Sint- Elooieweg</li> <li>• Blauwepoortstraat - Zillebeke-dorp - Maaldestedestraat</li> <li>• Wervikstraat</li> <li>• Meenseweg tussen N37 en Zonnebeekseweg</li> <li>• Zonnebeekseweg</li> <li>• Brugseweg</li> </ul>	overige straten

Selectie		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Briekestraat – Groenestraat</li> <li>• Potijzestraat – Kruiskalsijdestraat</li> <li>• Dehemlaan</li> <li>• Oude Veurnestraat – Diksmuidseweg</li> <li>• Kalfvaart – Basculestraat</li> <li>• Steverlyncklaan</li> <li>• N37b Colaertplein – Fochlaan</li> </ul>	overige straten
Functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verbinden op interlokaal en lokaal niveau.</li> <li>• ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies.</li> <li>• doorstroming is belangrijk, daarnaast ook aandacht voor verkeersleefbaarheid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ontsluiten op stadsdeel of dorpskernniveau, toegang geven is aanvullende functie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verblijven en toegang geven tot aanpalende percelen. Verblijfsfunctie primeert.</li> <li>• enkel bestemmingsverkeer, overige wordt geweerd.</li> </ul>
Ontwerpsnelheid	70 km/h BUBEKO 50 km/h BIBEKO	70 km/h BUBEKO 50 km/h BIBEKO	30 km/h woonstraten Landelijke wegen: zie functietoekenning
Rijstroken	1x2 (min. 6,10 m rijbreedte)	1x2 (max. 6,10 m rijwegbreedte, indien busroute)	max. 5 m rijwegbreedte (max. 6,10 m rijwegbreedte, indien busroute)
Inrichtingseisen fiets	BUBEKO vrijliggende fietspaden, BIBEKO aanliggend verhoogd of gemengd (evt. fietssuggestiestroken)	vrijliggende of aanliggend verhoogde fietspaden of gemengd (evt. fietssuggestiestroken)	gemengd (evt. fietssuggestiestroken of fietspad in tegenrichting)
Voorrangsregeling	voorrangsweg	voorrangsweg	voorrang van rechts
Haltering openbaar vervoer	BUBEKO : op rijbaan of in een haltehaven BIBEKO : op rijbaan	BUBEKO : op rijbaan of in een haltehaven BIBEKO : op rijbaan	op rijbaan
Zebraopaden	enkel BIBEKO	enkel BIBEKO	geen, tenzij gemotiveerd vanuit omgeving
Parkeren	BUBEKO : niet op de rijbaan BIBEKO : op rijbaan	BUBEKO : niet op de rijbaan BIBEKO : op rijbaan	op rijbaan
Verlichting	BUBEKO : niet standaard	BUBEKO : niet standaard BIBEKO : mogelijk	mogelijk

Tabel 2: Inrichtingsprincipes lokale wegen

De woonwijken die zich tussen de wegen van een hogere categorie bevinden en in principe allemaal bestaan uit lokale wegen type III, kennen op verschillende plaatsen problemen van sluipverkeer. Deze problematiek zal worden aangepakt door het uitwerken van wijkcirculatieplannen.

► **Opmaak van een functietoekenningsplan landelijke wegen**

Landelijke wegen hebben doorheen de jaren diverse functies verworven. Ze worden steeds intensiever gebruikt door hoofdzakelijk landbouwverkeer, lokale bedrijven en toeristisch-recreatief verkeer.

Dit is het gevolg van:

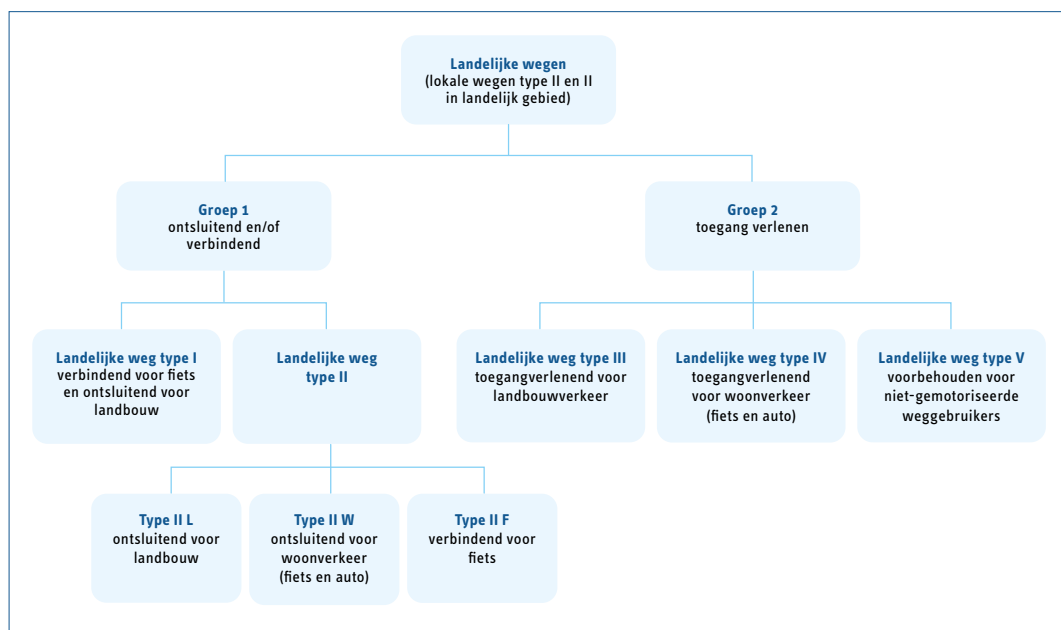
- toename van activiteiten en functies langsheen deze landelijke wegen,
- doorgaand verkeer (veelal ongewenst) dat deze wegen gebruikt om regionale bestemming te bereiken en daarbij het hoofdwegennet ontwijkt.

Echter zijn deze wegen daar niet voor geschikt, zowel qua inrichting, breedte, ... Dit leidt tot een hogere verkeersonveiligheid en toenemende onderhoudskosten. Nemen we maatregelen zoals het verbreden van de kleine landbouwwegen, dan leidt dit tot ongewenste aantrek van meer verkeer.

Doorgaans vallen deze wegen onder lokale weg type III (erftoegangswegen). Toch is er een diversiteit aan functies. Om duidelijker een onderscheid te kunnen maken, is een verdere opdeling en een functietoekenning aangewezen. Elke functietoekenning kan vervolgens gekoppeld worden aan een typeprofiel en type-onderhoud. Zo kunnen voor elke weg keuzes gemaakt worden en bijvoorbeeld bepaalde wegen voorbehouden worden voor landbouwverkeer, voetgangers en fietsers.



→ **Op deze manier ontstaan nieuwe en interessante trage wegen én een kwalitatief en veiliger fietsnetwerk (zowel functioneel als recreatief).**



Figuur 10 : Categorisering landelijke wegen - Bron: VLM

Om tot bovenstaande wegcategorisering te komen, wordt een stappenplan doorlopen.

### 1. Onderverdeling van het studiegebied in samenhangende mobiliteitskamers

- De kamers worden afgebakend door landschappelijke structuren en bestaande lijninfrastructuren (spoorlijnen, waterlopen, lokale wegen type I en wegen van hogere categorie).
- Binnen de kamers gaat de voorrang naar het landbouwverkeer, fietsers, voetgangers, lokaal bestemmingsverkeer en recreatief gebruik. Gemotoriseerd verkeer dat hier geen bestemming heeft, wordt geweerd.
- Aan elke poort wordt aan de weggebruikers duidelijk gemaakt dat ze een mobiliteitskamer binnenkomen. Binnen elke kamer geldt het principe van gemengd verkeer, verschillende verkeersdeelnemers worden niet van elkaar gescheiden. Eenzelfde snelheidsregime wordt gehanteerd.

### 2. Aanduiding van een hoofdstructuur binnen elke kamer

Het betreft de toekenning van de landelijke wegen in groep 1 (zie figuur 10). Deze hoofdstructuur is specifiek gericht op twee types weggebruikers: landbouwverkeer en fietsverkeer.

### 3. Toekenning van een functie aan de overige wegen binnen de mobiliteitskamer.

De weg wordt gecategoriseerd als landelijke weg type III, IV of V, afhankelijk van voor welke weggebruiker de weg het belangrijkste is.

### 4. Optimale uitwisseling met de aangrenzende mobiliteitskamers.

De mobiliteitskamers staan niet op zichzelf. Op basis van de hoofdontsluiting (landelijke wegen binnen groep 1) kunnen de uitwisselpunten aangeduid worden. De kruispunten die als uitwisselpunt fungeren, worden maximaal beveiligd. Afhankelijk van het type uitwisselpunt is dat specifiek gericht op landbouwverkeer (type II L), fietsverkeer (type II F), beide (type I) of voor alle weggebruikers aan de rand van de kamer.



#### Proefproject

Stad Ieper stelt voor om deze functietoekenning als proefproject uit te werken voor de omgeving Palingbeek eventueel uitgebreid tot het volledige wandelnetwerk Ieperboog. De mobiliteitskamer omvat het gebied tussen de Rijselseweg, de Vaartstraat en de Komenseweg. Binnen deze spie wordt alle doorgaand verkeer geweerd en is enkel plaatselijk verkeer mogelijk.



Figuur 11 :  
Mobiliteitskamer  
Palingbeek

## 6.3 Vrachtverkeer

Het doorgaand vrachtverkeer wordt beperkt tot de secundaire en lokale wegen type I. Op alle andere wegen is enkel plaatselijke bediening toegestaan. Dit geldt ook voor de deekernen die niet gelegen zijn op een secundaire of lokale weg type I.

Indien blijkt dat dit niet het geval is, zijn maatregelen mogelijk zoals tonnagebeperkingen met verkeersborden of drastischer, het plaatsen van hoogteportieken en ANPR-camera's.

Een aantal wegen staan specifiek in voor de bereikbaarheid van verschillende leperse bedrijventerreinen:

- Oostkaai en Pilkemseweg-Dehemlaan voor Ieperleekanaal
- Steverlyncklaan voor Zuiderring
- Kruiskalsijdestraat voor Potijzestraat
- Rodenbachstraat voor Hoge Akkerweg

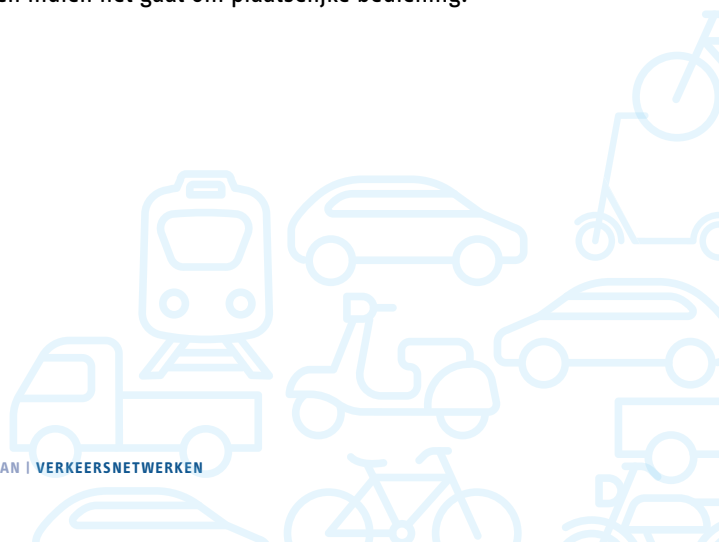
Tot de lokale wegen type I behoort ook de N381 Krommenelstraat-Ruuschaartstraat. Door een route voor zwaar verkeer te voorzien op dit traject, wordt een deel van het doorgaand verkeer van en naar de richting van Heuvelland opgevangen. Bovendien verbant dit ook doorgaand zwaar verkeer uit de stationsomgeving van Ieper. Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in dit gebied, dient de as A19 - N38 te volgen.

In een groot deel van het stedelijk woongebied van Ieper werd een tonnagebeperking tot maximum 5,5 ton opgelegd. Dit laat geen voertuigen toe die bestemd zijn of gebruikt worden voor het vervoer van zaken waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 5,5 ton. Zij mogen wel de zone inrijden tussen 6 en 10.30 uur 's morgens om er te laden en te lossen. Ook aangelanden mogen de zone wel binnenrijden. Alle ander zwaar verkeer moet gebruik maken van het hogere wegennet. Ook de toegang tot de tonnagezone is tot een aantal straten beperkt: Dikkebusseweg, Poperingseweg, N8 Veurnseweg, Oostkaai, Dehemlaan, Potijzestraat, Kruiskalsijdestraat en Steverlyncklaan.

De huidige venstertijd tussen 6 en 10.30 uur conflicteert deels met het charter voor het werftransport van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Bouwunie, Confederatie Bouw en FEMA. Dit streeft naar maximaal bereikbare, leefbare en veilige schoolomgevingen tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken.

→ **Stad Ieper ondersteunt dit initiatief en plant het charter ook te ondertekenen. Daarom wordt er aan het huidige regime een extra tijdsvenster toegevoegd van 18u30 tot 20u. Dit is gelijkaardig aan omliggende steden zoals bijvoorbeeld Kortrijk en Roeselare.**

Voor landbouwvoertuigen (voor zover ook gebruikt in functie van de landbouw) en werfwerken wordt onderzocht om een uitzondering te maken indien het gaat om plaatselijke bediening.





Figuur 12 : Beleidsplan zwaar verkeer

## 6.4 Snelheidsplan

### ▶ **Woonerf & 30 km/uur**

- In alle afgebakende verblijfsgebieden (d.w.z. wegen zonder ontsluitende of verbindende functie) en woonkorrels wordt, net als in de schoolomgevingen, zone 30 ingevoerd. Dit gebeurt tevens systematisch bijvoorbeeld bij nieuwe verkavelingsprojecten, waar geen doorlopende wegen voor gemotoriseerde voertuigen worden voorzien. 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. Stad Ieper waakt erover dat bij de herinrichting, deze straten automatisch aansluiten bij het zone 30-regime, om zo te vermijden dat achteraf nog snelheidsremmende ingrepen moeten gebeuren. Er wordt telkens ook rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van openbaar vervoer.
- De Ieperse binnenstad betreft zone 30. Stad Ieper heeft blijvende aandacht voor de naleving hiervan. In het verleden werd al frequent ingezet op sensibilisering. In het belang van de algemene verkeersveiligheid – en leefbaarheid is het opportuun deze snelheidsbeperking ook effectief te gaan handhaven. Naast zone 30 in de binnenstad werd ook overal voorrang van rechts ingevoerd. Stad Ieper blijft inzetten op sensibilisering om dit bij alle verkeersdeelnemers te verduidelijken.



De binnenstad telt tal van smalle straten waar het onmogelijk is om én conforme voetpaden én een voldoende brede rijbaan én parkeervakken te voorzien. Waar (technisch) haalbaar wil de stad hier een woonerfaanleg creëren. Binnen een woonerf mogen voetgangers de volledige breedte van de openbare weg gebruiken. Aparte voetpaden zijn bijgevolg niet nodig. De snelheid is beperkt tot 20 km/u, parkeren kan enkel op afgebakende parkeervakken (indien aanwezig).

- Voor de dorpskernen is het zo dat voor Zuidschote, Zillebeke en Hollebeke al een zone 30-gebied is afgebakend na de heraanleg van het centrumgedeelte. Ook voor Vlamertinge, Boezinge en Voormezele zal dit zo worden toegepast na de herinrichting.

### ▶ **50 km/uur**

Binnen de bebouwde kom behouden enkel de lokale wegen type II een maximumsnelheid van 50 km/u. Bij voorkeur zijn deze wegen voorzien van veilige fietspaden, of indien de ruimte ontbreekt, brede fietssuggestiestroken.

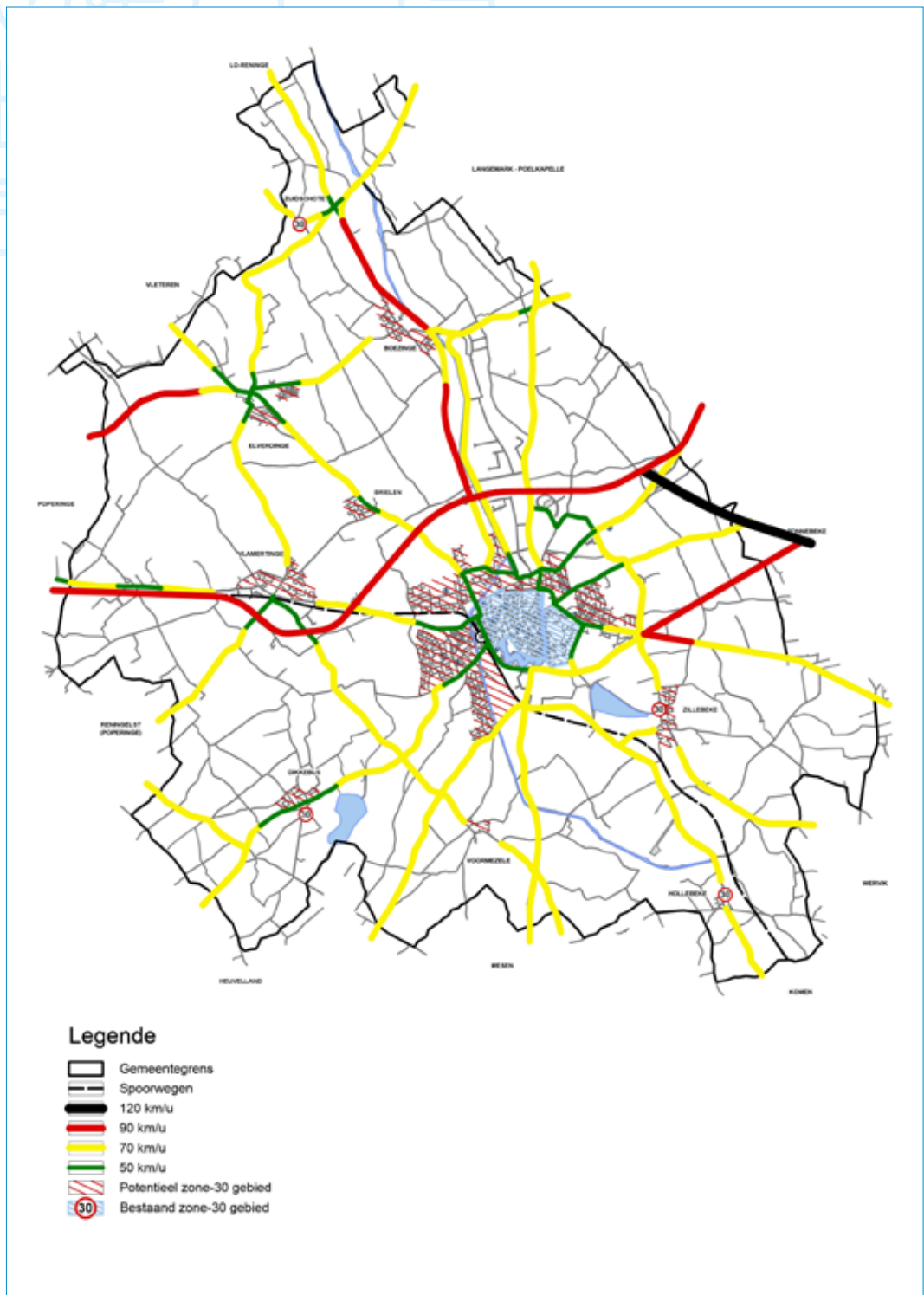
### ▶ **70 km/uur**

Op secundaire wegen en lokale wegen I, II en III die niet tot de bebouwde kom behoren.

### ▶ **90 km/uur**

Deze maximumsnelheid wordt enkel toegelaten op de N38 en gedeeltelijk op een aantal secundaire en lokale wegen buiten de bebouwde kom waar afgescheiden fietspaden voorkomen. Op dit ogenblik zijn dit de N37 Zuiderring, N333 Steentjesmolenstraat, N369 Diksmuidseweg (deels) en N8 Meenseweg (deels).





Figuur 13 : Gewenst snelheidsbeleid

## 6.5 Parkeren

Begin 2021 voerde Stad Ieper nog een grondige wijziging door van het parkeerplan voor de binnenstad. Hoofddoelstelling is de parkeerdruk verlichten en evenwichtiger verdelen. Op die manier moet de binnenstad vlot bereikbaar blijven voor iedereen.

De stad streeft ernaar dat bewoners kunnen parkeren op een relatief beperkte afstand van hun woning. Bij handelszaken, in het bijzonder in het winkelkerngebied, is het belangrijk dat bezoekers hun auto dichtbij parkeren, voor een beperkte tijd. Een hoge parkeerrotatie is daarbij cruciaal. Bezoekers die voor een langere tijd in het centrum vertoeven, kunnen terecht op de pleinen waar het regime betalend lang parkeren geldt of op de gratis randparkings.

### ► Randparking

De randparkings bevinden zich in de nabijheid van de stedelijke invalswegen:

- Rijselsepoort via de N37 Zuiderring – N336 Rijselseweg;
- Leopold III-laan via de Frenchlaan – Hoornwerk;
- Colaertplein & Esplanade via de N37b Oudstrijderslaan;
- Minneplein via de Haiglaan – Plumerlaan;
- Parking station Tulpenlaan via de Dikkebusse- of Poperingseweg.



De randparkings hebben een capaciteit van ca. 1000 plaatsen en nemen veel ruimte in. Stad Ieper onderzoekt of in de nabijheid van het stadscentrum één of meerdere ondergrondse of inpandige parkings kunnen worden voorzien.

→ Hierdoor kan ruimte vrijkomen voor andere functies, zoals bijvoorbeeld een ontmoetingsplaats. Ook wordt onderzocht of op de schoollocaties die op termijn vrij komen een zekere parkeervraag kan worden opgevangen.

Streefdoel hierbij is dat het totaal aantal publiek toegankelijke parkeerplaatsen binnen de stadsmuren gelijk blijft. De parkeerplaatsen in de rand dienen in eerste instantie om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te verhogen. Er wordt gestreefd naar een gemiddelde bezetting van 70% in het stadscentrum. Dit creëert in de toekomst de mogelijkheid tot:

- deels of volledig parkeervrij maken van pleinen,
- voorzieningen voor bijkomende fietsenstallingen waar nodig,
- bijkomende terrasmogelijkheden voor de horeca,
- meer groen in het centrum.

NMBS meldt dat de mogelijkheid bestaat dat de stationsparking binnen een van de komende jaren betalend zal worden. Dit kadert binnen hun mobiliteitsbeleid en zal een invloed hebben op het parkeerbeleid van de omliggende parkings. Men zal hieromtrent in overleg treden met de stad hoe dit best aangepakt wordt.

### ► Betalend langparkeren

Betalend langparkeren of pleinparkeren is ideaal voor wie langere tijd in het centrum vertoeft. Denk aan wie gaat shoppen en lunchen, maar ook bijvoorbeeld aan werknemers en ondernemers. De eerste twee uur zijn gratis, voor een volledige dag betaal je een beperkt bedrag.

Het gaat om volgende locaties:

- Gezelleplein
- Omgeving Sint-Pieterskerk
- Noordzijde Esplanade
- Weverijstraat (stedelijke bibliotheek)



▶ **Betalend kort parkeren**

Dit parkeerregime is beperkt tot de belangrijkste winkelstraten. Het gaat om de as tussen het station en de Menenpoort met uitlopers in de Diksmuidestraat en het Vandenpeereboomplein.

Binnen deze zone zijn meer dan 70 parkeerplaatsen omgevormd tot Shop&Go-plaatsen. Op die plaatsen kan iedereen 30 minuten gratis parkeren zonder een ticket te nemen. Een sensor meet de parkeertijd en waarschuwt de parkeerwachters als een wagen die overschrijdt. In functie van de evaluatie van het Shop&Go-systeem kan dit ook verder uitbreiden.

▶ **Blauwe zone**

Het overige gedeelte van de binnenstad is aangeduid als blauwe zone. Met het nieuwe parkeerplan werd de maximale parkeerduur hier teruggebracht van 3 naar 2 uur.

▶ **Bewonerskaart**

Bewoners binnen de blauwe zone en op plaatsen waar betalend parkeren geldt, kunnen een bewonerskaart aanvragen. De eerste kaart is gratis, de tweede kaart is betalend. Houders kunnen onbeperkt en gratis parkeren in hun bewonerszone, met uitzondering van de straten voor betalend kort parkeren en shop&go-plaatsen. Bewoners die in een straat met regime betalend kort parkeren wonen en met hun bewonerskaart in de eigen straat wensen te parkeren tijdens de uren waarop betalend parkeren geldt, betalen hiervoor twee euro per dag.

▶ **Touringcars**

Voor touringcars is parkeergelegenheid voorzien in de omgeving van het station (goederenstation). Kortparkeren kan aan de Menenpoort (drop on-drop off).

▶ **Deelgemeenten**

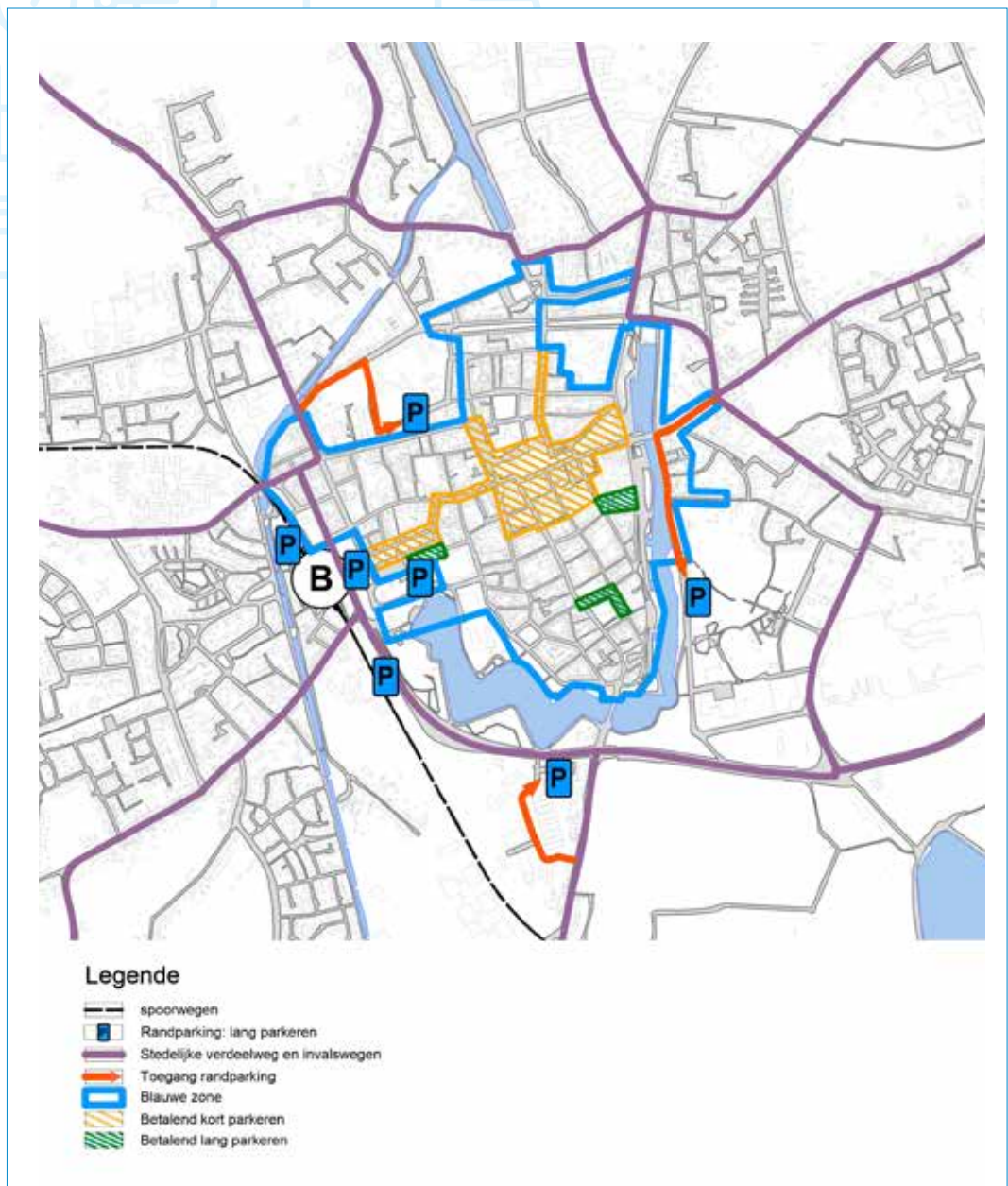
In de deelgemeenten worden geen specifieke maatregelen weerhouden wat het parkeren betreft. Hier doen zich geen structurele parkeerproblemen voor en treedt er geen hinder op naar de woonomgeving. De stad voorziet wel de mogelijkheid om ter hoogte van (concentraties aan) handelszaken kortparkeerplaatsen te voorzien.

▶ **Carpool/vrachtwagenparking**

Stad Ieper is vragende partij om een carpoolparking te voorzien in de nabije omgeving van de A19. Eventueel kan dit gecombineerd worden met een parkeerplaats voor vrachtwagens. Die staan momenteel op verschillende locaties opgesteld om te parkeren of om de chauffeur te laten overnachten.

▶ **Nieuwe bouwaanvragen**

Om de parkeeroverlast te beperken, stelt de stad een parkeerverordening op voor nieuwe bouwaanvragen. Daarin wordt het aantal te voorziene autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen vastgelegd.



Figuur 14 : Parkeerbeleid

## 6.6 Openbaar vervoer

### ► **Treinverkeer**

Het station van Ieper ligt langs de spoorlijn 69 (Kortrijk – Poperinge). In beide richtingen rijdt om het uur een IC-trein die verder de verbinding maakt met Antwerpen. Tijdens de piekuren rijden bijkomende treinen richting Brussel.

Pijnpunt is het enkel spoor langs Poperinge – Ieper – Komen. Hierdoor is er enkel mogelijkheid tot kruisen in het station van Ieper, wat dan weer leidt tot lange wachttijden bij de spoorwegovergangen van de N375 Dikkebusseweg en de N308 Poperingseweg. De stad bekijkt met de NMBS hoe dit beperkt kan worden.

De hoofdbushalte aan het station werd heringericht bij de aanpak van de stationsomgeving. Er is een overdekte zone met een lijnwinkel. De stationsomgeving fungeert als een transferium (= knooppunt) waar reizigers van het ene op het andere vervoersmiddel kunnen overstappen. Het zal verder uitgebouwd worden als bovenlokaal mobipunt.

### ► **Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid**

De organisatie van het openbaar vervoer zit op Vlaams niveau in een overgangsfase van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

#### Vervoermodel Basismobiliteit

- **Aanbodgestuurd.**
- **Elke Vlaming heeft recht op minimumaanbod openbaar vervoer.**
- **Garanderen mobiliteit vooral gebaseerd op openbaar vervoer (en dus veel minder op andere modi) ongeacht de vraag of openbaar vervoer wordt aangeboden.**
- **Vrij onafhankelijk van andere beleidsdomeinen, terwijl deze wel een grote impact kunnen hebben.**

Vlaanderen ontwikkelt nieuwe visie.

#### Vervoermodel Basisbereikbaarheid

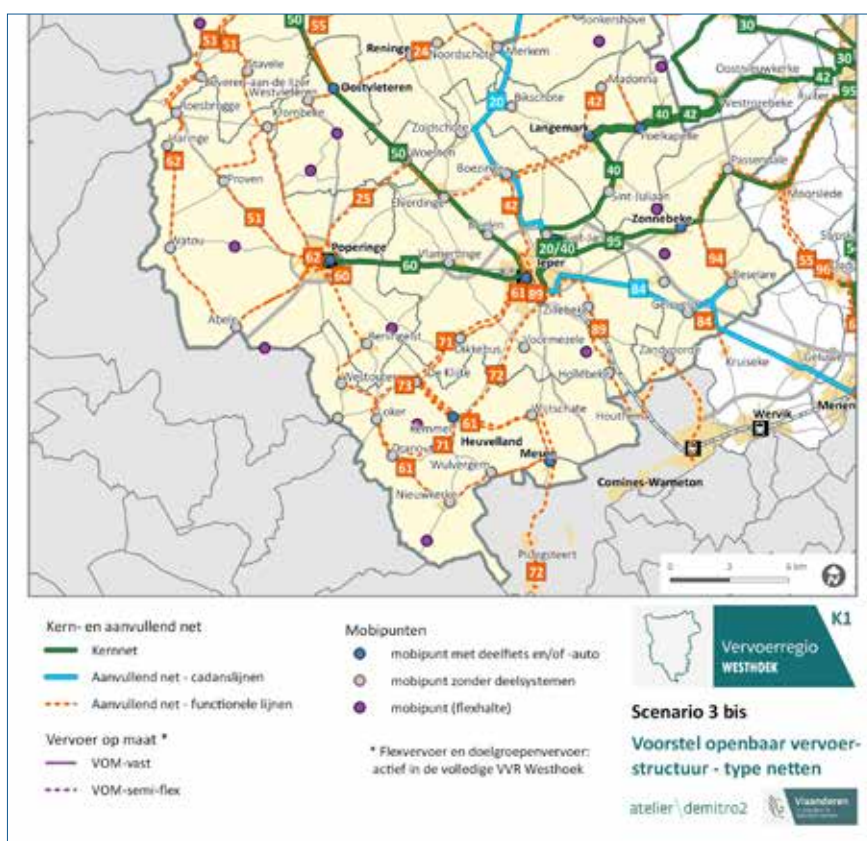
- **Vraaggestuurd.**
- **Belangrijke maatschappelijke locaties optimaal bereikbaar maken voor reizigers.**
- **Grote rol voor combimobiliteit. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen maar bij de voor- en natrajecten wil Vlaanderen inzetten op andere vervoersmiddelen, zoals autodelen en deelfietsen.**
- **Betere afstemming realiseren tussen verschillende beleidsdomeinen op korte en op lange termijn. In eerste instantie wordt daarbij gedacht aan ruimtelijke ordening.**

Binnen het concept Basisbereikbaarheid definieert de Vlaamse overheid vier vervoerlagen, die op elkaar afgestemd dienen te worden:

1. treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer,
2. kernnet: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer. Bussen en trams staan in voor:
  - de verbinding van kernen met elkaar,
  - de verbinding van voorsteden met andere steden,
  - bediening van centraal gelegen attractiepolen.
3. aanvullend net: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen. Hieronder vallen ook de functionele ritten.
4. vervoer op maat: hier gaat het om lokale vervoeroplossingen, zoals bijvoorbeeld leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvenzones,...

### ► Nieuw openbaar vervoerplan

Het nieuwe vervoerplan voor de Westhoek werd op 16 december 2020 door de vervoerregiraad in consensus definitief goedgekeurd en zal in werking treden op een nog nader te bepalen datum.



*Figuur 15 :  
 Voorstel nieuw openbaar vervoersplan Westhoek (type netten)  
 Bron: Vervoerregio Westhoek*

## ► **Kernnet & aanvullend net**

### **Volgende verbindingen zijn onderdeel van het kernnet en bedienen Ieper:**

- L20/L60 Ieper Station – Ieper Jan Ypermanziekenhuis
- L40 Torhout – Westrozebeke – Ieper
- L50 Ieper – Veurne – Koksijde
- L60 Ieper – Vlamertinge – Poperinge
- L95 Ieper – Zonnebeke – Moorslede – Roeselare

### **Volgende cadanslijnen zijn onderdeel van het aanvullend net:**

- L20 Diksmuide – Merkem – Ieper JYZ (wordt opgewaardeerd naar uurfrequentie)
- L84 Ieper – Geluwe – Menen

### **Volgende functionele lijnen zijn onderdeel van het aanvullend net:**

- L24 Diksmuide – Oostvleteren – Woesten – Poperinge
- L31 Roeselare – Hooglede – Kortemark – Diksmuide
- L42 Ieper – Poelkapelle
- L61 Poperinge – Mesen – Kemmel – Ieper
- L71 Ieper – Kemmel – Nieuwkerke
- L72 Ieper – Kemmel – Le Bizet
- L89 Ieper – Houtem – Komen

Vanuit Ieper worden twee verbindingen naar het noorden van de vervoerregio opgewaardeerd naar een uurfrequentie: namelijk naar Veurne met L50 en Diksmuide met L20. De bus naar Poperinge behoudt zijn uurfrequentie (L60).

Naast deze verbindingen in noordelijke richting zijn er drie verbindingen in oostelijke richting. Binnen het kernnet is er een halfuurfrequentie met L95 tussen Ieper en Roeselare via Zonnebeke en Moorslede. Daarnaast wordt vanuit Ieper ook de verbinding naar Torhout binnen het kernnet aangeboden met L40 via Langemark-Poelkapelle, Staden en Kortemark.

Door een combinatie van de hiervoor genoemde lijnen (L40, L60 en L95) wordt binnen Ieper een 15'-frequentie voorzien tussen het station en het Jan Ypermanziekenhuis. Ook tussen Ieper en Menen is er een uurfrequentie met L84, zij het binnen het aanvullend netwerk, via Beselare.

De reguliere lijnen zullen ook op zaterdag rijden met een uurfrequentie, wat vandaag niet het geval is. Op zondag wordt dit een tweeuurfrequentie, behalve lijn 95 die ook op zondag een uurfrequentie aanhoudt.



## ► **Vervoer op Maat**

Het Vervoer op Maat vervangt o.a. het huidige belbussysteem, ook het doelgroepenvervoer en de deelsystemen fiets en auto zullen in het vervoer op maat geïntegreerd worden.

- Voor open gebruikers (reizigers die geen toegang hebben tot het kernnet/aanvullend net omwille van tijdstip of locatie) kan de belbus vervangen worden door een busje of collectieve taxi.
- Deze vervoert de gebruiker van een mobipunt of van een halte op het kernnet of aanvullend net, naar een ander mobipunt of halte op het kernnet of aanvullend net. De focus ligt dus op het aanvoeren van de reizigers naar het KN/AN.
- Er wordt zo maximaal ingezet op het bundelen van de vervoersvragen.

**Met eerder toegekende Vlaamse subsidies worden in de streek twee grensoverschrijdende verbindingen als proefprojecten opgestart:**

→ **Poperinge-Hazebroek**

→ **Ieper-Armentières**

→ **De vervoerregio heeft nu al budget voorzien om na positieve evaluatie en mits er cofinanciering gevonden kan worden bij de Waalse en Franse partners, deze verbindingen permanent te voorzien.**

## ► **Mobipunten**

Er worden op het grondgebied van Ieper elf mobipunten aangeduid, twee in de stadskern en één per deelgemeente. Stad Ieper wil inzetten op aantrekkelijke mobipunten met gebruiksvriendelijke infrastructuur waar gemakkelijk overstapt kan worden tussen vervoersmodi. Op die manier worden inwoners ook gestimuleerd hier gebruik van te maken.

- **Regionale mobipunten:**
  - Station Ieper (+ deelfietsen en deelauto's)
  - Jan Ypermanziekenhuis (+deelfietsen)
- **Lokale mobipunten**
  - Boezinge : Diksmuidseweg ter hoogte Katspel (nieuwe halte te voorzien bij heraanleg doortocht)
  - Brielen: huidige halte Brielen Dorp (Veurnseweg N8)
  - Dikkebus: nieuwe halte te voorzien tussen huidige haltes dorp en Smisse – ter hoogte van cultureel centrum (Dikkebusseweg 480)
  - Elverdinge: huidige halte Elverdinge Kemmelbeek (Veurnseweg N8)
  - Hollebeke: huidige halte Hollebeke-dorp
  - Ter Waarde: huidige halte op Pilkemseweg
  - Vlamertinge: Poperingseweg aan de kerk
  - Voormezele: Kemmelseweg, voor kruispunt met Ruuschaartstraat (huidige halte Voormezele Kruisstraat)
  - Zillebeke: huidige halte Zillebeke-dorp
  - Zuidschote: Diksmuidseweg N369 ter hoogte van kruispunt met Steenstraat
  - Palingbeek: parking Palingbeek (Palingbeekstraat)





#### Opmerking

Het nieuwe OV-plan zal zorgen voor een wijziging in de lijnvoering doorheen de historische binnenstad. Vier bussen per uur zullen vanaf het station via de N37b Oudstrijderslaan en de Rijselstraat rijden naar de Grote Markt om vervolgens via de Korte Torhoustraat – Lange Torhoutstraat – Kalfvaart richting Jan Yperman ziekenhuis te rijden (in de omgekeerde richting is dit de Brugseweg – Stoffelstraat – Diksmuidsestraat). De Centrubus komt te vervallen.



Figuur 16 : Voorstel nieuw openbaarvervoersplan centrum Ieper  
Bron: De Lijn West-Vlaanderen



Alle bushaltes zullen waar mogelijk en gefaseerd volledig toegankelijk voor alle doelgroepen worden aangelegd.



## 6.7 Fietsverkeer

### ► Voorstel van nieuw functioneel fietsroutenetwerk

De functie van het functioneel fietsroutenetwerk is directe en veilige fietsverplaatsingen mogelijk te maken. Het netwerk sluit zo goed mogelijk aan bij de wenslijnen van het fietsverkeer. Dit betekent dat alle plaatsen waar activiteiten zijn (cfr. ruimtelijke structuur) per fiets bereikbaar moeten zijn en idealiter ook onderling rechtstreeks verbonden. Aan het netwerk wordt vorm gegeven door de schakels te categoriseren naar drie kwaliteitsniveaus:

- verbindend stelsel voor doorgaande fietsverbindingen op stads- of regionaal niveau,
- verdelend stelsel voor fietsverbindingen op gemeentelijk niveau,
- ontsluitend stelsel voor fietsverbindingen op wijk en buurtniveau.

Belangrijke kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk zijn veiligheid, sociale controle, bereikbaarheid, samenhang en continuïteit, routekeuzevrijheid, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en complementariteit van de fiets als voor- en natransportmiddel.

Het bestaande functioneel fietsroutenetwerk vormt het uitgangspunt, maar op een aantal plaatsen worden op basis van o.a. de vastgestelde knelpunten en bevindingen aanpassingen doorgevoerd.

### Fietssnelwegen

Fietssnelwegen vormen de hoofdroutes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en zijn de hoogste categorie van het verbindend stelsel. Meestal volgen ze spoorlijnen en kanalen. Het streefbeeld van een fietssnelweg is een fietsverbinding met kwaliteitsvolle infrastructuur: comfortabele breedte en verharding en maximaal afgescheiden van het autoverkeer.

Op het grondgebied van de stad Ieper zijn verschillende fietssnelwegen aangeduid. Sommige daarvan zijn gesitueerd langs gewestwegen waar quasi onmogelijk de kwaliteitseisen gehaald kunnen worden. De provincie West-Vlaanderen werkt aan een nieuw masterplan Fiets voor de Westhoek, waarin de bestaande selectie van fietssnelwegen wordt geëvalueerd. De volgende voorstellen en wijzigingen van fietssnelwegen worden hierin gedaan:

- F37 Ieper – Deinze : verbinding Capronstraat – Colaertplein – N37b Oudstrijderslaan – N37 Zuiderring
- F38 Ieper – Veurne: N8 of een alternatief te onderzoeken in het complex project
- F352 Ieper - Diksmuide: oude spoorwegbedding tot Boezinge – Westkaaipad (jaagpad linkeroever kanaal Ieper – Ijzer), vanaf Steenstraete jaagpad rechteroever
- F351 Ieper – Kortemark : oude spoorwegbedding richting Staden (Vrijbosroute)
- F372 Ieper – Komen : jaagpad kanaal Ieper – Komen wordt vervangen door fietssnelweg Ieper – Menen via N8. Via de F371 langs de Leie kan je verder fietsen naar Wevelgem en Kortrijk
- F381 Ieper – Poperinge : volgt het traject van de N308 tussen Ieper en Poperinge via de doortocht van Vlamertinge en Brandhoek (waar weliswaar de ruimte ontbreekt om te functioneren als volwaardige fietssnelweg)

### VERBINDING TUSSEN IEPER EN DIKSUIDE F352:

- Het jaagpad langs het kanaal Ieper-IJzer vervangt voorlopig het oude spoorwegtracé.
  - Echter vergt dit laatste nog een ongelijkgrondse oversteek van de N38 en eveneens een veilige oversteek van de N369 te Boezinge. Dit is momenteel in onderzoek.
- Het jaagpad op linkeroever Sluispad - Molenweg - Westkaaipad is al grotendeels voorbehouden voor fietsers en voetgangers in een rustige, groene omgeving, maar is op bepaalde plaatsen oncomfortabel (door opstekende boomwortels) en vrij smal. Het beheer is in handen van de Vlaamse Waterweg. Het pad eindigt in Lo aan de Knokkebrug, waar de IJzer kan gevolgd worden tot Diksmuide. Richting Veurne moet dan wel een vlotte verbinding gezocht worden met het Lokanaal om verder te fietsen.



Figuur 17 : Zoekzone fietsverbinding Lokanaal en Ieperleekanaal (suggestie onderdeel F38 Ieper-Veurne aan Vervoerregio)

### DE VERBINDING NAAR ROESELARE EN DEINZE F37

- Deze verbinding loopt vandaag dwars door het stadscentrum en vervolgens via de Zonnebeekseweg. De kwaliteit van deze route als fietssnelweg kan niet worden gegarandeerd en wordt vervangen door het tracé van de N37.
- De gewestweg N37 ligt op het oude spoorwegtracé Ieper – Roeselare. Het is een zeer rechtlijnig tracé. Er liggen reeds vrijliggende fietspaden, maar deze zijn weinig aantrekkelijk. Ook het kruisen van het op- en afrittencomplex A19 Ieper Centrum is vandaag op het vlak van verkeersveiligheid een knelpunt.
  - Op termijn kan gedacht worden aan minimaal een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad maar nog beter een aparte fietsweg/ventweg bij voorkeur aan de noordzijde en op enige afstand van rijweg voor het gemotoriseerd verkeer.
  - Ook een goede fietsverbinding tussen station en de strategische spie aan de zuidzijde van de N37b Oudstrijderslaan verdient verder onderzoek. Een mogelijkheid is het doortrekken van het dubbelrichtingsfietspad op het Colaertplein, dat nu stopt aan de Dikkebusseweg langsheen de vesten tot aan de Rijselpoort en de Leopold III-laan. De bestaande verbinding tussen de spoorwegoverweg aan de Capronstraat/Poperingseweg en het Colaertplein over het stationsplein vervolledigt dit alternatief als fietssnelweg.

### **Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van bovenlokale fietsroutes voor doelgerichte fietsverplaatsingen. Het richt zich op fietsverplaatsingen tussen woonkernen en attractiepolen (stations, scholen, carpoolparkings, regionale bedrijventerreinen,...). Het BFF valt voor een stuk samen met de lokale wegen type I en II:

- Brugseweg : verbinding met Sint-Jan
- Kalfvaart – Pilkemseweg - Briekestraat: verbinding met Langemark
- N375 Dikkebusseweg - : verbinding met Dikkebus en Heuvelland
- N331 Kemmelseweg : verbinding met Kemmel
- N336 Rijselstraat - Rijselseweg : verbinding met Wijtschate
- Meenseweg tussen centrum en N37: verbinding met Geluwe
- Bellestraat : Vlamertinge – Reningelst
- Windeweg – Ouderdomseweg : Dikkebus – Reningelst
- Vlamertingestraat : Vlamertinge – Elverdinge
- N333 Steentjemolenstraat : Elverdinge – Poperinge
- Steenstraat: Elverdinge – Zuidschote
- Boezingestraat - Dekemelelaan: Elverdinge – Boezinge
- N369 Diksmuidseweg (ten oosten van het kanaal Ijzer -Ieper)
- Picanollaan - Zillebekevoetweg – Zillebekevijverdreef – Komenseweg: verbinding met Zillebeke en Hollebeke
- Klijtgatstraat (Hollebeke – Zandvoorde)
- Polenlaan - Westkaaipad tot N369 Diksmuidseweg (verbinding met Boezinge)

### **Voorstel van nieuwe bovenlokale routes (opgenomen in masterplan Fiets Westhoek)**

- Fietsring Leopold III-laan – Hoornwerk – Kiplinglaan – Hoge Wieltjesgracht – Mascheleinstraat – Plumerlaan
- Noordhofweg – Zwaanhofweg en Hogeziekenweg (in functie van toekomstige fietsbrug over kanaal)
- Jaagpad Ieper – Komen (Bijlanderpad) tot Rijselseweg (voorheen fietssnelweg)
- Neerwaastenstraat – Kortewildestraat (verbinding Wijtschate – Hollebeke)
- Verbinding naar Komen langs spoorlijn vanaf Kortewildestraat (voorheen fietssnelweg)
- Frenchlaan (voorheen fietssnelweg)

### **Bijkomende voorstellen:**

- Haiglaan – N8 Veurnseweg : verbinding met Brielen en Elverdinge (vervanging van fietssnelweg)
- Sluispad – Molenweg tot Westkaaipad

### Lokaal functioneel fietsroutenetwerk

De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsroutenetwerk en ontsluiten wijken en buurten. Een lokale functionele fietsroute (LFF) is een route gericht op doelgericht, lokale fietsverplaatsingen in functie van het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen (al of niet over de grenzen van één gemeente heen).

De lokale fietsroute voldoet aan de volgende afwegingscriteria:

- sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF)
- de lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) tenzij het wenselijk is om een extra sociaal veiliger of verkeersveiliger fietsroute aan te bieden.

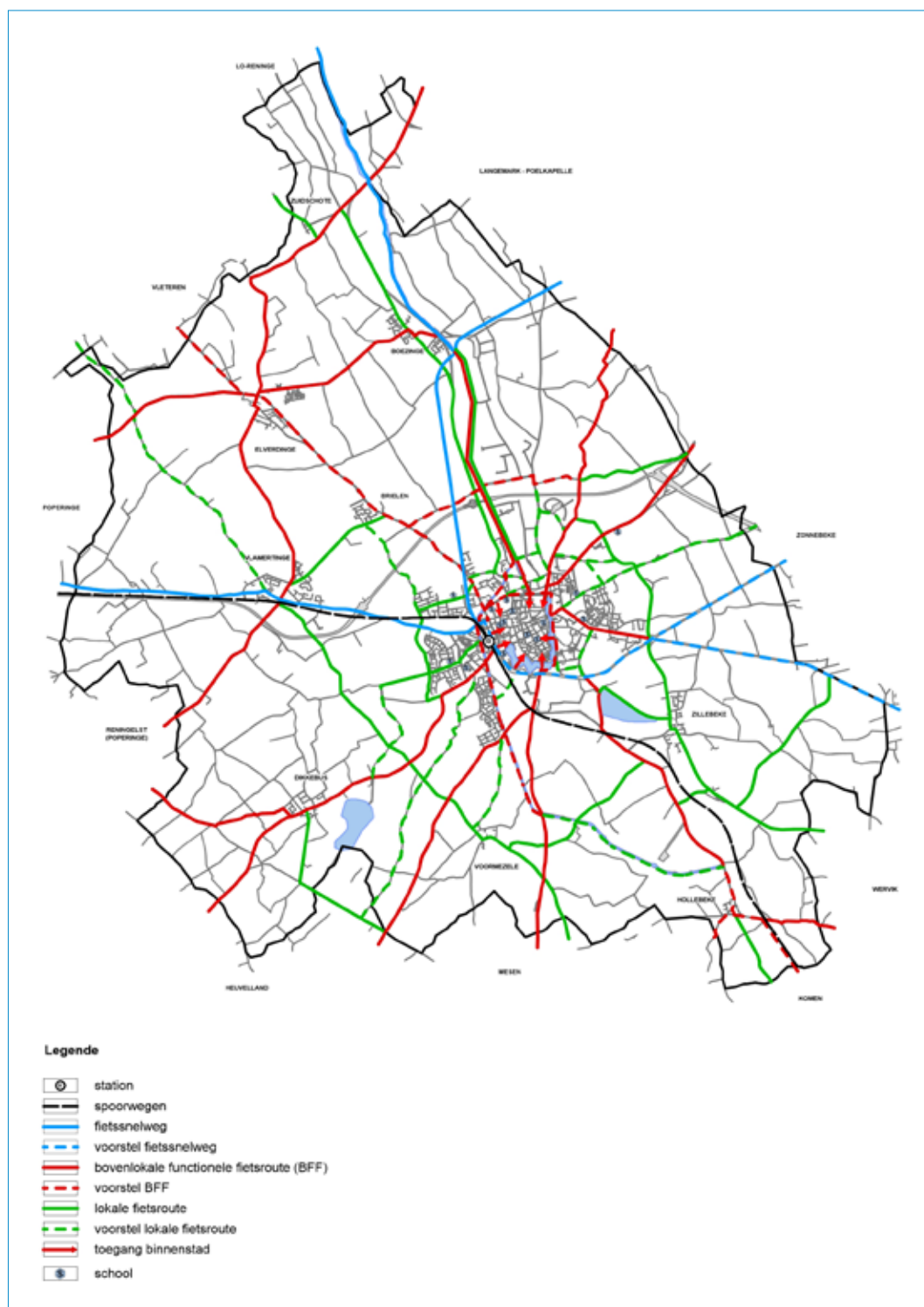
In Ieper worden naast de scholen en het station, ook gemeentelijke voorzieningen zoals het administratief centrum Auris en het Jan Yperman ziekenhuis door een fijnmazig net met het woonweefsel verbonden. Tot het lokaal fietsroutenetwerk behoren, vanuit het vorige mobiliteitsplan:

- N369 Diksmuidseweg (verbinding Ieper – Boezinge – Zuidschote) – verderop is de N369 een bovenlokale route
- Oostkaai: verbinding met Boezinge en bedrijventerrein
- Brielenstraat (verbinding Brielen – Vlamertinge)
- N381 Krommenelststraat – Ruuschaartstraat – Sint-Elooiseweg (verbinding Vlamertinge – Voormezele)
- Vaartstraat (verbinding Voormezele – Zillebeke)
- Maaldestedestraat – Wervikstraat (Zillebeke)
- Pappotstraat (Zillebeke)
- Blauwepoortstraat (Zillebeke)
- Kruiskalsijdestraat – Potijzestraat – Groenestraat (Sint-Jan)
- Kerkstraat – Hallebaststraat – Vierstraat (verbinding Dikkebus – Wijtschate)
- Frezenbergstraat – Omloopstraat – Adriaansensweg – Augustijnenstraat (westzijde stedelijk gebied Ieper)
- Komenseweg ten zuiden van Hollebeke
- Zuidschotestraat (verbinding Zuidschote – Reninge)

### **Bijkomend worden de volgende lokale routes voorgesteld:**

- Pilkemseweg – Dehemlaan (administratief centrum Auris, Jan Yperman ziekenhuis en bedrijventerrein)
- Steverlyncckstraat (sportcentrum)
- Oude Veurnestraat – Diksmuidseweg (toekomstige scholencampus) : behoort vandaag tot het BFF, maar wordt vervangen door Plumerlaan – Masscheleinlaan – Hoge Wieltjesgracht
- Zonnebeekseweg tot Potyze (van fietssnelweg naar lokaal)
- Weverijstraat – Brugseweg
- Bellewaerdepad (Jan Yperman ziekenhuis) en verbinding naar Zonnebeekseweg (De Vloei)
- Dwarse kruising over de strategische spie
- Wittenhuisstraat (verbinding met Voormezele)
- Seelbachdreef (verbinding met Zillebeke)

- Waterpoortstraat – verbinding tussen Dehemlaan en Bellewaerdepad (verbinding bedrijventerrein – westelijke woonwijken)
- Verbinding Bijlanderpad – binnenstad door Strategische Spie
- Hospitaalstraat – Gasthuisstraat – Elzendammestraat (verbinding Vlamertinge – Vleteren)
- Dikkebusvijverpad – Orchideeënlaan – Willibaldlaan – Narcissenlaan (alternatieve verbinding met Dikkebus)
- Pannenhuisstraat – Kriekstraat (alternatieve verbinding naar Kemmel)
- Bijlanderpad tussen de Rijselseweg en de Komenseweg (binnen domein Palingbeek, voorheen fietssnelweg)



Figuur 18 : Voorstel van fietsrouten netwerk

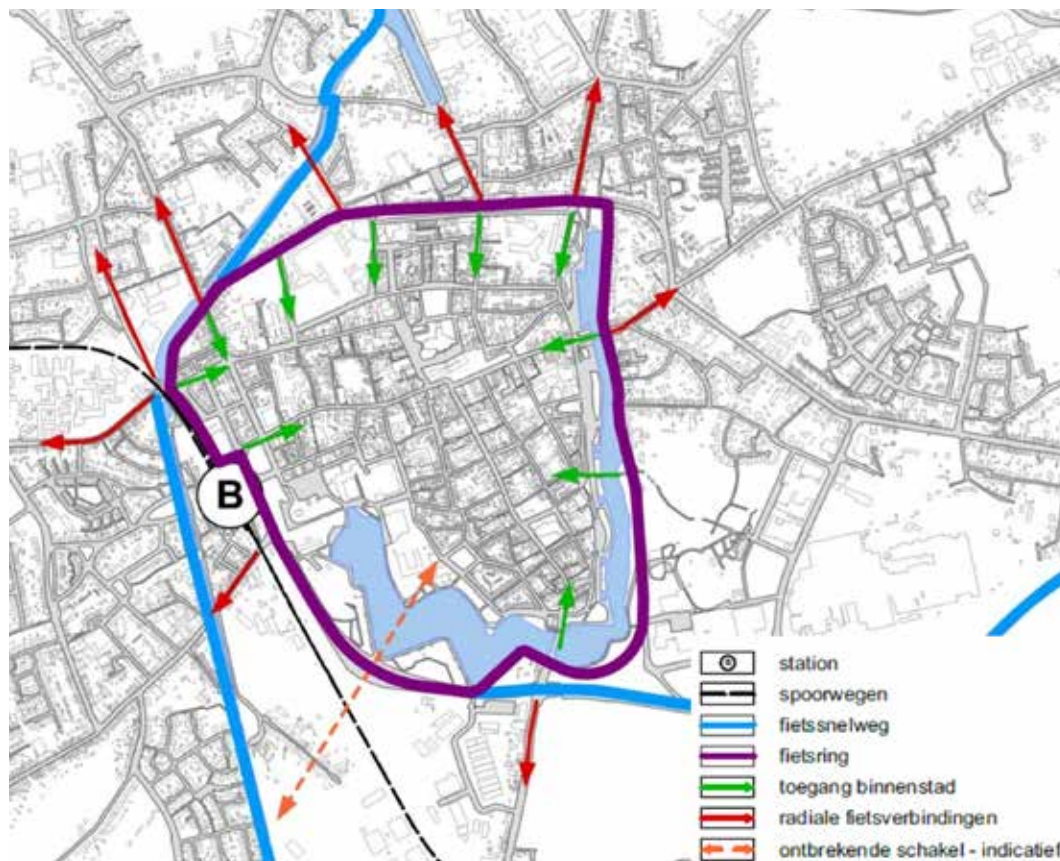
### ► Fietsen in de binnenstad

Rondom de historische binnenstad wordt een tangentiële verbinding uitgebouwd bestaande uit enerzijds de Oude Vaartstraat - Plumerlaan - Masscheleinlaan - Hoge Wieltjesgracht - Kiplinglaan - Hoornwerk - Leopold III-laan. Hierop sluiten de verschillende noordelijke, oostelijke en zuidelijke fietsroutes aan. Er wordt voorgesteld om deze te selecteren als BFF in vervanging van Oude Veurnestraat - Diksmuidseweg - Brugseweg (noordelijk deel), en de Lange Torhoustraat - Kauwekijnstraat - Bollingstraat - Aalmoezenierstraat (oostelijk deel).

Een vlotte verbinding tussen de Leopold III-laan en het kruispunt N37 - Rijselseweg vervolledigt

deze tangentiële verbinding. Via de N37b Oudstrijderslaan en de verbinding langs het station tot aan de Capronstraat/Poperingseweg wordt de fietsring gesloten.

→ Er ontstaat een heuse fietsring rondom de stad die ook de groene ringstructuur volgt.



Figuur 19 : Voorstel van fietsring

Op deze fietsring zijn al verschillende maatregelen genomen ten voordele van de fietsers (o.a. onderbreken van de Leopold III-laan, fietspaden langs de Masscheleinlaan). Bijkomende acties zijn noodzakelijk om deze verbinding fietsvriendelijker te maken. Dit is onderdeel van een aparte studie. Hierbij wordt gedacht aan het verlenen van voorrang aan de fietser (op een veilige manier) bij oversteken (rekening houdend met het openbaar vervoer), en delen inrichten als fietsstraten (bv. Oude Vaartstraat) om een autoluw karakter te verkrijgen.

Vanaf deze ringstructuur kunnen fietsers de binnenstad via verschillende toegangen bereiken (Rijselfoort, Poternebrug, Menenpoort, Lange Torhoutstraat, Diksmuidestraat, Minneplein). Er dient voldoende aandacht te worden gegeven aan deze in- en uitgangen op de fietsring, zowel naar het stadscentrum toe als naar het buitengebied.

De stad stelt ook een bijkomende toegang tot de Vesten vanuit de Strategische Spie en de N37b Oudstrijderslaan voor. Op die manier ontstaat een veilige en snelle verbinding tussen de Strategische Spie, de achterliggende wijken en het stadscentrum (en omgekeerd).

De hierboven reeds aangehaald als noodzakelijke studie moet de volgende knelpunten onderzoeken:

- Stationsomgeving
- Herinrichting N37b Oudstrijderslaan
- Verbinding N37b Oudstrijderslaan – Leopold III-laan

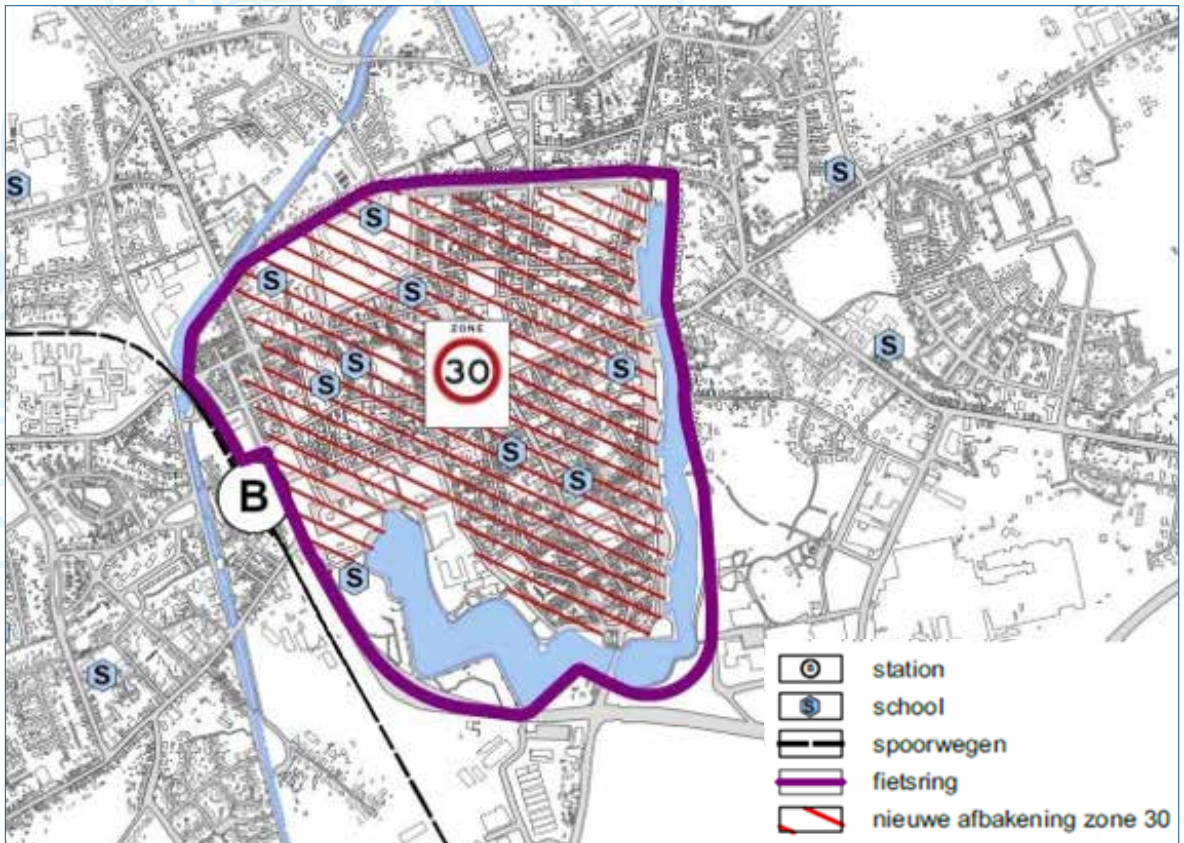


- Situatie jeugdstadion
- Oversteek Basculestraat
- Inrichting Hoge Wieltjesgracht
- Kruispunt Haiglaan
- Inrichting Oude Vaartstraat
- Oversteek N308 Poperingseweg
- Wenselijkheid voorrang van fietsers bij dwarsen wegen
- ....

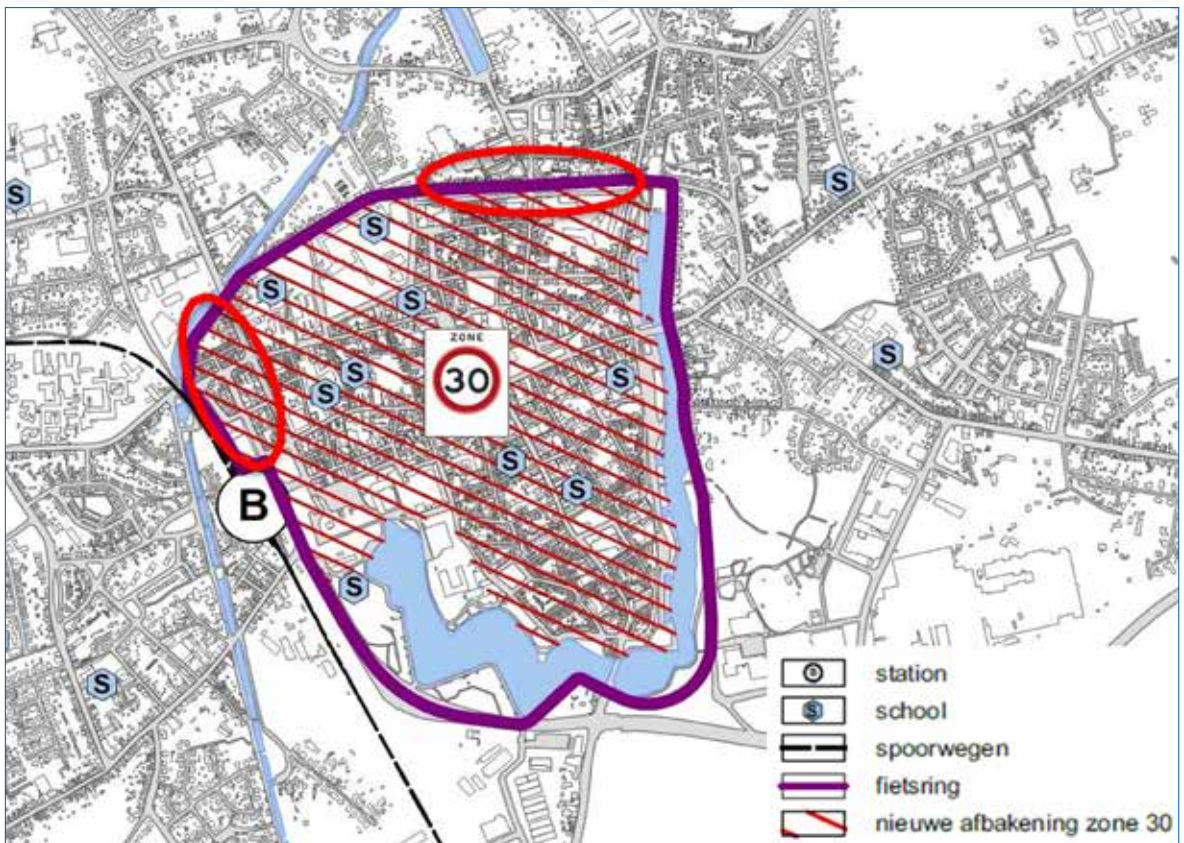
Zoals hierboven ook vermeld betreft het centrum van Ieper al een aantal jaren zone 30. Deze snelheidsbeperking wordt echter niet altijd nageleefd door de automobilisten, zeker in een aantal brede straten zoals de Rijselstraat. Bijkomende maatregelen ter bescherming van de fietser zijn daarom zeker op hun plaats.

#### Stad Ieper formuleert vier voorstellen:

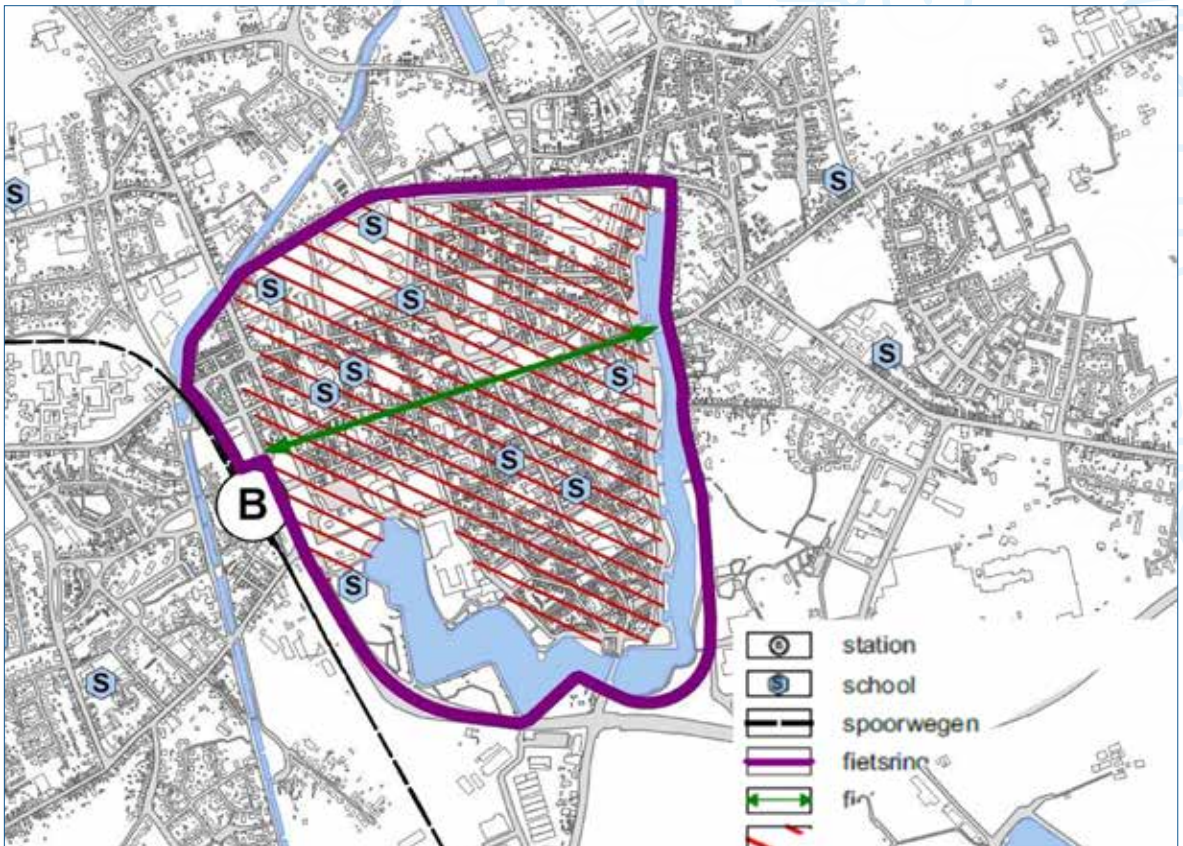
1. De huidige zone 30 fietsvriendelijker maken door kleine ingrepen (verlagen boordstenen, fietsvriendelijke strook bij heraanleg kasseistraten,...). Dit is een verderzetting van het huidige beleid (fietscomfortplan).
2. Een uitbreiding van de zone 30 binnen de volledige contour van de fietsring met omgeving Capronstraat en Masscheleinlaan – Hoge Wieltjesgracht, alsook uitvoering fietscomfortplan.
3. Uitwerking fietsas tussen station en Menenpoort.
4. Uitwerking fietsas tussen station en Menenpoort en een noord-zuidfietsas.



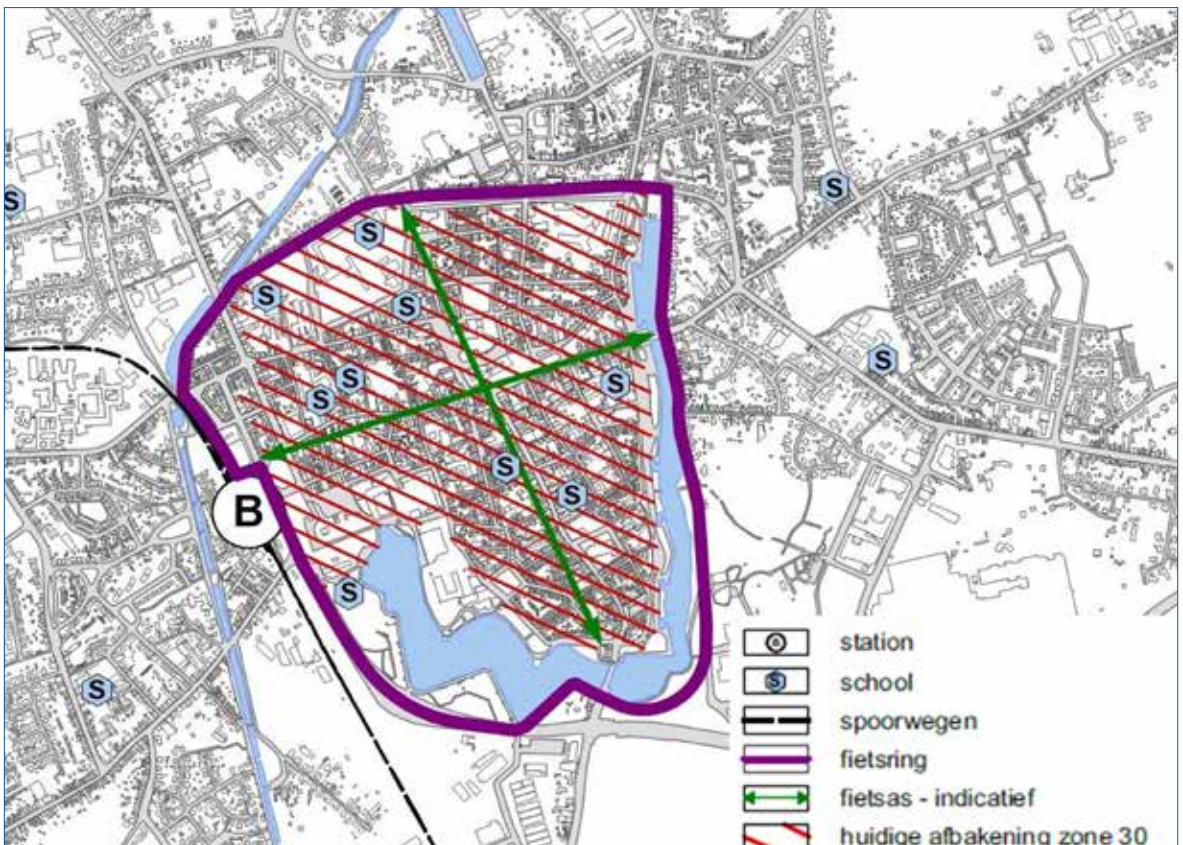
Figuur 20 : Fietsen in de binnenstad: voorstel 1



Figuur 21 : Fietsen in de binnenstad: voorstel 2 (uitbreiding zone 30 met rode ovaal)



Figuur 22 : Fietsen in de binnenstad: voorstel 3



Figuur 23 : Fietsen in de binnenstad: voorstel 4

Los van de keuze tussen de verschillende opties wordt voorgesteld om geen enkele straat in de historische binnenstad als bovenlokale of lokale fietsroute te selecteren. Dat is bijvoorbeeld ook het geval voor de historische binnenstad van Brugge.

Uit het participatietraject blijkt dat het merendeel van de deelnemers (65%) een voorkeur heeft voor de aanleg van een fietsring rond de binnenstad die aansluit op twee veilige en comfortabele fietsassen door het centrum (noord-zuid en oost-west). Dit voorstel kan gecombineerd worden met de uitbreiding van de zone 30 (voorstel 2).

## ► **Fietsvoorzieningen**

### Fietspaden

Ieper wil volop inzetten op comfortabel en veilig fietsen in de stad. Fietspaden zijn daarbij een belangrijk aspect, maar evenwel niet overal haalbaar (denk aan woonbuurten) of vereist. Bijvoorbeeld bij trage wegen en landbouwwegen kan ook met gemengd verkeer voldoende veiligheid geboden worden voor de fietsers, ook op een fietsroute. Wanneer het conflict met het gemotoriseerd verkeer te hoog is (ofwel op het vlak van snelheid, ofwel omwille van de intensiteiten) is een fietspad of een aangepaste weginrichting wel een vereiste om de veiligheid van de fietsers op een fietsroute te garanderen.

Het Vlaams vademecum fietsvoorzieningen (laatste versie 2017) bepaalt de inrichtingseisen per type fietsvoorziening wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen, waar voorgaande oplossingen niet haalbaar zijn.

Op een aantal geselecteerde bovenlokale fietsroutes in Ieper zijn de fietspaden ondermaats en wordt de aanbevolen breedte van het vademecum niet gehaald of ontbreken zelfs volledig. Dit is het geval langsheen:

- Haiglaan en N8 Veurnseweg (Scholierenpad is alternatief voor Haiglaan aan de westzijde en in het kader van de uitbreiding van de Scholencampus)
- Brugseweg (tussen centrum en Sint-Jan)
- N8 Meenseweg (tussen centrum en N37)
- N308 Poperingseweg (tussen Vlamertinge en Poperinge)
- Komenseweg
- Steenstraat
- N375 Dikkebusseweg
- Bellestraat
- N365 Armentierseweg

Ook op verschillende lokale fietsroutes ontbreken fietspaden of voldoen ze niet aan de huidige normen:

- Pilkemseweg – Dehemlaan
- Oude Veurnestraat – Diksmuideseweg – Brugseweg – Basculestraat (deels)
- Steverlynckstraat
- Kruiskalsijdestraat – Potijzestraat
- Krommenelststraat – Ruischaartstraat – Sint-Elooisweg
- Lotzstraat – Middelstraat
- Maaldestedestraat – Wervikstraat
- N336 Rijselseweg ten zuiden van Sint-Elooi

In straten waar een fietspad niet haalbaar is, zet de stad maximaal in op fietssuggestiestroken. Die geven extra aandacht aan de fietsers op de weg en zorgen ervoor dat de straat optisch vernauwd wordt. Dat maant bestuurders aan hun snelheid te minderen.

### Barrièrewerking

De barrièrewerking van een aantal lineaire structuren wordt reeds opgeheven door bestaande fietstunnels:

- onder de N38 t.h.v. Briekestraat
- onder de N37 t.h.v. Zillebekevoetweg

Bijkomende fietstunnels of -bruggen verminderen de barrièrewerking van:

- het Ieperleekanaal
  - ter hoogte van de Noordhofweg: op die manier is het uitgestrekte bedrijventerrein van het Ieperleekanaal beter bereikbaar vanuit de deelgemeenten Vlamertinge, Brielen en Elverdinge en kunnen de fietspaden op de N38 als primaire weg II verdwijnen.
  - een mogelijk alternatief is een fietsbrug in het verlengde van de Waterpoortstraat, waarmee dan ook de onveilige situatie aan de kop van de kaai kan vermeden worden. Dit alternatief ligt echter zeer zuidelijk en lost de barrièrewerking ten noorden van de N38 niet op. Dit alternatief sluit wel de fietsverbinding aan de noordzijde van het kleinstedelijk gebied.
  - een derde locatie is ter hoogte van de Overdrachtstraat in functie van de toekomstige ontwikkeling Reigersburg. Dit kan eventueel complementair zijn met de brug t.h.v. Noordhofweg.
- **Deze drie locaties zijn verder te onderzoeken op technische haalbaarheid en gebruikspotentie**
- de Vesten vanuit de Strategische Spie
- N38
  - via een ondertunneling in het verlengde van de Vrijbosroute (onderdeel fietssnelweg en in het kader van de scholencampus Veurnseweg).
  - ter hoogte van de Adriaansensweg (in het kader van de scholencampus Veurnseweg), indien haalbaar. Deze straat is immers momenteel niet gelegen op een fietsroutenetwerk.
- Onder de spoorweg ter hoogte van het station (zodat fietsers niet meer worden gehinderd door de gelijkgrondse spoorwegovergangen van de N308 Poperingseweg en N375 Dikkebusseweg).

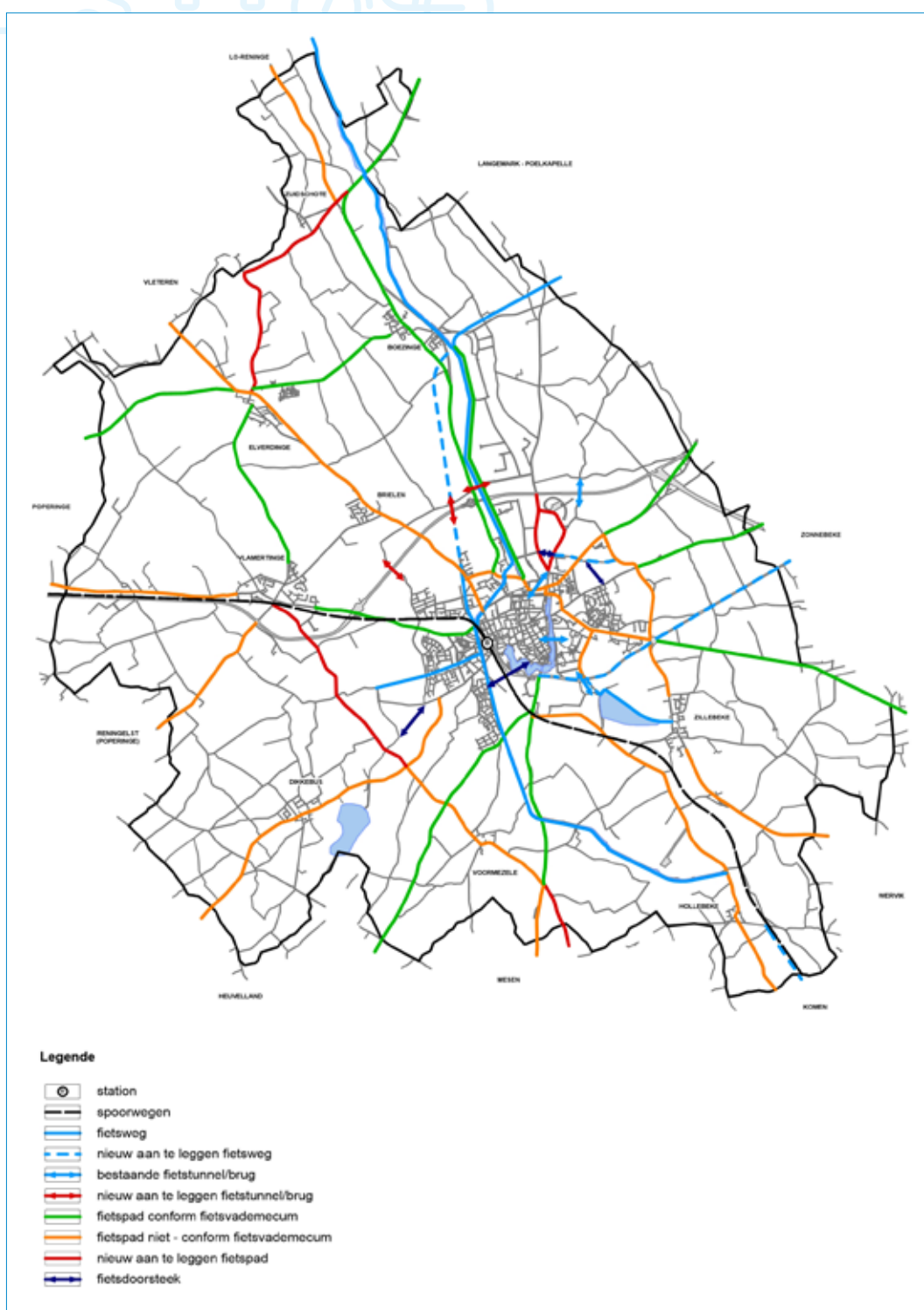
### Fietsstraten

Stad Ieper onderzoekt waar het concept van fietsstraten/fietszone mogelijk kan worden toegepast (vb. Oude Vaartstraat als onderdeel van de fietsring of de fietsassen in de binnenstad).

In een fietsstraat mogen fietsers de volledige breedte van de rijbaan (eenrichtingsverkeer) of de helft van de rijbaan langs de rechterzijde (tweerichtingsverkeer) gebruiken. Gemotoriseerde voertuigen mogen fietsers niet inhalen en maximum 30 kilometer per uur rijden.

Om tot een veilige fietsstraat te komen, is de verhouding tussen het aantal fietsers en gemotoriseerd verkeer cruciaal. In goed functionerende fietsstraten zijn de fietsers dominant en is het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt. Enkel het plaatsen van de wettelijk nodige verkeersborden is dus niet genoeg. De implementatie dient dan ook doordacht te gebeuren. Een fietsstraat is succesvol als bestuurders van motorvoertuigen echt het gevoel hebben te gast te zijn.

Dat wordt in de eerste plaats bepaald door een zichtbare aanwezigheid van fietsverkeer. Bijkomend moet er aandacht zijn voor infrastructurele maatregelen (duidelijk maken dat auto's te gast zijn) alsook flankerende maatregelen (informereren, sensibiliseren en indien nodig verbaliseren). Fietsstraten worden in de eerste plaats aangelegd als onderdeel van een fiets- of schoolroute. Als de randvoorwaarden voor een fietsstraat niet goed zijn, dan is de kans op succes volgens een studie van Fietsberaad gering. Fietsstraten zijn pas succesvol als ze fietsvriendelijk zijn en logisch liggen binnen het fietsnetwerk.



Figuur 24 : gewenste en bestaande fietsvoorzieningen

### ► Oversteekbaarheid

Om de algemene verkeersveiligheid te verhogen, moet de oversteekbaarheid van belangrijke wegen verbeterd worden (niet alleen voor fietsers). Daartoe worden onveilige kruispunten heringericht. Overgedimensioneerde wegen en kruispunten kunnen worden ingesnoerd en deels onthard. Wij denken hierbij aan de kruispunten:

- met de N38 t.h.v. de Pilkemseweg
- met de N37 t.h.v. Rijselseweg
- met de N369 in Boezinge t.h.v. Vrijbosroute
- oversteken Bijlanderpad met N331 en N336
- alle kruispunten van de fietsring:
  - Capronstraat – Oude Vaartstraat
  - Oude Vaartstraat – Haiglaan – Plumerlaan
  - Plumerlaan – Masscheleinlaan - Minneplein
  - Masscheleinlaan – Hoge Wieltjesgracht -Diksmuidestraat - Stoffelstraat
  - Hoge Wieltjesgracht – Lange Torhoutstraat – Kalfvaart – Basculestraat
  - Basculestraat – Kiplinglaan
  - Kiplinglaan – Frenchlaan - Hoornwerk

### ► Fietsstallingen

Over de historische binnenstad verspreid telt Ieper op vandaag 357 fietsstallingen. Deze situeren zich hoofdzakelijk op de as tussen het station en de Menenpoort. Zo zijn er op de Grote Markt in totaal 82. Het comfort van deze fietsstallingen is basis (niet overdekt noch beveiligd). Met de opmars van de elektrische fietsen is er vraag naar een of meerdere overdekte en zichtbare fietsstalling(en) in het centrum van Ieper, maar ook op andere locaties zoals Esplanade. De stad gaat op zoek naar geschikte plaatsen.



Figuur 25 : Overzicht huidige fietsstallingen binnenstad

leper wil daarnaast de fietsenstallingen systematisch verder uitbouwen op andere locaties: in de dorpskernen, aan openbare voorzieningen en aan haltes van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld zal in elke deelgemeente aan iedere hoofdhalte een veilige fietsenstalling voorzien worden, al dan niet onderdeel van een mobipunt.

Het stadsbestuur ontvangt ook meer en meer vragen betreffende het voorzien van buurtfietsenstallingen op locaties.

## 6.8 Voetgangersverkeer

### ► Algemeen

Veel verplaatsingen binnen de stad kunnen te voet gebeuren. Dit vermindert de verkeers- en parkeerdruk in de kern. Bovendien verhoogt dit ook de levendigheid en de aantrekkelijkheid van de stad. Noodzakelijke voorwaarde is evenwel de uitbouw van aantrekkelijke looproutes binnen het centrum, tussen het centrum en de randparkings en tussen het centrum en de woonwijken.

De stad besteedt bij de herinrichting van straten veel aandacht aan comfortabele en brede voetpaden. De toegankelijkheid voor alle gebruiksgroepen staat hierbij centraal. Bij grote projecten wordt hieromtrent extern advies ingewonnen.

Doelstelling is om verder een fijnmazig en goed uitgerust netwerk van toegankelijke voetgangersroutes uit te bouwen. De focus ligt hierbij op de kernen. De bestaande straten worden zoveel mogelijk voorzien van conforme voetpaden of ingericht volgens het principe van woonerf. Waar mogelijk wil de stad doorsteekjes realiseren en trage wegen integreren in het voetgangersnetwerk. In de binnenstad kunnen de steegjes en voormalige brandwegen ingezet worden om het wandelnetwerk verder uit te bouwen.

Het is belangrijk voor voetgangers om veilig te kunnen oversteken. Binnen de zone 30 kunnen zij in principe overal oversteken. Zebrapaden worden wel nog voorzien bij schoolomgevingen en ter hoogte van belangrijke looplijnen. Buiten de zones 30 wordt sterk aandacht gegeven aan de zichtbaarheid en veilige inrichting van oversteekplaatsen. Bij een heraanleg neemt leper de nodige maatregelen zodat deze integraal toegankelijk zijn. Bij kruispunten met verkeerslichten worden waar mogelijk rateltickers voorzien voor blinden.

### ► Schoolomgevingen

Veilige schoolomgevingen en schoolroutes zijn prioriteit voor stad leper.

Schoolomgevingen worden uniform herkenbaar gemaakt door volgende elementen (waar technisch haalbaar):

- kus- en wegzone
- wegmarkering verkeersbord A23 (plaats waar speciaal veel kinderen komen)
- verticale accentpaal
- voetpaduitstulping
- waar mogelijk: invoering schoolstraten



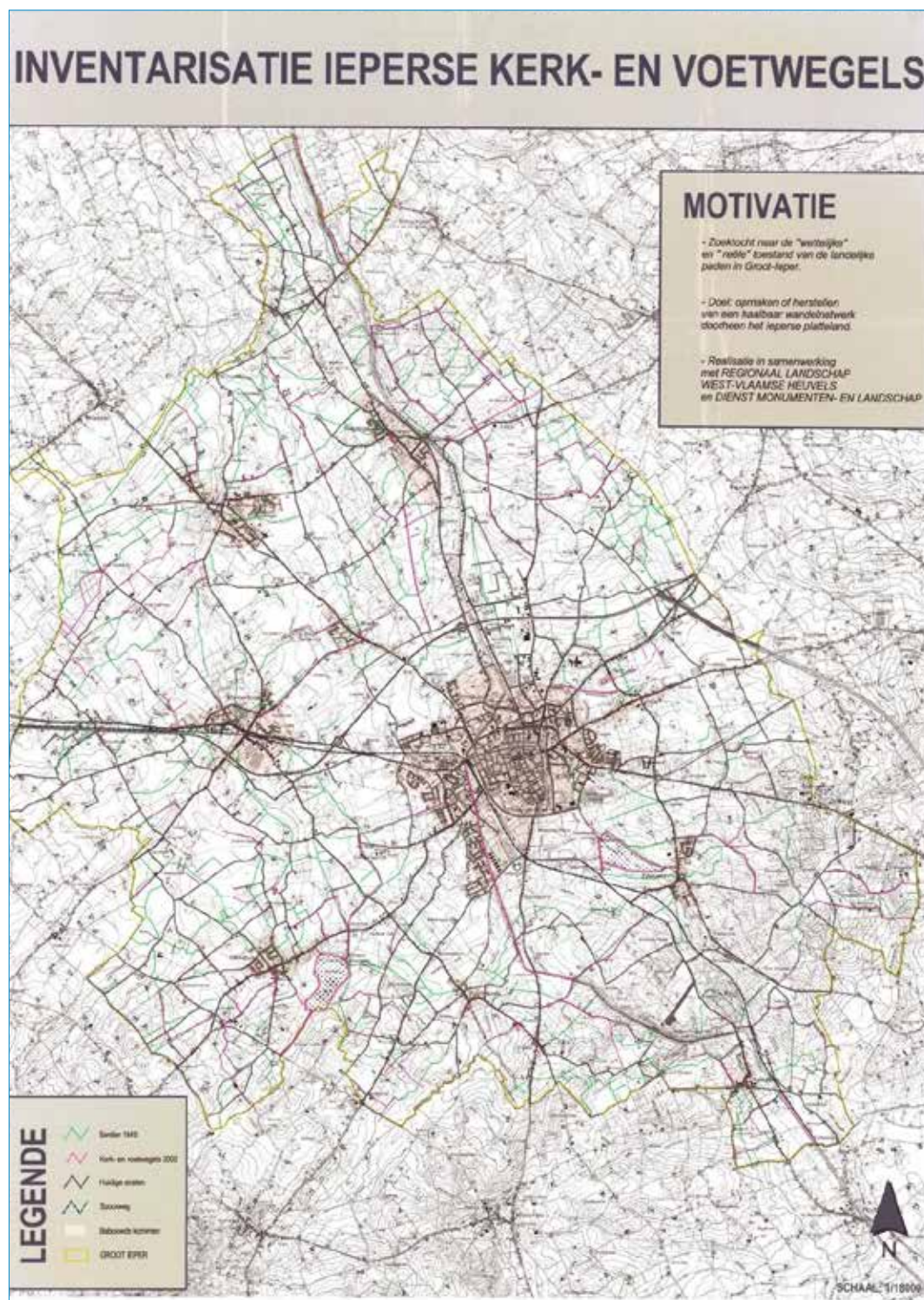
#### Opmerking:

De meeste schoolomgevingen bevinden zich echter langs een (belangrijke) invalsweg die moeilijk af te sluiten valt. Hier worden dan specifieke maatregelen genomen die de verkeersveiligheid optimaliseren.



### ► Trage wegen

In samenwerking met het Regionaal Landschap West-Vlaamse Heuvels en de Dienst Monumenten en Landschap werd al in 2002 een kaart opgemaakt van alle Ieperse kerk- en voetwegels.



Figuur 26 : Trage Wegen Ieper (2002)

Wat uit de kaart vooral opvalt, is dat bijzonder veel kerk- en voetwegels uit de atlas van de buurtwegen (1845) verdwenen zijn. Reden daarvoor is de grote verwoesting van de omgeving rond Ieper tijdens de Eerste Wereldoorlog.

In de partiële herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd reeds een duidelijke visie geformuleerd omtrent trage wegen. Trage wegen kunnen:

- geherwaardeerd volgens hun oorspronkelijke tracé,
- (gedeeltelijk) worden verlegd,
- worden afgeschaft.

→ Dit dient per tracé afgewogen te worden aan de hand van een aantal afwegingselementen.

#### Voor bestaande, functionele trage wegen

In principe staat het behoud van deze wegen voorop.

In sommige gevallen is het aangewezen deze toch te verleggen, bijvoorbeeld als ze dwars door een landbouwperceel lopen en hinder geven om het perceel te bewerken. Wanneer een weg aan herinrichting toe is, kan de stad in samenspraak met de landbouwer kijken om die te verleggen. Dat kan naar de perceelsgrenzen of naar een eventuele aanwezige beekvallei (als de omrijfactor niet te groot is). Ook moet rekening gehouden worden met de ecologische en cultuurhistorische waarde. Indien het beschikbaar omliggend wegennet voldoende fijnmazig en verkeersveilig is, kan overwogen worden om de trage weg af te schaffen.

#### Voor afgesloten of niet langer zichtbare trage wegen

Er wordt kritisch onderzocht of de verbinding best kan worden hersteld of afgeschaft.

Vragen die de stad zich daarbij stelt: is het een interessante verbinding? Welke punten verbindt de trage weg en zorgt dit voor een meerwaarde tegenover de bestaande weginfrastructuur? Vormt het een opwaardering voor de omgeving?

Zoals eerder vermeld is de perceelstructuur in de Westhoek dermate gewijzigd als gevolg van WO1, dat de nadruk eerder ligt op het herstellen van interessante verbindingen dan op het effectief heropenen van bestaande tracés uit de atlas.

Bij het herstellen van verbindingen, geniet het de voorkeur om niet dwars door landbouwpercelen te passeren (als tenminste de cultuurhistorische waarde laag is). In overleg met de landbouwer kan een verantwoord alternatief gezocht worden.

Bovenstaande visie is voornamelijk relevant voor het buitengebied van Ieper. Binnen het stedelijk gebied en ook binnen de kernen in de deelgemeenten vormen trage wegen en binnenstedelijke steegjes handige verkortingen of doorsteken in een functioneel voetgangersnetwerk of fietsnetwerk. Ze vormen voor zachte weggebruikers vaak een alternatieve en verkeersveilige route naar bepaalde bestemmingen. De stad denkt in het bijzonder ook aan schoolroutes en ambieert om trage wegen daar in te schakelen. In overleg met de scholen wordt nagegaan of er potentieel trage wegen aanwezig zijn die zinvol kunnen worden ingezet in het voetgangers- en fietsverkeer naar de school.

→ Trage wegen bieden dus heel wat mogelijkheden voor planningsprocessen op kleinere schaal. De stad denkt daarbij in eerste instantie aan de zes zones voor strategische stedelijke ontwikkeling, zoals opgenomen in het herziene GRS, maar zoals al aangehaald ook aan schoolvervoerplannen en veiligere schoolomgevingen.

Mogelijke nieuwe trage wegen zijn het verlengen van het Bellewaerdepad tussen de Pilkemseweg en de Dehemlaan, en op langere termijn tot aan de Molenweg (via een brug) en tussen de Krommenelststraat en de Frezenbergstraat, trage weg tussen de Adriaansensweg en de Brielenstraat,...

# 07 | Ondersteunende maatregelen

## 7.1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

De stad engageert zich mee voor een duurzaam vervoersmanagement. De stad engageert zich mee voor een duurzaam vervoersmanagement, aansluitend op de ambities in het klimaatplan. Afhankelijk van de verschillende doelgroepen worden volgende acties ondernomen:

### Voor de eigen stadsdiensten:

- Verder blijven deelnemen aan de diagnostiek woon-werkverkeer (driejaarlijks). 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 baat heeft. Dit is verplicht voor alle bedrijven of openbare instellingen die meer dan 100 werknemers tewerkstellen. De stad zet dit engagement voort.
- Verder ter beschikking stellen van dienstfietsen voor de werknemers.
- Opstellen van een transitieplan voor milieuvriendelijk wagenpark.

### Voor bedrijven:

- Aanbieden inhoudelijke ondersteuning bij de opmaak van een bedrijfsvervoersplan.

### Voor scholen:

- Opstellen van een schoolvervoersplan, bv. voor de nieuwe scholencampus langs de Veurnseweg. Een schoolvervoersplan is een geheel van maatregelen om de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en op de routes van en naar school te verhogen. Streefdoel is dat het aantal milieubewuste verplaatsingen naar school toeneemt terwijl de autodruk aan de schoolpoort afneemt. Een schoolvervoersplan veronderstelt een grotere betrokkenheid van kinderen en ouders, zowel bij het opstellen als het doorvoeren van het plan.
- Aanvullen van de bestaande schoolroutekaarten. Deze worden opgesteld op maat van de school met aanduiding van de meest aan te raden routes en aandachtspunten. Dit zijn dynamische kaarten die regelmatig moeten worden aangepast conform gewijzigde verkeerssituaties. Streefdoel is dat elke school over een schoolroutekaart beschikt.
- Invoering van schoolstraten waar dit technisch mogelijk en wenselijk is (voldoende leerlingenaantal, geen groot aandeel doorgaand verkeer en beperkte bewoning). De straat wordt hierbij afgesloten voor het doorgaand verkeer, telkens bij de start en het einde van de school. Op vandaag kent Ieper twee schoolstraten, met name de Eigenheerstraat en de Bollemeersstraat.

## 7.2. Tarifiering openbaar vervoer & deelsystemen

- Stad Ieper sloot een overeenkomst af met de Lijn om haar inwoners een verminderd tarief voor de bus aan te bieden. Een kaart kost tien euro voor tien ritten en geldt enkel binnen de grenzen van Ieper en deelgemeenten. Deze overeenkomst wordt verdergezet.
- Sinds een aantal jaar staan aan het Ieperse station twaalf deelfietsen van het systeem 'Blue Bike'. Abonnees van het systeem kunnen de fietsen ontlenen voor een korte verplaatsing. De stad en de Vlaamse Overheid leggen elk een euro per rit bij. De blauwe fietsen zijn vooral interessant voor wie aankomt in Ieper met de trein of bus, en nog een beperkte afstand moet afleggen naar de definitieve bestemming. In 2018 werden 1074 ritten met de Blue Bike genoteerd, in 2019 waren dat al 1144 ritten. Het systeem van deelfietsen wordt verder opgenomen in de werking van de nieuwe mobipunten.
- In Ieper zijn momenteel zeven deelauto's, die een gestaag stijgend gebruik kennen. Ook dit project wordt verder gezet en uitgebreid indien aangewezen.
- Daarnaast wordt getest met nieuwe deelvormen, zoals elektrische deelsteps. Deelsteps zijn handig om korte afstanden af te leggen in en rond de binnenstad of om een verbinding te maken tussen station, binnenstad en Jan Yperman ziekenhuis / Ter Waarde. Aandachtspunten hierbij zijn correct parkeren van de voertuigen en correct gebruik volgens de wegcode (afhankelijk van de snelheid te beschouwen als voetganger of fietser).
- Stad Ieper onderzoekt verder om waar aangewezen deelfietsen te plaatsen aan bepaalde randparkings of andere types van deelfietsen te introduceren (denk aan elektrische fietsen of bakfietsen).

## 7.3. Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Communicatie en sensibilisering vormen belangrijke pijlers binnen het flankerend beleid. Zij kunnen immers het effect van concrete – al dan niet infrastructurele – maatregelen gevoelig versterken. Efficiënt, tijdig en correct informeren over veranderingen of alternatieven is een basisdienstverlening.

Op vandaag ondersteunt Ieper volgende terugkerende campagnes:

- Dag van de mobiliteit
- Labelen van fietsen

Stad Ieper wil met stip inzetten op sensibilisering rond het fietsbeleid:

- Benadrukken van de voordelen van fietsen maar ook verduidelijken van gewenst fietsgedrag. Via communicatie wordt ingespeeld op de verschillende type fietsers: kinderen en volwassenen, functionele en recreatieve fietsers, bewoners en bezoekers.
- Uitbouw van de fietsring begeleiden met een opvallende campagne om fietsen te promoten. De aanduiding van de fietsring zelf gebeurt via opvallende borden.
- In samenwerking met de scholen campagnes opzetten rond het promoten van fietsgebruik voor verplaatsingen van en naar school. Dit kan via bestaande kanalen (zoals het Octopusplan) of via nieuwe systemen (denk aan een beloningssysteem wanneer men met de fiets of te voet naar school komt).

De stad wil tevens de verdere uitrol van elektrische voertuigen maximaal ondersteunen. Dit sluit aan bij de ambities in het klimaatplan, waaronder ook de afbouw van fossiele brandstoffen. Ook de hogere overheden zetten hier voluit op in, onder meer via fiscale aanmoediging voor elektrische bedrijfswagens. Het particulier bezit van elektrische wagens en fietsen stijgt.

- Strikte opvolging en indien mogelijk toepassing van de technologische evoluties betreffende (snel)laadpalen.
- Prioritair inzetten op het off-street laden (garage, laden op het werk,...) en op laadpalen gelegen op semi-publieke locaties (parkings ter hoogte van winkels, private sportinfrastructuur,...).
- Verder werken aan de uitrol van laadpalen op openbaar domein, door middel van een vlekkenkaart.
- De locaties van toekomstige laadpalen worden bepaald conform de technische mogelijkheden, een goede spreiding en factoren zoals autobezit, gezinssamenstelling,...
- Bij bepaalde attractiepolen wordt de mogelijkheid voorzien om op een veilige manier (lockersysteem) de batterij van een elektrische fiets op te laden (cfr. recente wetgeving omtrent elektrische laadpalen bij parkeerterreinen bij nieuwbouw of grondige renovatie).
- Voor woningen die niet beschikken over een garage of oprit kan onderzocht worden om een bijkomend laadpunt te installeren in de nabijheid van de woning. Andere oplossing is om, weliswaar onder voorwaarden, een kabelmat te voorzien op de voetpadzone voor de woning. Merk op dat het hierbij moet gaan om volledig elektrische voertuigen. Er dient een parkeerstrook aanwezig te zijn voor de woning die openbaar blijft. De overige regels hieromtrent worden vastgelegd in het stedelijk politiereglement.
- Ook bij nieuwe ontwikkelingen of grote verbouwprojecten wordt (de mogelijkheid tot) het laden van voertuigen voorzien.

Ieperlingen krijgen informatie over de verschillende mogelijkheden van openbaar vervoer in de stad en deelgemeenten via de stedelijke kanalen (website, stadsmagazine, ...). Over het nieuwe openbaar vervoerplan (basisbereikbaarheid) zal gecommuniceerd worden via folders.

## 7.4. Bewegwijzering

Er volgt een evaluatie van de huidige signalisatie in Ieper. Bewegwijzering dient een functioneel doel te hebben en een overdaad aan borden is te vermijden. Op vandaag rijdt een groot aandeel van bestuurders met een GPS of navigatieapp.

Hiermee rekening houdend worden volgende locaties bewegwijzerd:

- Station
- AC Auris
- Politie
- Jan Yperman ziekenhuis
- Sporthal en voetbalvelden
- Randparkings
- Bedrijven(zones)

Ook het fietsrouten netwerk (inclusief trage wegen) verdient een duidelijke bewegwijzering.

## 7.5. Handhaving

Een belangrijk aspect bij de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid, is handhaving:

- Toezien op de naleving van de snelheden en de tonnagebeperking.
- Politiecontrole op parkeerbeperkingen en foutparkeren.
- Alcoholcontroles.
- Controle op het niet in gevaar brengen van zwakke weggebruikers.

Het verhogen van de verkeersveiligheid is een van de strategische doelstellingen van het zonaal veiligheidsplan van politiezone Arro Ieper. Er wordt toegespitst op gerichte en een voldoende aantal controles op onder meer overdreven snelheid en het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer. Dit gebeurt ook op risicomomenten ('s nachts en in het weekend) en op risicoplakaten. De politie controleert tevens op risicogedragingen zoals GSM achter het stuur, het niet dragen van de gordel, ...

Steden en gemeenten hebben sinds kort de mogelijkheid zelf snelheidscontroles (via automatisch werkende toestellen) te organiseren binnen de bebouwde kom of zone 30. Stad Ieper engageert zich om hierop in te zetten in functie van de verkeersveiligheid.

De handhaving van het betalend parkeren en de blauwe zone gebeurt vandaag via eigen parkeerwachters. Dit wordt verdergezet. De parkeerwachters hebben het statuut van GAS-ambtenaar en kunnen ook algemene parkeerovertradingen vaststellen.

## 7.5. Beleidsondersteuning en overleg

De aanpak van mobiliteitsvraagstukken vraagt structureel overleg met alle betrokkenen. Stad Ieper wil daar in de toekomst blijven op inzetten. Overleg met omliggende gemeenten omtrent verkeers- en mobiliteitsproblematiek zal hoofdzakelijk plaatsvinden in het kader van de vervoerregioraad.

De verkeerscommissie blijft functioneren als belangrijk adviesorgaan voor mobiliteit in Ieper.

- **Technische commissie:** behandelt de technische verkeersvragen (aanvraag gele lijnen, aanvraag parkeerplaatsen voor personen met een handicap,..) en bestaat uit de schepenen van mobiliteit, de politie en de technische dienst.
- **Plenaire commissie:** behandelt overkoepelende mobiliteitsdossiers en komt samen rond eigen agendapunten of adviesvragen vanuit het College van Burgemeester en Schepenen. Deze commissie is samengesteld uit een delegatie van de gemeenteraad en van andere gemeentelijke adviesraden, de fietsersbond, ....

De stad beschikt over een mobiliteitsambtenaar.

# 08 | Maatregelen per kern

## 8.1 Stedelijk gebied Ieper en omgeving

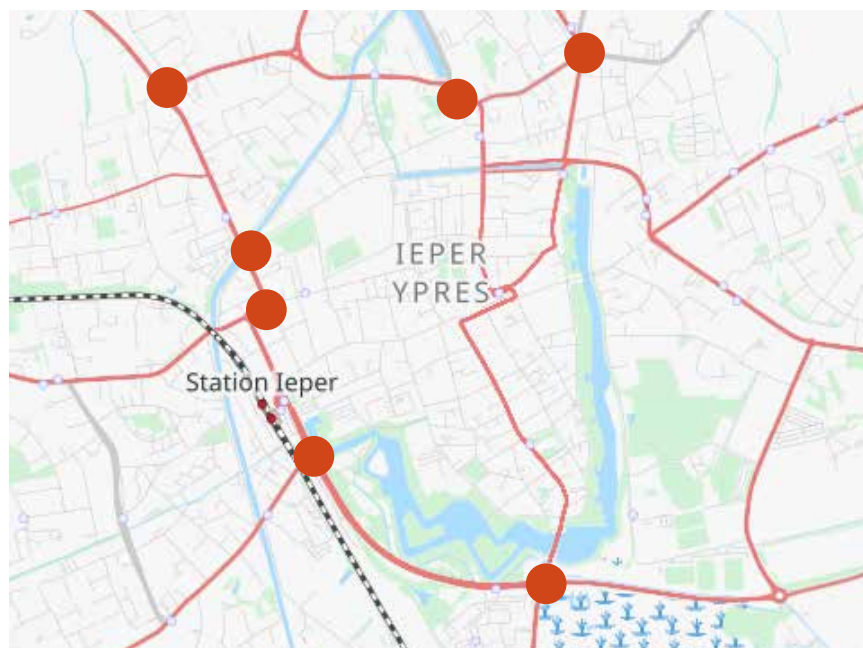
### ► Voorstellen tot verbetering doorstroming stadsring

In het mobiliteitsplan van 2011 werd een soort ringweg rond de binnenstad afgebakend via een selectie van lokale wegen type II: N37b (Fochlaan – Colaertplein – Oudstrijderslaan) – N37 Zuiderring – Steverlyncklaan – Meenseweg – Basculestraat – Kalfvaart – Brugseweg – Diksmuidseweg – Oude Veurnestraat – Haiglaan – Capronstraat.

→ De stationsomgeving vormt een knelpunt vanwege de moeilijke doorstroming. Ook een aantal kruispunten en rotondes lopen vast tijdens de spitsuren.

Een aantal mogelijke voorstellen om dit te remediëren zijn (onder voorbehoud van akkoord wegbeheerder en haalbaarheid):

- vervangen van de druppelrotonde op het kruispunt N37b Fochlaan – Capronstraat door een volwaardige rotonde,
- herinrichten verkeerslichtengeregeld kruispunt Kalfvaart – Brugseweg door een rotonde (proefproject lopende),
- optimaliseren kruispunt Diksmuidseweg – Oostkaai (rotonde?),
- vervangen rotonde N37 Zuiderring aan de Rijselpoort door verkeerslichten,
- afslagstrook Stationsstraat aan station richting centrum,
- rotonde N8 – Haiglaan – Oude Veurnseweg vervangen door verkeerslichten,
- kruispunt Haiglaan – Plumerlaan beveiligen,
- ....



Figuur 27 :  
Voorstellen  
verbeteren  
doorstroming  
kruispunten  
stadsring

## Voorstellen aanpak stationsomgeving

Dit mobiliteitsplan formuleert op basis van de bevindingen over het doorgaand verkeer doorheen de binnenstad vier voorstellen tot wijzigingen van de verkeerscirculatie:

### 1. Omdraaien rijrichting Maloulaan

Effecten:

- geen sluipverkeer meer in zuidelijke richting,
- er ontstaat een nieuwe mogelijke sluiproute : Colaertplein-noord – Maloulaan,
- geen verbetering doorstroming.

### 2. Omdraaien rijrichting Maloulaan + omdraaien rijrichting Colaertplein noord + oost

Effecten :

- geen sluipverkeer meer in zuidelijke richting,
- er ontstaat een nieuwe mogelijke sluiproute : Colaertplein-zuid – oost – Maloulaan,
- inschakeling Maloulaan in de ringstructuur,
- veiligheid fietsers als aandachtspunt (enkelrichtingsfietspad).

### 3. Omdraaien rijrichting Maloulaan + omdraaien rijrichting Colaertplein noord + eenrichtingsverkeer N37b Fochlaan

Effecten :

- geen sluipverkeer meer in zuidelijke richting,
- veiligheid fietsers als aandachtspunt (enkelrichtingsfietspad),
- minder zware belasting N37b Fochlaan,
- verminderde bereikbaarheid van het stationsplein voor de bussen van De Lijn. Een mogelijke oplossing kan zijn om bussen in dubbelrichtingsverkeer toe te laten tot aan kruispunt Colaertplein-noord (voorzien busbaan).

De Lijn vraagt om bij dit scenario op de N37b Fochlaan de mogelijkheid te behouden om lijnbussen in twee richtingen toe te laten over de volledige lengte van de Fochlaan. Op die manier blijft de vlotte bereikbaarheid vanaf het busstation richting onder meer Poperinge en Veurne behouden.

### 4. Ondertunnelen Colaertplein noord

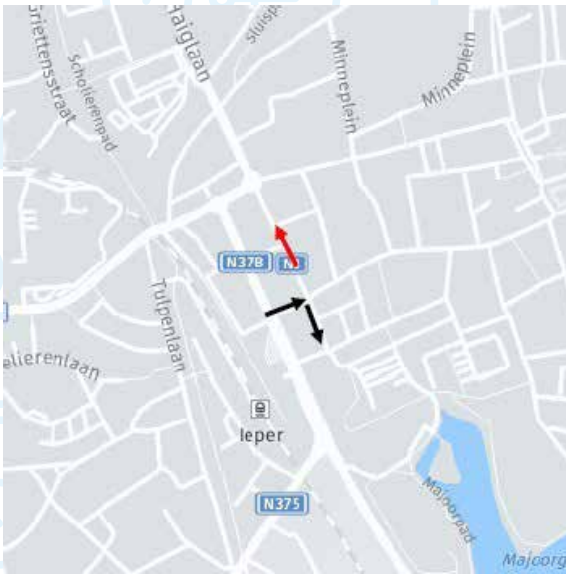
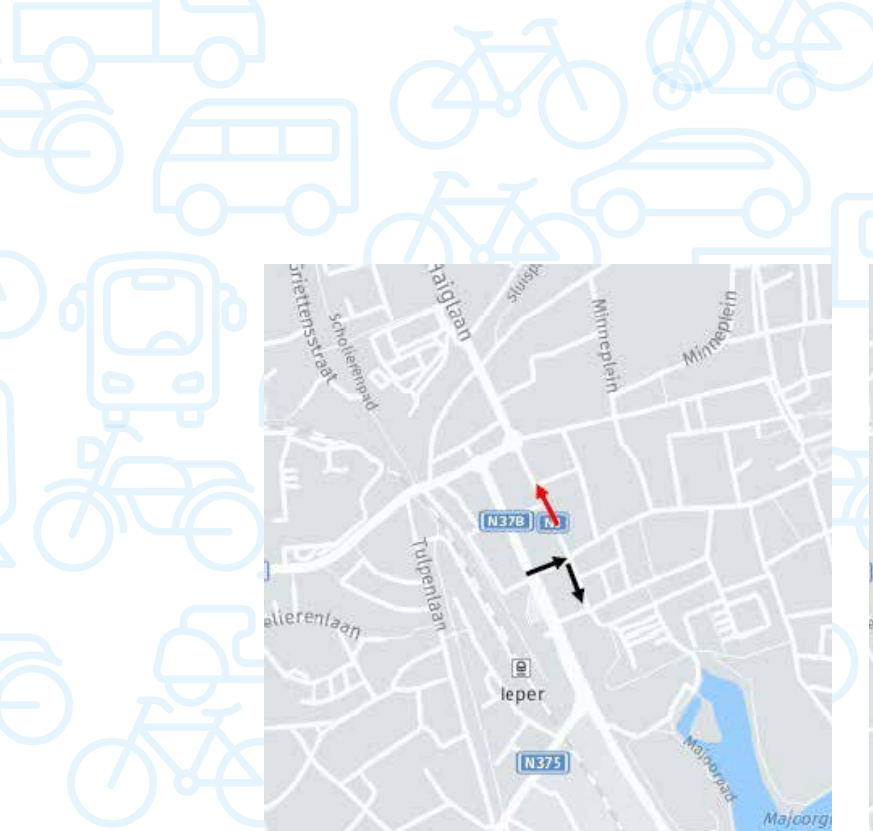
Effecten :

- doorgaand verkeer verdwijnt bovengronds, lokaal verkeer en bussen blijven bovengronds,
- voetgangers en fietsers krijgen voldoende ruimte bovengronds,
- mogelijkheid tot combineren met ondergrondse parking.

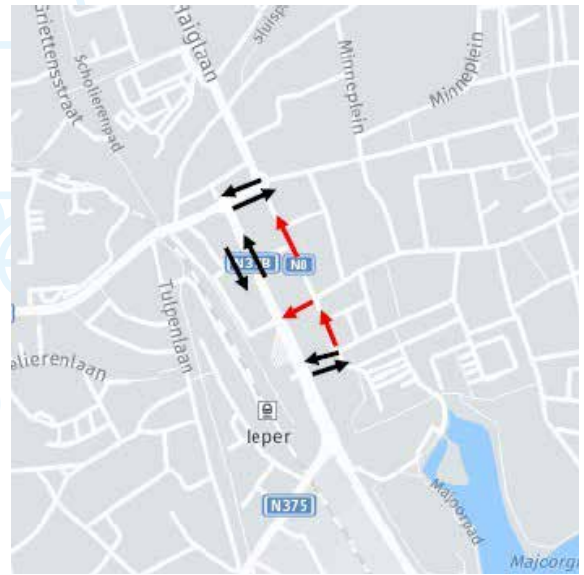


**Deze voorstellen kunnen opeenvolgend uitgevoerd worden. Concreet: als de uitvoering van voorstel 1 een positief effect heeft, dan kan vervolgens via voorstel 2 en daarna voorstel 3 de Maloulaan ingeschakeld worden in de ringstructuur. Voorstel 4 is dan de eindsituatie.**

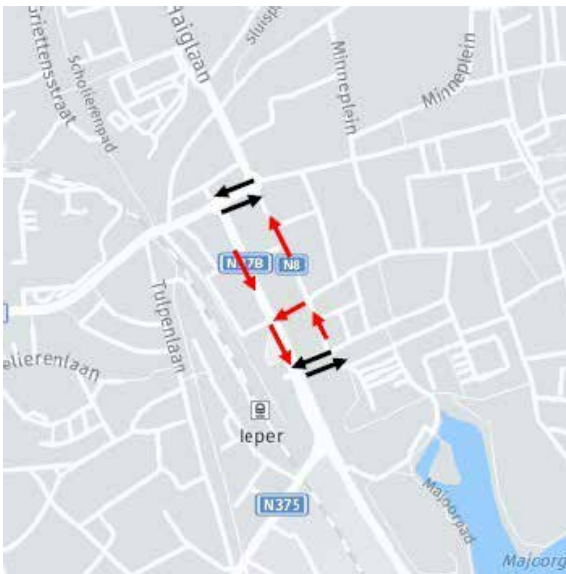




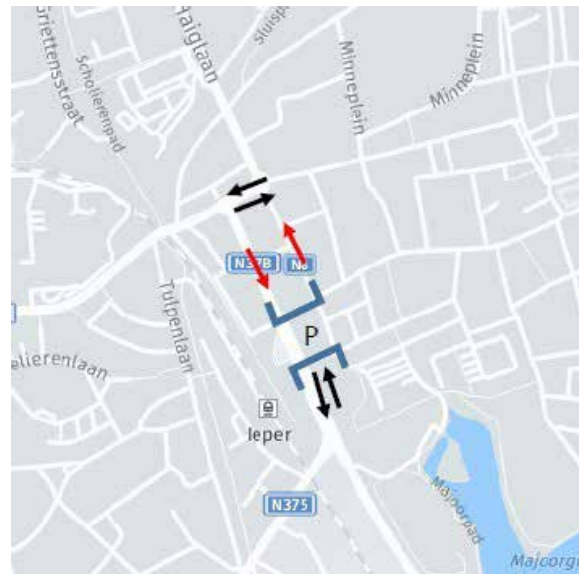
Voorstel 1



Voorstel 2



Voorstel 3



Voorstel 4

### Voorstellen verkeerscirculatie stadscentrum

Momenteel is de herinrichting van het Vandenpeereboomplein en omgeving aan de gang. In het kader daarvan staan op korte termijn enkele verkeerscirculatie ingrepen gepland:

- Geen doorgaand verkeer bij de Kloosterpoort,
- Eénrichtingsverkeer op het Vandenpeereboomplein in de richting van de Elverdingestraat,
- De Elverdingestraat wordt voor het gedeelte tussen het Vandenpeereboomplein en het Minneplein eenrichtingsverkeer staduitwaarts.

→ De verwachting is dat het effect van deze ingrepen niet groot zal zijn. Uit analyse via floating car data (zie uitwerkingsnota) blijkt dat het doorgaand verkeer via de Elverdingestraat stadinwaarts vrij beperkt is. Bovendien blijft er stadinwaarts een alternatief via het Minneplein.

Dit mobiliteitsplan werkt daarom bijkomend vier voorstellen uit, die tevens afgestemd zijn op de uitbouw van de fietsring. Aanleiding om deze voorstellen door te voeren, is de heraanleg van de Plumerlaan met veilige fietspaden. Om in die straat alle voorzieningen te blijven behouden (conforme fietspaden, voldoende parking en groen) is eenrichtingsverkeer noodzakelijk.

#### **1. Plumerlaan eenrichtingsverkeer stadinwaarts tot Minneplein**

Effecten :

- Plumerlaan autoverkeersluw,
- Elverdingestraat blijft invalsweg centrum via Minneplein en Surmont de Volsberghestraat.

#### **2. Plumerlaan eenrichtingsverkeer stadinwaarts tot Minneplein + Elverdingestraat volledig eenrichtingsverkeer staduitwaarts**

Effecten :

- Plumerlaan én Minneplein autoverkeersluw,
- Parking Minneplein vanuit het westen enkel bereikbaar via Plumerlaan,
- Grote Markt en Leet bereikbaar: vanuit het westen via de Stationsstraat en vanuit het noorden via de Diksmuidestraat.

#### **3. Plumerlaan eenrichtingsverkeer stadinwaarts**

Effecten :

- Plumerlaan en Minneplein blijven doorgaande routes via Masscheleinlaan (= druk op de fietsring),
- Kruispunt Elverdingestraat – Minneplein wordt verzwaard,
- Grote Markt en Leet bereikbaar: vanuit het noorden via de Diksmuidestraat en vanuit het westen via de Stationsstraat + Plumerlaan - Masscheleinlaan – Diksmuidestraat.

#### **4. Plumerlaan eenrichtingsverkeer staduitwaarts**

Effecten :

- Plumerlaan en Minneplein blijven doorgaande routes via Masscheleinlaan (= druk op de fietsring),
- Grote Markt en Leet bereikbaar: vanuit het noorden via de Diksmuidestraat en vanuit het westen via de Stationsstraat.



Op dit moment wordt voorstel 4 getest. De resultaten zijn alvast positief. Dit wordt verder geanalyseerd in het kader van de geplande heraanleg van de Plumerlaan.



Voorstel 1



Voorstel 2



Voorstel 3

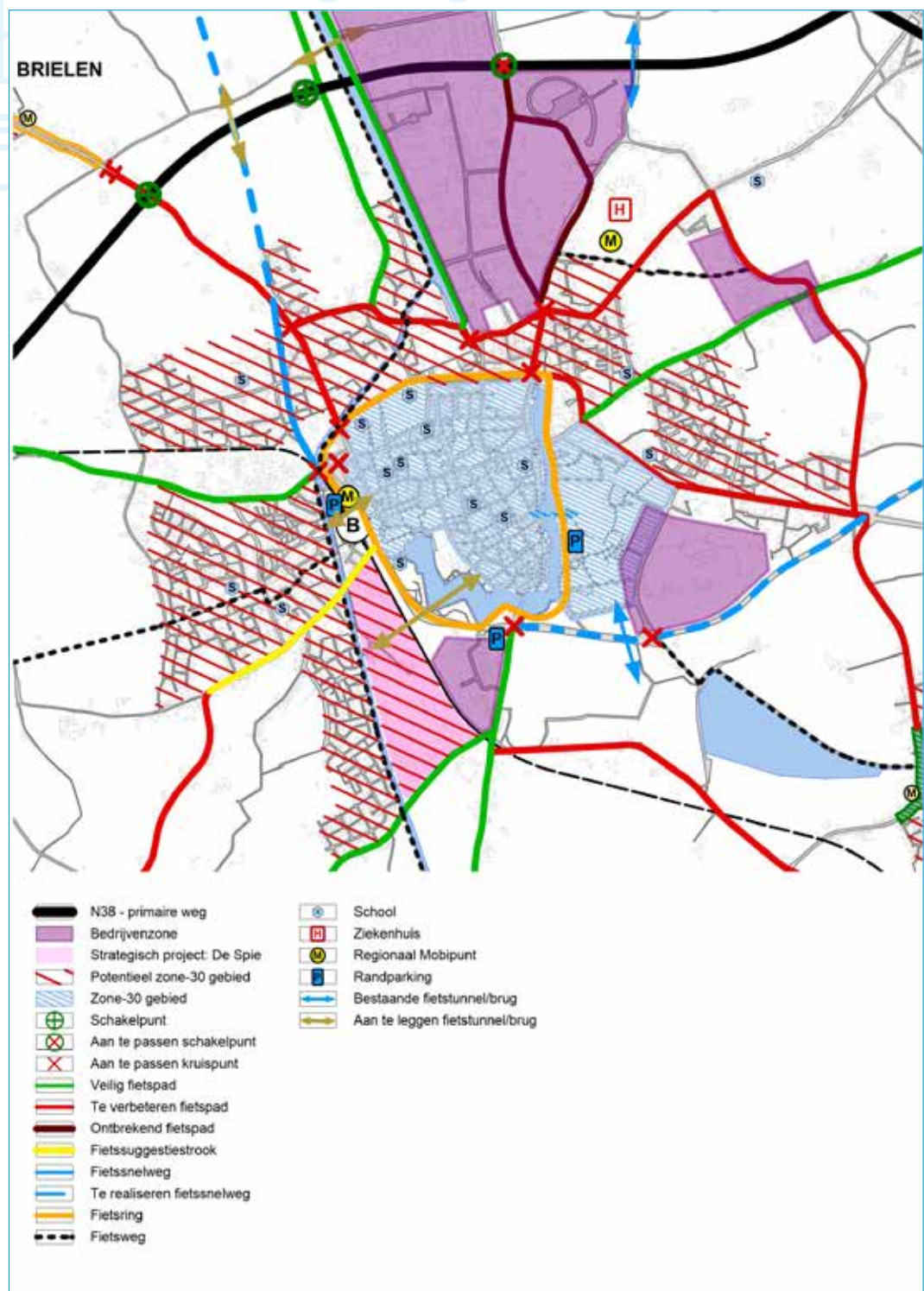


Voorstel 4



Al deze voorstellen moeten verder onderzocht en getest worden. De invoering kan gefaseerd verlopen.

► **Overzicht maatregelen stedelijk gebied**



Figuur 28 : Maatregelen stedelijk gebied Ieper

- Uitbreiding zone 30: de historische binnenstad en het aansluitend oostelijk deel tot aan de Steverlyncklaan heeft reeds een zone 30-statuut. Ook andere stedelijke woonwijken komen hiervoor in aanmerking, zoals de wijk ten westen van het station en ten noorden van het centrum tot aan de Oude Veurnestraat – Diksmuidseweg - Brugseweg.
- Uitbouw van een volwaardige, veilige en aangename fietsring die het centrum van Ieper omsluit. Hierop vertrekken dan een aantal fietssnelwegen. De F351 Ieper – Kortemark en F352 Ieper – Diksmuide zal worden aangelegd op de oude spoorwegbedding richting Boezinge, met een onderdoorgang van de N38. Om vanuit deze route het industrieterrein te bereiken is een brug over het Ieperleekanaal nodig.
- Het autoverkeer beschikt over een aparte stedelijke verdeelweg. Om dit te optimaliseren wordt de herinrichting van een aantal kruispunten voorgesteld (Zie voorgaande hoofdstukken).
- In de binnenstad fungeren een aantal assen voor het verkeer als verdeelweg (Rijselstraat, Stationsstraat, Elverdingestraat,...). In de tussenliggende straten begeeft zich vooral bestemmingsverkeer voor de onmiddellijke omgeving (bewoners en bezoekers).
- Systematisch verbeteren van de fietsvoorzieningen op de invalswegen naar het centrum.
- Uitbouw van het station en het Jan Ypermanziekenhuis als regionale mobipunten. Hierbij wordt door het Jan Ypermanpark een nood-zuid fietsas aangelegd die de binnenstad verbindt voor fietsers vanaf de Brugseweg en de Groenestraat.
- Op dit moment is de belangrijkste ontwikkelingszone de Strategische Spie. Studiewerk hierrond is volop aan de gang. Een belangrijk item is het opheffen van de barrièrewerking van de spoorweg.

## 8.2 Boezinge

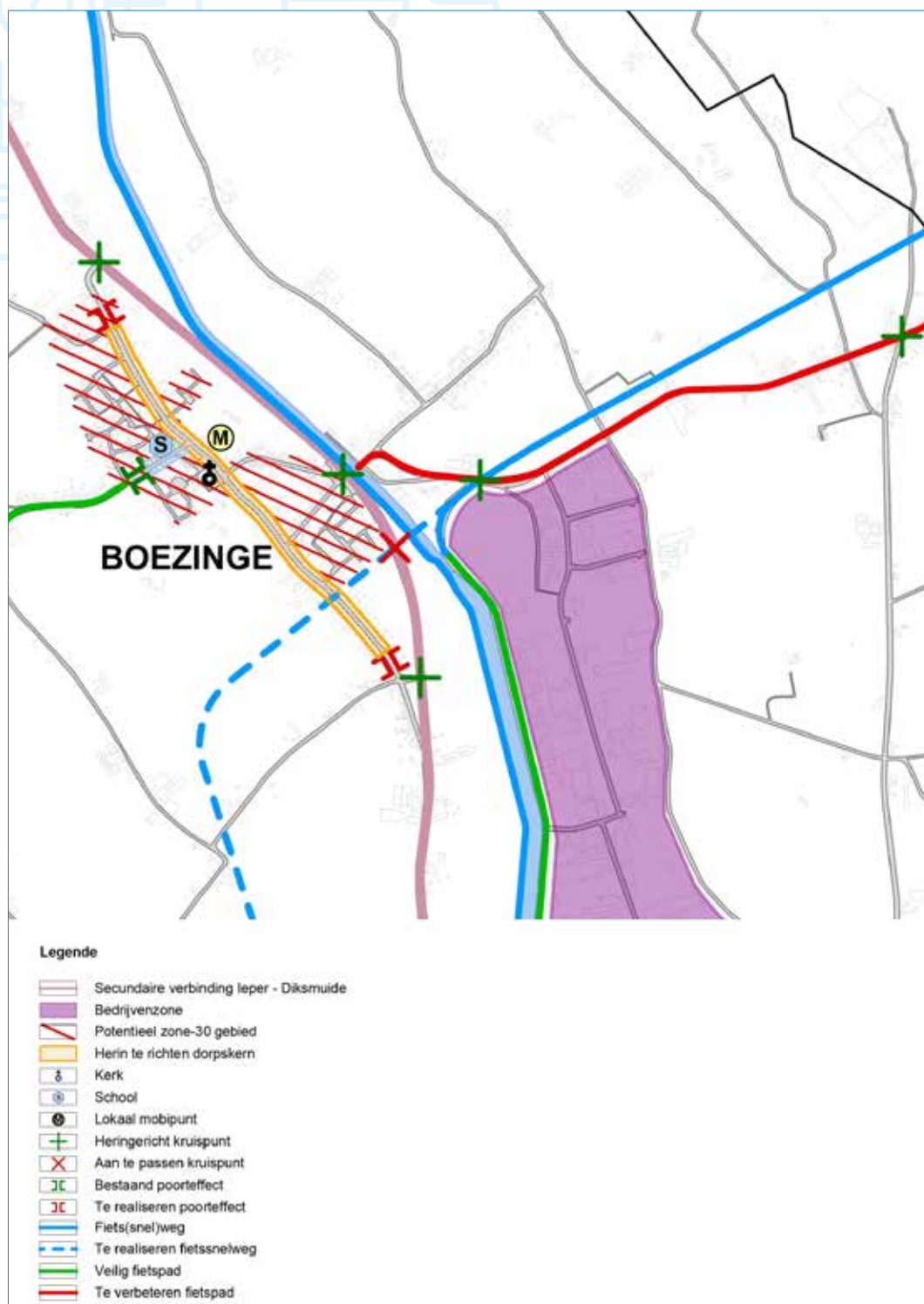
Het doorgaand verkeer Ieper-Diksmuide rijdt via de N369 parallel met de kern van Boezinge. Desondanks zijn er meldingen over doorgaand zwaar verkeer in de kern van Boezinge. De geplande herinrichting van de dorpskern houdt rekening met de bestaande parkeerdruk.

Eerder werd de Diksmuidseweg aan de zuidzijde al afgesloten voor autoverkeer aan de Randweg. De aansluiting gebeurt nu via de Kapellestraat. Voor fietsers is de doorgang wel behouden. Zowel aan de zuidzijde als aan noordzijde ontbreken echter nog duidelijke poorten. Die poorten kunnen de aanzet vormen tot het invoeren van zone 30 in het volledige centrum van Boezinge, met inbegrip van de woonwijken rondom de kern.

In de Boezingestraat loopt een proefproject met eenrichtingsverkeer, wat na de herinrichting van de doortocht bestendig kan worden. Omwille van het vele zware verkeer in de straat wil de stad een tonnagebepaling onderzoeken. Bovendien is het wenselijk het fietscomfort in de Dekemelelaan te verhogen (op dit moment kasseien).

Het kruispunt Langemarkseweg-Pilkemseweg is recent heraanlegd. Op het kruispunt van de Langemarkseweg met de Randweg werden verkeerslichten geplaatst. Een veilige oversteek van de fietssnelweg F351 Ieper – Kortemark over de Langemarkseweg en de N369 dient nog te worden uitgewerkt.

Boezinge krijgt een mobipunt langs de Diksmuidseweg, ter hoogte van Katspel.



Figuur 29 : Maatregelen Boezinge

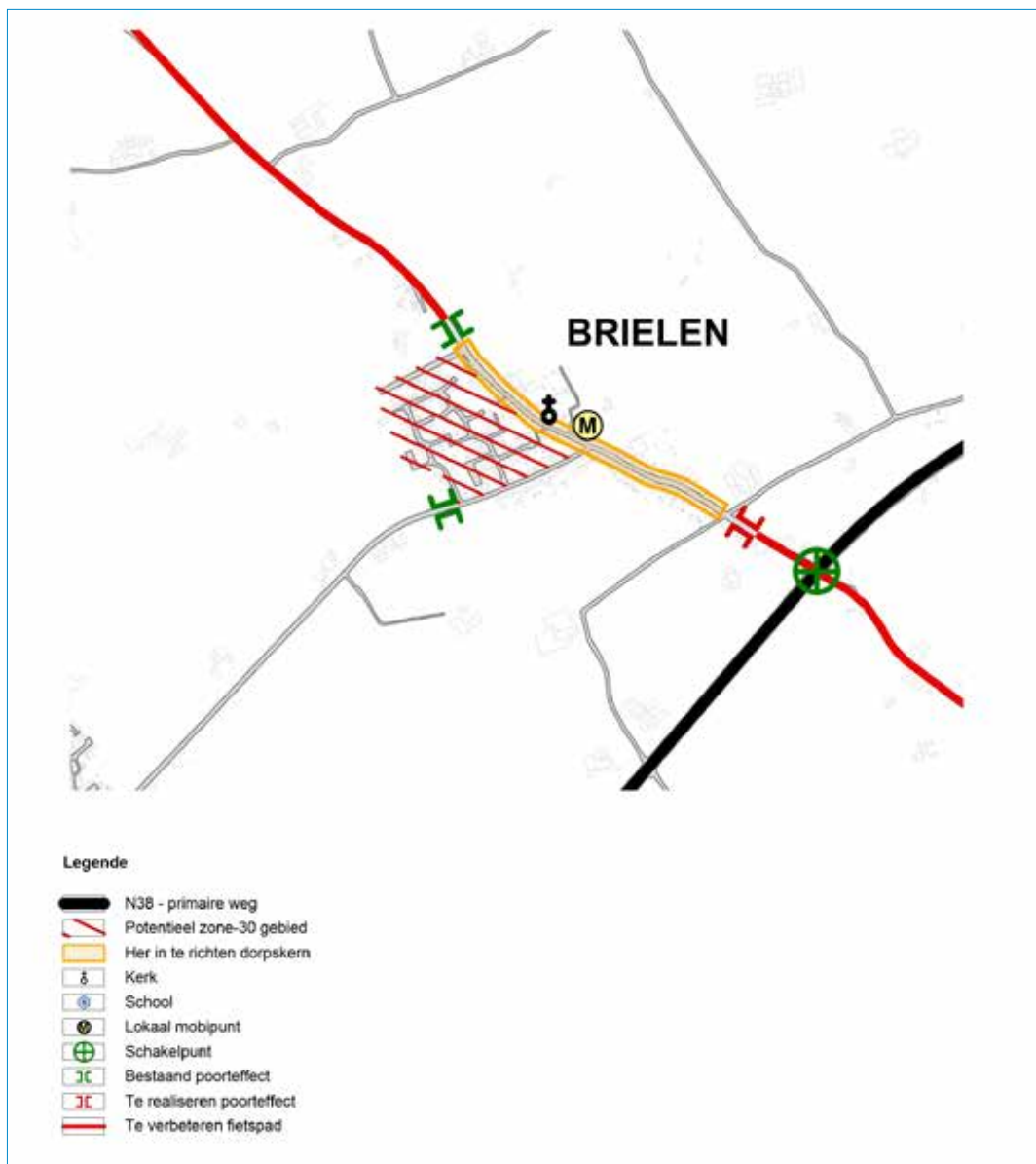
### 8.3 Brielen

De N8 wordt ingericht volgens het doortochtconcept, vanuit de veronderstelling dat de verkeersfunctie voor doorgaand vrachtverkeer en kustverkeer in belangrijke mate overgenomen is door een nieuwe regionale verbinding tussen de N38/A19 te Ieper en Woesten.

In Brielen zijn er al verkeerspoorten aanwezig, behalve op de N8 kant Ieper. Het aanpakken van de fietspaden langsheen de N8 is noodzakelijk.

Zonder veel aanpassingen kan in de woonwijken de zone 30-regeling worden ingevoerd.

De huidige bushalte Brielen-dorp wordt uitgebouwd als lokaal mobipunt.



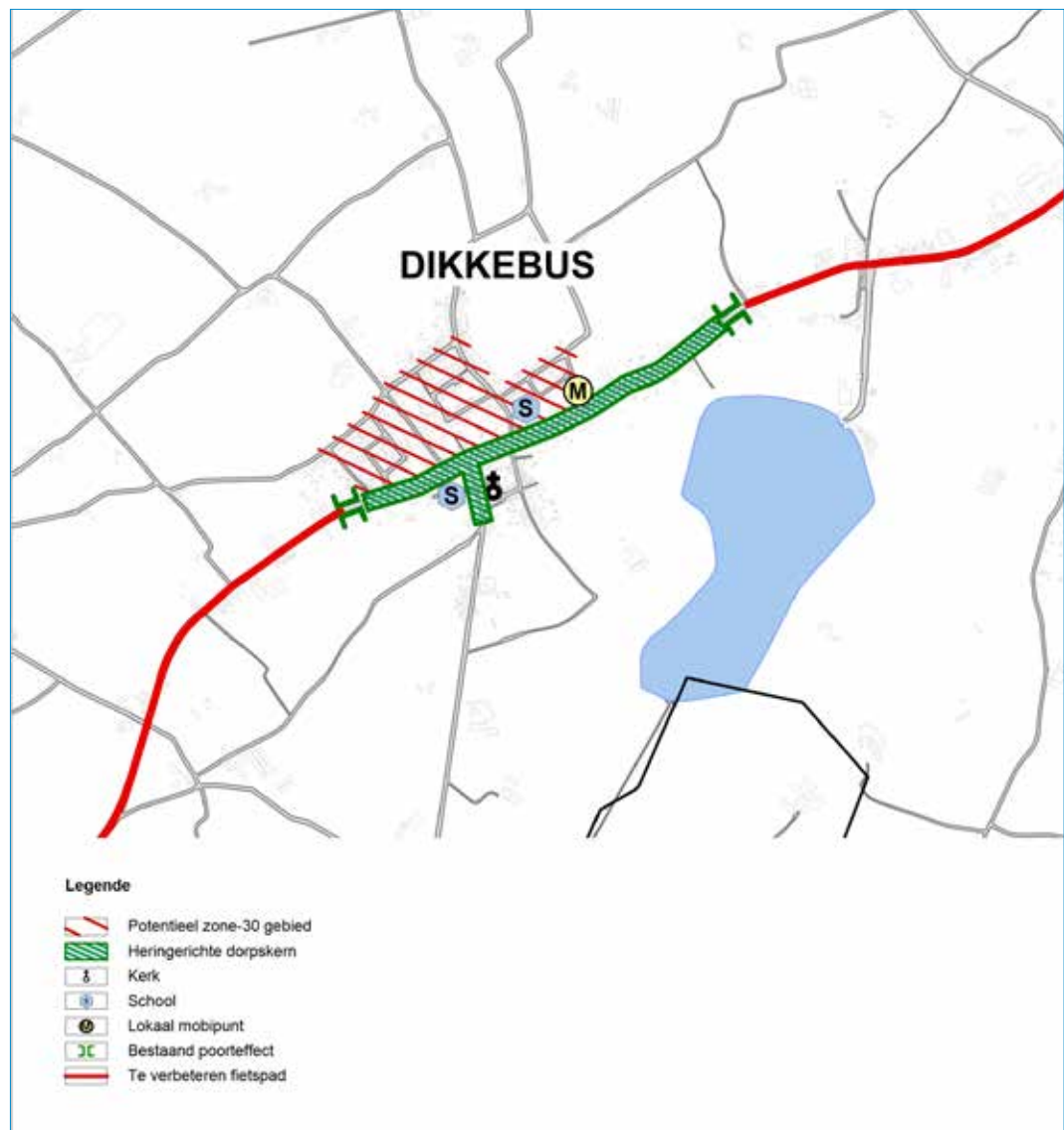
Figuur 30 : Maatregelen Brielen

## 8.4 Dikkebus

De N375 Dikkebusseweg werd reeds als doortocht Dikkebus heraanlegd. Door het rechte tracé en de poorten op redelijke afstand worden nog steeds te hoge snelheden vastgesteld. De stad wil daarom bijkomende ingrepen onderzoeken, rekening houdend met de bestaande parkeerdruk.

De kerkomgeving van Dikkebus kreeg een aangepaste herinrichting (zone 30 en tonnagebeperking). Mits eventueel bijkomende autoverkeersknippen kunnen ook de woonwijken ten noorden van de N375 een zone 30 statuut krijgen.

De school in de Kerkstraat/Schietstraat komt in aanmerking voor het principe van schoolstraat. Het lokaal mobipunt komt tussen de huidige haltes Dorp en Smisse ter hoogte van het ontmoetingscentrum.



Figuur 31 : Maatregelen Dikkebus



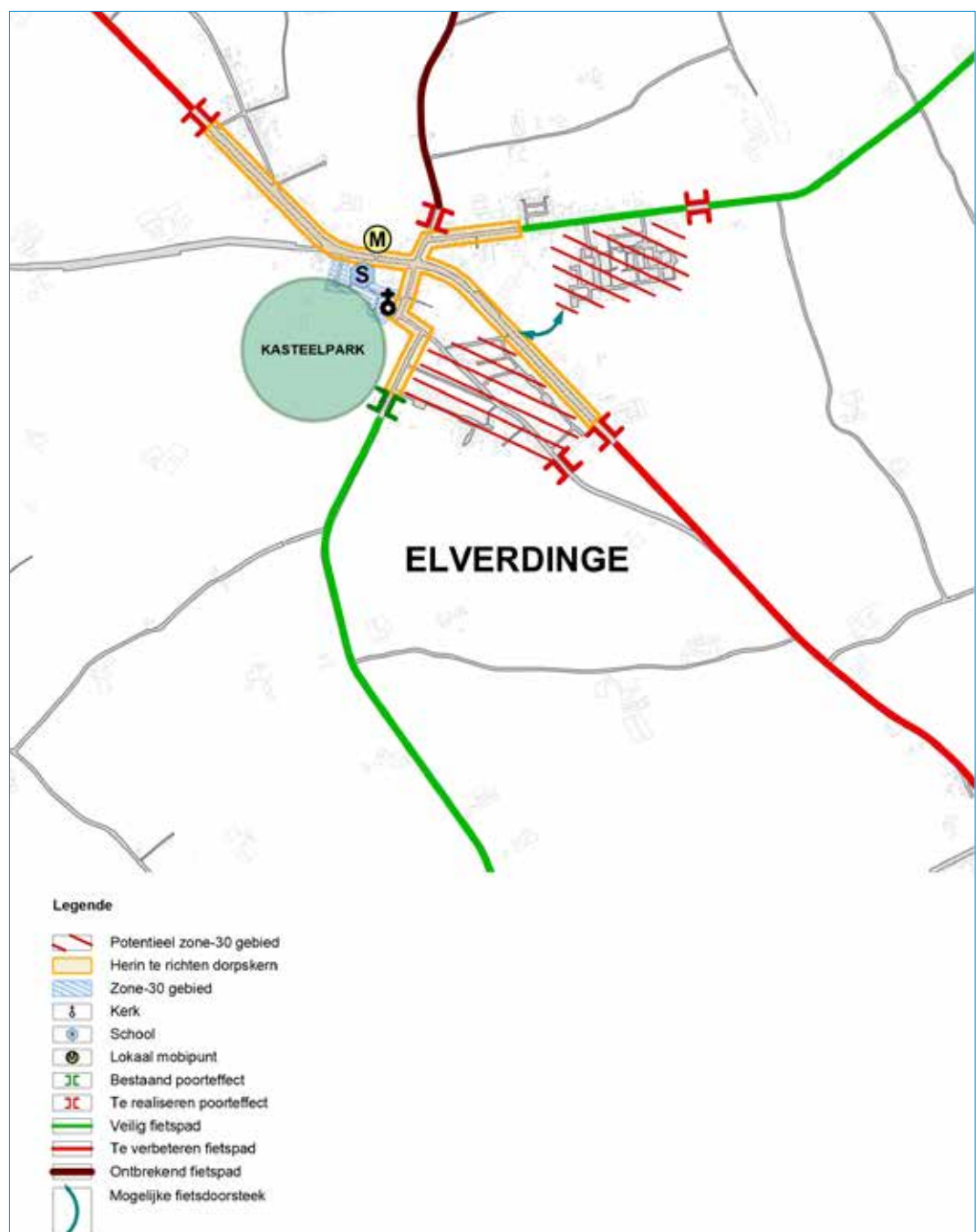
## 8.5 Elverdinge

De N8 wordt ingericht volgens het doortochtconcept, ervan uitgaande dat een nieuwe regionale verbinding tussen de N38/A19 te Ieper en Woesten een groot aandeel van het doorgaand verkeer (vrachtverkeer en kustverkeer) uit de doortocht kan weren. De fietspaden langs de N8 moeten aangepakt worden. Langs de Steenstraat ontbreken fietspaden.

Delen van de dorpskern en de verschillende wijken kunnen zone 30 worden. Een zachte verbinding tussen de woonwijk ten zuiden van de Boezingestraat en de N8 verhoogt de bereikbaarheid van de dorpskern.

In de Bollemeersstraat is reeds het principe van schoolstraat ingevoerd.

De huidige bushalte Elverdinge Kimmelbeek zal dienst doen als lokaal mobipunt.



Figuur 32 : Maatregelen Elverdinge

## 8.6 Hollebeke

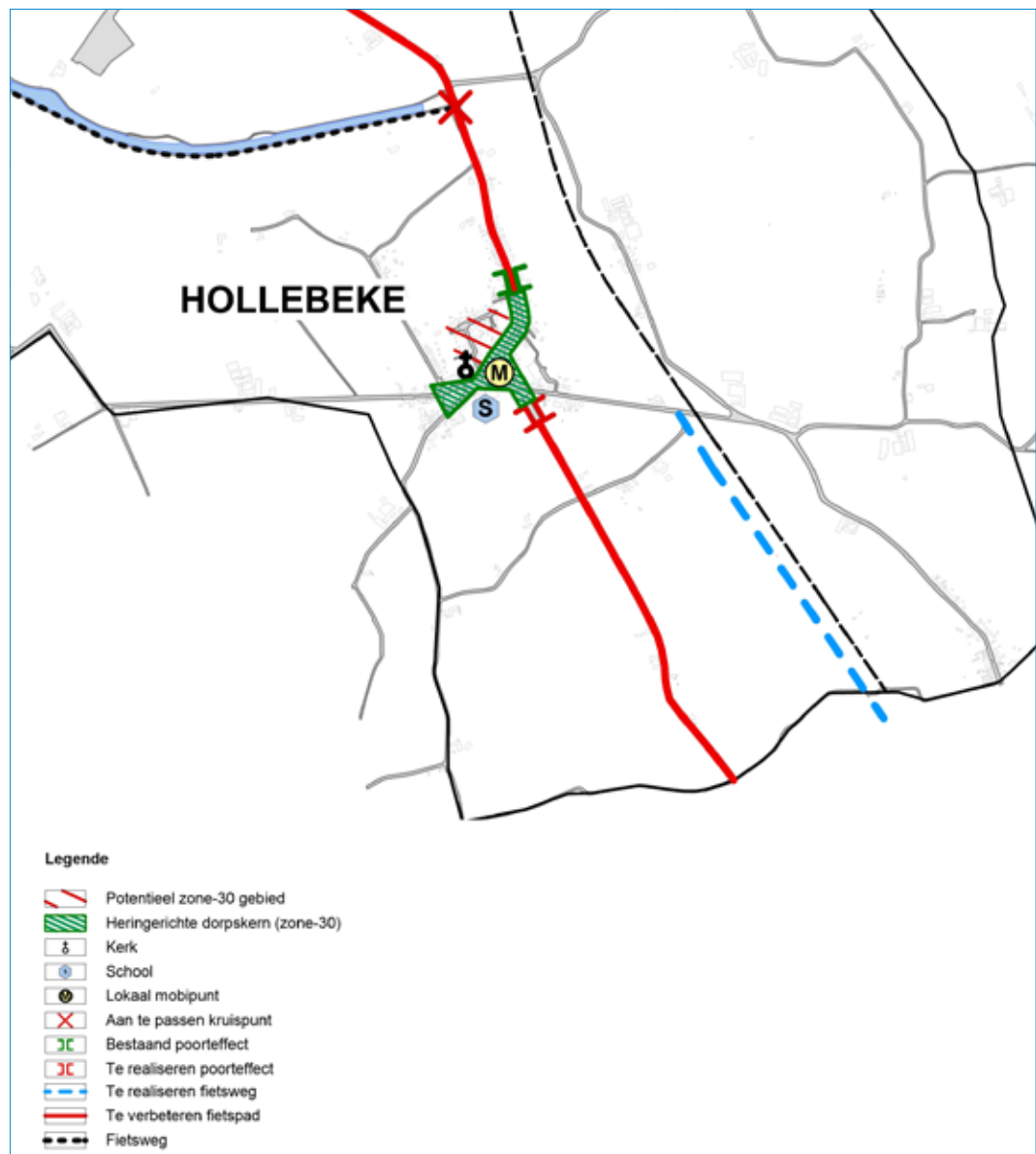
De Komenseweg is reeds als doortocht aangelegd. Aan de noordzijde werd een duidelijk poorteffect aangelegd, maar dit ontbreekt aan de zuidzijde. Ten westen van de Komenseweg werd het dorp en de schoolomgeving als verblijfsgebied heringericht (zone 30).

Het dorpsplein fungeert als 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.

Knelpunt is het smalle dubbelrichtingsfietspad buiten de kern langs de Komenseweg, gescheiden van de rijweg door een kasseistrook die gebruikt wordt als parkeerzone. Dat wordt aangepakt.

In samenspraak met het Waals gewest gebeurt onderzoek naar de aanleg van een fietsweg richting Komen langsheen de spoorweg.

De huidige bushalte Hollebeke-dorp wordt lokaal mobipunt.

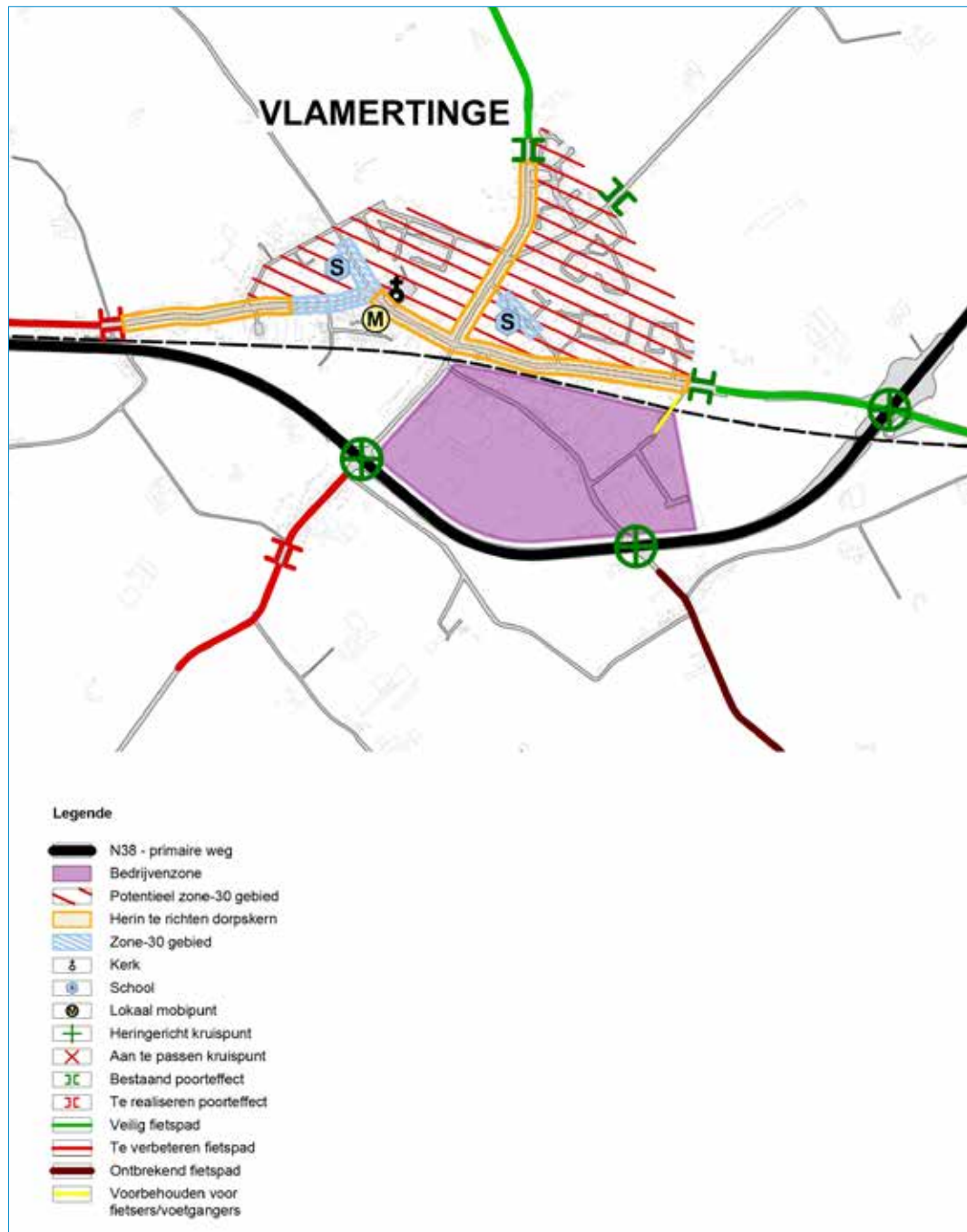


Figuur 33 : Maatregelen Hollebeke

## 8.7 Vlamertinge

De geplande aanpak van de doortocht van de N308 Poperingseweg voorziet de nodige poorteffecten aan de twee uiteinden van de bebouwde zone. Er komen nieuwe fietspaden, rekening houdend met de bestaande parkeerdruk. Het heraan te leggen deel van de weg in de dorpskern en in de Brandhoek wordt gedeeltelijk zone 30, net als verschillende woonwijken. De overweg aan de Hoge Akkerweg zal worden voorbehouden voor fietsers en voetgangers.

Het lokaal mobipunt is voorzien nabij de kerk.



Figuur 34 : Maatregelen Vlamertinge

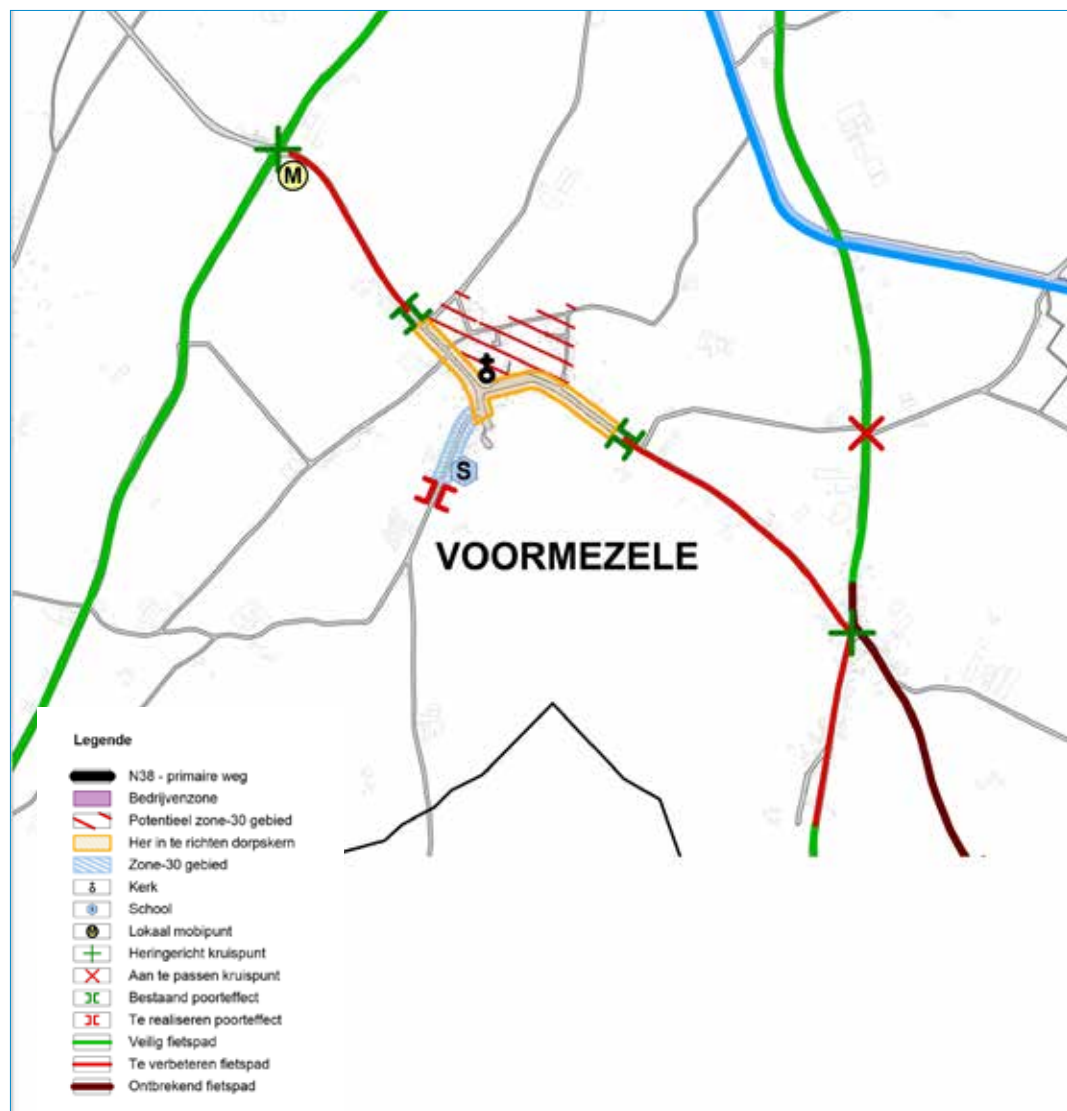
## 8.8 Voormezele

De kern van Voormezele wordt op termijn volledig heringericht, eventueel als zone 30 en rekening houdend met de bestaande parkeerdruk. De Dorpsstraat krijgt namelijk geen verbindende, maar vooral een ontsluitende functie toegewezen. De stad overweegt een tonnagebeperking om het doorgaand verkeer te weren.

Aan de Sint-Elooisweg en de Ruischaartstraat werd reeds een poorteffect aangelegd. Dit is er nog niet in de Wijtschatestraat.

De aanleg van een rotonde op het kruispunt Sint-Elooisweg – N336 Rijselseweg – N365 Armentiersweg zorgde reeds voor een verbetering van de situatie op die locatie. Op respectievelijk de Rijselseweg ten zuiden van de rotonde, de Sint-Elooisweg en op de Armentiersweg ontbreken nog fietspaden of moeten deze ondubbeld worden. Op het kruispunt N336 Rijselseweg – Vaartstraat is nood aan een veilige oversteek voor fietsers.

Het lokaal mobipunt wordt ingericht aan het kruispunt van de Kemmelseweg met de Ruischaartstraat.

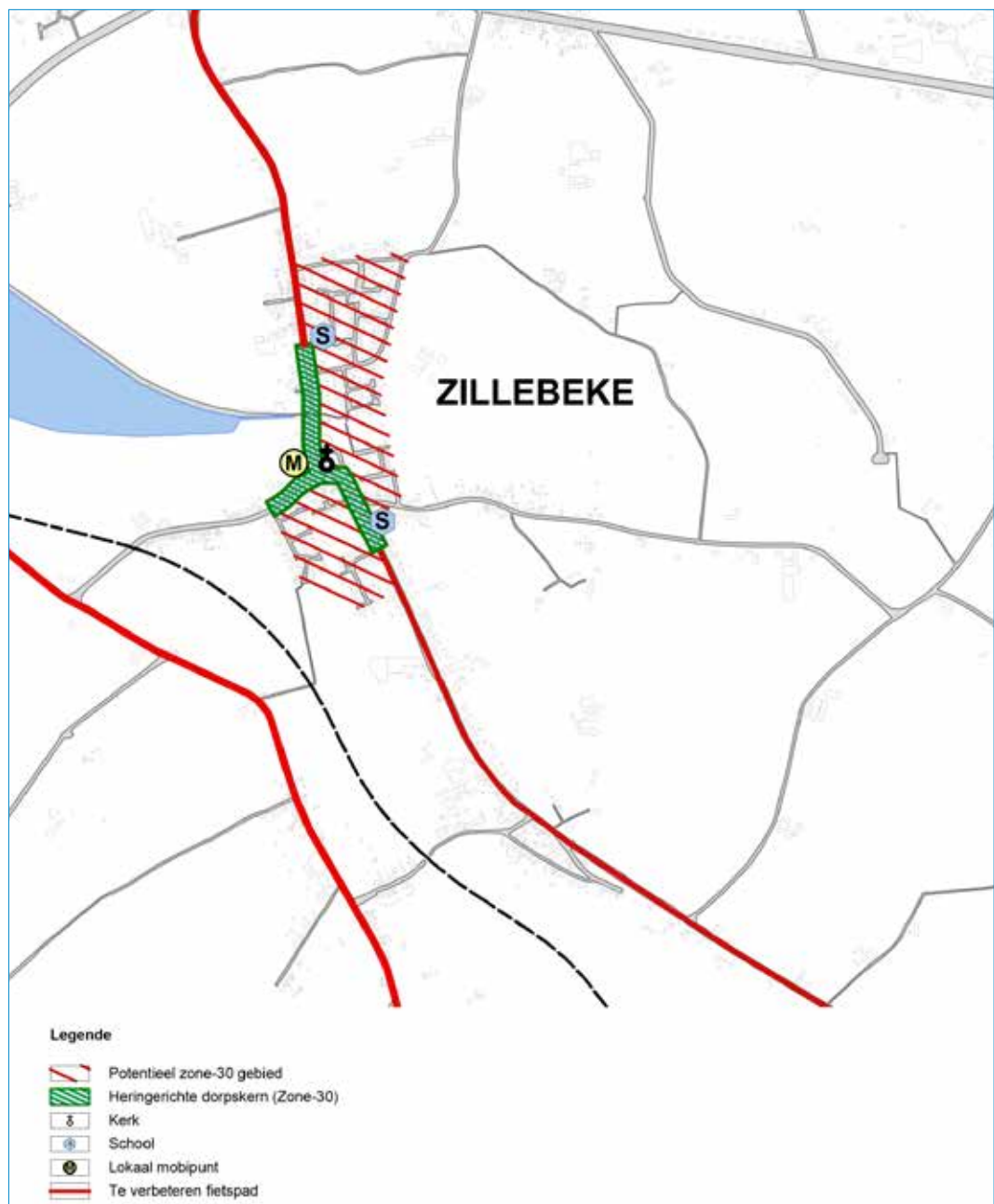


Figuur 34 : Maatregelen Vlamertinge

## 8.9 Zillebeke

De dorpskern heeft in principe geen echte doorgaande verkeersfunctie. Bij de recente herinrichting werd daarom geopteerd voor een zone 30. Een tonnagebeperking is te overwegen om het doorgaand verkeer te weren. De woonwijken rondom de kern kunnen tevens het statuut van zone 30 krijgen, eventueel met bijkomende knippen voor het autoverkeer. Buiten de dorpskern zijn de fietspaden niet conform de Vlaamse normen en dus voor verbetering vatbaar (Komenseweg, Maaldestedestraat, Wervikstraat). Ook de snelheid op deze wegen is een probleem.

De huidige bushalte Zillebeke-dorp wordt lokaal mobipunt.

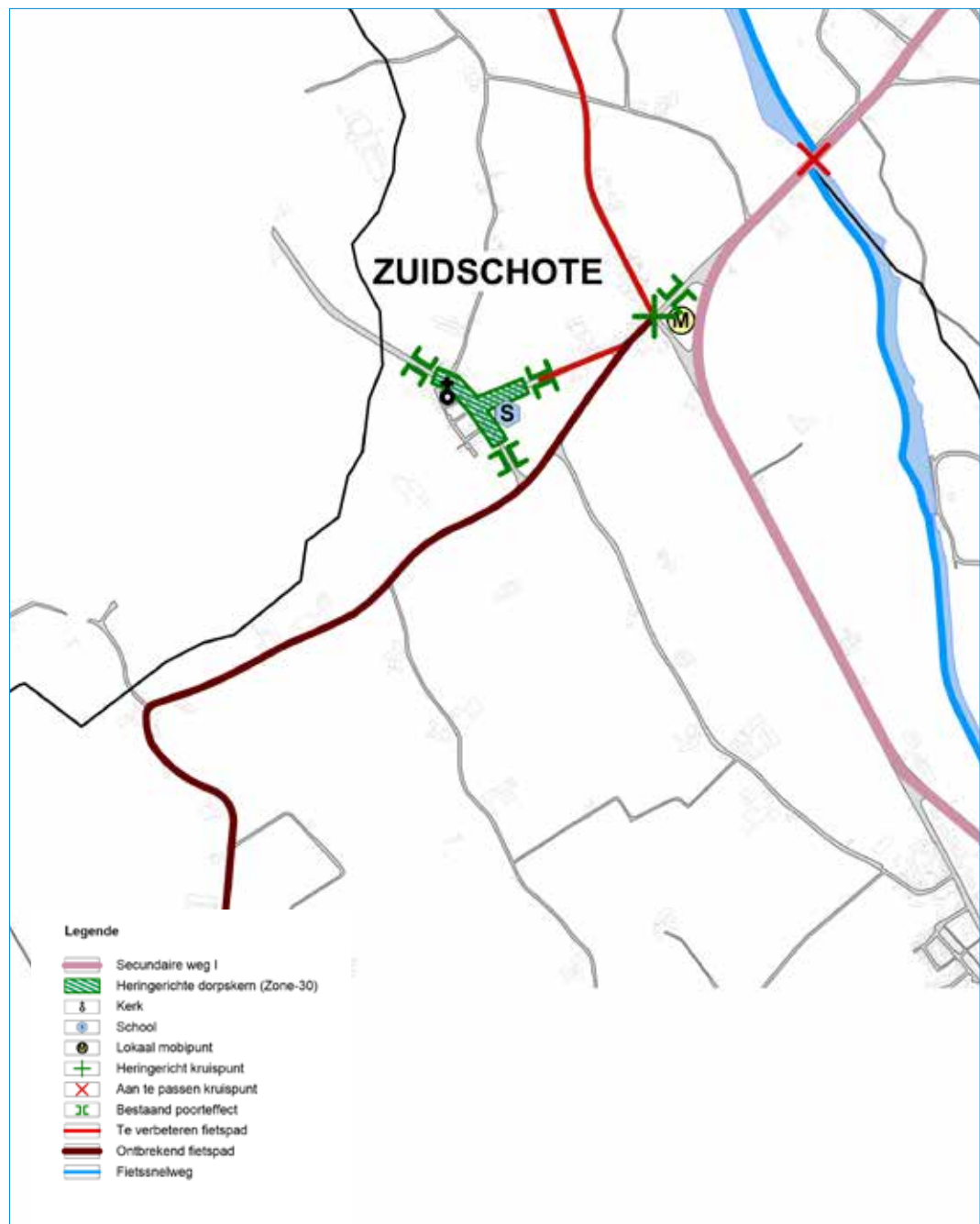


Figuur 36 : Maatregelen Zillebeke

## 8.10 Zuidschote

Een aantal jaar geleden werd reeds het kruispunt Luzerne aangepakt. Het lokaal mobipunt is hier voorzien, ter hoogte van de gewestweg. De openbare ruimte bij de kerk is recent heringericht als herkenbare dorpskern (zone 30).

In de Steenstraat ontbreken fietspaden en de kruising van de fietssnelweg F352 Ieper- Diksmuide langs het Westkaaipad met de N369 moet nog verbeterd worden. De kruispunten N369 Diksmuidseweg x Steenstraat en N369 Diksmuidseweg x Lotzstraat zijn dicht bij elkaar gelegen. Naar verkeersveiligheid toe wil stad Ieper dit optimaliseren en onderzoekt om een van de kruispunten (deels) te supprimeren.



Figuur 37 : Maatregelen Zuidschote

# 09 | Actieplan

## 9.1. Evaluatie actieplan beleidsplan 2011

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de acties opgenomen in het beleidsplan van 2011 en die ondertussen uitgevoerd werden.

Actie	Actor
Project Stationsomgeving	AWV, De Lijn & Stad Ieper
Aanleg noordelijke randparking t.h.v. Minneplein	Stad Ieper
Aanleg groene randparking Leopold III-laan	Stad Ieper
Onderbreken Leopold III-laan	Stad Ieper
Overdracht Ruischaertstraat en Krommenelststraat naar het gewest	AWV
Herinrichting N8 Haiglaan	AWV
Herinrichting Frenchlaan & Basculestraat	AWV & Stad Ieper
Herinrichting Diksmuidestraat	AWV
Invoeren zone 30 noordelijk deel binnenstad	Stad Ieper
Herinrichting N308 Poperingseweg tussen Vlamertinge en Ieper	AWV
Invoeren eenrichtingsverkeer Dr. Dekemelelaan	Stad Ieper
Herinrichting Polenlaan	Stad Ieper
Fietssuggestiestroken en verkeersremmende maatregelen Augustijnenstraat – Adriaansensweg	Stad Ieper
Verkeersremmende maatregelen Plumerlaan	Stad Ieper
Dorpskernvernieuwing Zuidschote	Stad Ieper
Snelheidsremmende maatregelen Rodenbachstraat	Stad Ieper
Snelverbinding OV Ieper – Roeselare	De Lijn
Doorstromingsmaatregelen OV Korte Torhoutstraat, Surmont de Volsberghestraat, Minneplein	Stad Ieper
Invoeren centrumbus	De Lijn
Vernieuwen wegdek en aanplanting bomen in parkeervakken N37b Oudstrijderslaan	AWV & Stad Ieper
Heraanleg Capucienstraat	Stad Ieper
Herinrichting kerkomgeving Dikkebus	Stad Ieper
Snelheidsremmende maatregelen Dikkebus	Stad Ieper
Snelheidsremmende maatregelen Voormezele	Stad Ieper
Snelheidsremmende maatregelen en poorteffecten Hollebeke	Stad Ieper
Herinrichting dorpskern Zillebeke	Stad Ieper
Kruispunt N369a – Brugstraat: veilige oversteekvoorzieningen	AWV
Verkeersremmende maatregelen en poorteffecten Elverdinge	Stad Ieper
Aanleg randparking Rijselpoort	Stad Ieper
Uitbreiden betalend parkeren en blauwe zone, invoeren bewonersparkeren en aanpassing tarifiering centrum Ieper	Stad Ieper
Aanpassen van de parkeersignalisatie en bewegwijzering	Stad Ieper
Politierglement parkeren kampeerwagens	Stad Ieper
Ter beschikking stellen van dienstfietsen	Stad Ieper

Tabel 3: Evaluatie actieplan 2011

Alle niet-uitgevoerde acties of acties in uitvoering worden terug opgenomen in het nieuwe actieplan.

## 9.2 Nieuw actieplan

De lijst van maatregelen vloeit voort uit het beleidsscenario. De opgesomde maatregelen zijn telkens onderverdeeld naar de drie werkdomeinen: ruimtelijke, netwerk- en flankerende maatregelen. De tabel geeft telkens ook de verantwoordelijke partners, termijnen, prioriteiten en zo mogelijk de kostprijs aan.

### De actietabel bevat volgende informatie:

- **De verantwoordelijke partners:**  
Aanduiding van de leidende actor. Die vulde de overige zaken in, zoals prioriteit en termijn. Daarnaast wordt (worden) per maatregel ook de participerende actor(en) aangegeven.
- **Termijn:**
  - korte termijn (KT) = 2022 – 2024
  - middellange termijn (MT) = 2025 – 2027
  - lange termijn (LT) = na 2027
- **Prioriteit:**  
Dit heeft betrekking op de timing van het ondernemen van actie. Voor een lange termijnmaatregel met hoge prioriteit kan het bijvoorbeeld nodig zijn om nu al actie te ondernemen zodat dat deze maatregel op lange termijn verwezenlijkt kan worden.
- **Opmerkingen:**  
Vermelding van de samenwerkingsovereenkomsten die toepasbaar zouden kunnen zijn. Ook andere algemene of specifieke opmerkingen inzake de maatregel worden in deze kolom opgenomen.

De maatregelen worden vervolgens gekoppeld aan de doelstellingen van verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en milieu. Per maatregel komt een weergave van de doelstelling die wordt nagestreefd.



## Actieprogramma ABC

### ► Werkdomein: Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	1) Masterplan en gemeentelijk RUP Strategische Spie		Bereikbaarheid	Hoog	stad		KT - max 3 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	2) Schoolvervoersplan en project- MOBER scholencampus Veurnseweg		Verkeersveiligheid	Hoog	SMSI		KT - max 3 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	3) Onderzoek Complex project Verbinding Ieper-Veurne		Bereikbaarheid	Hoog	MOW-AWV	stad	KT max 3 jaar
A.4: deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)	4) Locatie-onderzoek bijkomende regionale bedrijvigheid Reigersburg		Bereikbaarheid	Middel	Provincie	stad	KT max 3 jaar
A.4: deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)	5) Uitbreiding Jan Ypermanziekenhuis		Bereikbaarheid	Middel	ziekenhuis	stad	KT max 3 jaar
A.6: andere ruimtelijke maatregelen	6) Opmaak parkeerverordening		Verkeersveiligheid	Hoog	stad		MLT 3 tot 6 jaar

► **Werkdomein: Verkeersnetwerken**

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	7) Verlengen trage weg Bellewaerdepad (cfr. RUP Jan Yperman en omgeving)		Bereikbaarheid	Hoog	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	8) optimalisatie trage weg tussen Krommenelststraat en Frezenbergstraat		Bereikbaarheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	9) aanleg trage weg tussen Adriaansensweg en Brielenstraat		Bereikbaarheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	10) Doortocht N375 Dikkebusseweg in leper tussen de Frezenbergstraat en Oudstrijderslaan/ station		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	KT max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	11) Doortocht N308 Vlamertinge		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	MLT 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	12) Doortocht N308 Brandhoek		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	MLT 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	13) Doortocht N8 Veurnseweg te Elverdinge	afhankelijk voortgang complex project	Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	LT meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	14) Doortocht N8 Veurnseweg te Brielen	afhankelijk voortgang complex project	Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	LT meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	15) Herinrichting dorpskern Boezinge (N369a)		Verkeersveiligheid	Hoog	stad	MOW - AWV	KT max 3 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	16) Herinrichting dorpscentrum Voormezele		Verkeersveiligheid	Middel	stad		LT meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	17) Veilige oversteek N308 Poperingseweg - Scholierenpad via plaatsen verkeerslichten		Verkeersveiligheid	Hoog	AWV	Infrabel	KT max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	18) Heraanleg kruispunt Augustijnenstraat - Vrijbosroute		Verkeersveiligheid		stad	Provincie	MLT 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	19) Poorteffecten Sint-Livinusstraat en Boezingestraat (Elverdinge)		Verkeersveiligheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	20) Poorteffect Bellestraat (Vlamertinge)		Verkeersveiligheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	21) Poorteffect Komenseweg-zuid Hollebeke		Verkeersveiligheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	22) Poorteffect Wijtschaatstraat Voormezele		Verkeersveiligheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	23) aanleg trage weg tussen Heidestraat en N8 Veurnseweg		Bereikbaarheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	24) onderzoek inrichting fietsring i.h.b. Hoge Wieltjesgracht en Oude Vaartstraat	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	25) Verbeteren fietspaden Haiglaan	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	26) aanleg fietspaden N8 Veurnseweg	Afhankelijk voortgang complex project	Verkeersveiligheid	Middel	MOW -AWV	stad	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	27) Verbeteren fietspaden Brugseweg (tussen centrum en Sint-Jan)	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	28) Verbeteren fietspaden Meenseweg (tussen centrum en N37)	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Middel	Stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	29) Aanleg fietspaden N308 Poperingseweg tussen Vlamertinge en Poperinge		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	30) Verbeteren fietspaden Komenseweg	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	31) aanleg fietspaden Steenstraat	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Middel	Provincie	stad	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	32) Verbeteren fietspaden N375 Dikkebusseweg tussen Dikkebus en De Klijte		Verkeersveiligheid	Middel	MOW - AWV	gemeente Heuveland	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	33) Verbeteren fietspaden Bellestraat	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Middel	stad Poperinge	stad Poperinge	MLT 3 tot 6 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	34) bouw fietsbrug over Ieperleekanaal t.h.v. N38		Bereikbaarheid	Hoog	MOW - AWV	stad De Vlaamse Waterweg	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	35) aanleg ongelijkgrondse kruising N38 t.h.v. Vrijbosroute		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad Provincie	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	36) Heraanleg N37b Oudstrijderslaan met fietssnelweg F37		Verkeersveiligheid	Hoog	stad	MOW - AWV	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	37) heraanleg Westkaai-pad		Verkeersveiligheid	Middel	De Vlaamse Waterweg		KT max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	38) Alternatieven-onderzoek fietssnelweg Ieper - Veurne F38		Verkeersveiligheid	Hoog	Provincie	Stad	KT max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	39) Heraanleg Plumerlaan	fietsfonds	Verkeersveiligheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	40) opwaarderen fietspaden langsheen N37 Zuiderring naar fietssnelweg		Verkeersveiligheid	Laag	MOW - AWV		LT meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	41) Verbeteren fietsvoorzieningen N365 Armentierseweg		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW-AWV		LT meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	42) Veilige oversteek F351 N369 Diksmuidseweg		Verkeersveiligheid	Hoog	Provincie	MOW - AWV	MLT 3 tot 6 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	43) Aanleg fietspad langsheen spoorlijn ten zuiden van Hollebeke		Bereikbaarheid	Laag	Provincie		LT meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	44) Verbreden Scholierenpad (deel station Helakker)		Verkeersveiligheid	Hoog	Provincie		KT max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	45) Aanleg Vrijbosroute tussen Helakker en N38		Bereikbaarheid	Hoog	Provincie	MOW - AWV	MLT 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	46) Verbeteren fietspaden N375 Dikkebusseweg tussen Dikkebus en Frezenbergstraat		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	Stad	LT meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	47) Veilige overstek F352 N369 Diksmuidseweg aan Steenstraete		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV		KT max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	48) uitwerken visie van twee veilige fietsassen doorheen de binnenstad		Verkeersveiligheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	49) aanleg fietspaden Pilkemseweg - Dehemlaan	i.f.v. reconversie bedrijventerrein leperleekanaal	Verkeersveiligheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	50) Verbeteren fietsvoorzieningen Oude Veurnestraat - Diksmuidseweg - Polenlaan - Brugseweg - Kalfvaart - Basculestraat		Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	51) verbeteren fietspaden Steverlyncstraat		Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.3: lokaal fietsnetwerk	52) verbeteren fietspaden Kruiskalsijdestraat - Potijzestraat		Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	53) verbeteren fietspaden Lotzstraat - Middelstraat		Verkeersveiligheid	Middel	stad	gemeente Lo-Reninge	MLT 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	54) verbeteren fietspaden Maaldestedestraat - Wervikstraat		Verkeersveiligheid	Middel	stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	55) bouw fietsbrug over de Vesten vanuit de Strategische spie		Bereikbaarheid	Hoog	stad	Onroerend Erfgoed	LT meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	56) bouw fietstunnel onder spoorweg t.h.v. station		Bereikbaarheid	Middel	NMBS / Infrabel		LT meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	57) aanleg ongelijkgrondse kruising Adriaansenweg t.h.v. N38		Verkeersveiligheid	Middel	AWV / MOW	stad	LT meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	58) Uitwerken van een fietscomfortplan voor de binnenstad: verbeteren van het fietscomfort in de binnenstad d.m.v. Kleinschalige ingrepen		Verkeersveiligheid	Middel	stad		continu
B.3: lokaal fietsnetwerk	59) Aanleg fietspad N336 Rijselseweg ten zuiden van Sint-Elooi		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	LT meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	60) Invoeren nieuw OV-plan		Bereikbaarheid	Hoog	VVM - De Lijn	stad	KT max 3 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.5: categorisering bovenlokale wegen	61) Herinrichting van de N381 Ruuschaartstraat-Krommenelstraat: omvorming van de rijweg tot 2x1 met een vrijliggend fietspad.		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV	stad	MLT 3 tot 6 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	62) Herinrichting kruispunt N38 - Pikkemseweg		Verkeersveiligheid	Hoog	MOW - AWV		KT max 3 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	63) bijkomende in- en uitrit N37 Picanol	SO VII	Bereikbaarheid	Laag	bedrijf Picanol	MOW - AWV	MLT 3 tot 6 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	64) Optimaliseren kruispunt N369 Dikmuidseweg - Steenstraat en N369 Dikmuidseweg - Lotzstraat		Verkeersveiligheid	Middel	MOW - AWV	stad	KT max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	65) Aanleg definitieve rotonde Meenseweg - Steverlyncklaan		Bereikbaarheid	Hoog	Stad		MLT 3 tot 6 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	66) Aanleg definitieve rotonde Kalfvaart - Brugseweg		Bereikbaarheid	Hoog	Stad		KT max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	67) Aanleg bijkomende afslagstrook Colaertplein richting Stationsstraat		Bereikbaarheid	Hoog	MOW - AWV		KT max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	68) Opmaak functietoekenningsplan landelijke wegen		Verkeersveiligheid	Hoog	stad	VLM	KT max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	69) Herinrichting kruispunt N8 Veurnseweg - Haiglaan		Verkeersveiligheid	Middel	stad	VVM - De Lijn	MLT 3 tot 6 jaar



Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.6: categorisering lokale wegen	70) Ontsluiting nieuwe scholencampus op N8 Veurnseweg	SO VII	Bereikbaarheid	Middel	SMSI	MOW - AWW	MLT 3 tot 6 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	71) Omvormen druppelrotonde N308 Capronstraat - N37b Fochlaan - Haiglaan naar klassieke rotonde		Bereikbaarheid	Hoog	MOW - AWW	stad	KT max 3 jaar
B.7: routes zwaar vervoer	72) Uitbreiding venstertijd laden en lossen zwaar verkeer stedelijk gebied		Verkeersveiligheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.7: routes zwaar vervoer	73) Weren doorgaand vrachtverkeer in dorpskernen (Boezinge, Voormezele, Zillebeke) via tonnagebeperkingen		Verkeersveiligheid	Hoog	Stad	stad	KT max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	74) Gefaseerde invoering van zone 30 in de verblijfgebieden en dorpskernen		Verkeersveiligheid	Hoog	Stad		continu
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	75) Onderzoek naar ondergrondse of in pandige parkeermogelijkheden in de nabijheid van het stadscentrum		Verkeersveiligheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	76) Onderzoek bijkomende fietsenstallingen binnenstad		Toegankelijkheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	77) Proefproject buurtfietsenstallingen		Toegankelijkheid	Middel	Stad		KT max 3 jaar
B.10: overstapvoorzieningen	78) Inrichten van 2 regionale mobipunten (station & Jan Ypermanziekenhuis)		Bereikbaarheid	Hoog	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	KT max 3 jaar

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.10: overstapvoorzieningen	79) inrichten van 9 lokale mobipunten		Bereikbaarheid	Hoog	stad / AWV / MOW	VVM - De Lijn	KT max 3 jaar
B.12: sluikeverkeer	80) Wijzigen verkeerscirculatie stationsomgeving		Verkeersleefbaarheid	Hoog	stad	MOW - AWV	KT max 3 jaar
B.13: autoluwe kernen	81) Wijzigen verkeerscirculatie stadscentrum: korte termijn (Elverdingestraat en Vandenpeereboomplein)		Verkeersleefbaarheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar
B.13: autoluwe kernen	82) Wijzigen verkeerscirculatie stadscentrum middellange termijn: Plumerlaan		Verkeersleefbaarheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar
B.13: autoluwe kernen	83) Evaluatie verdwijnpaal Menestraat op zondagnamiddag van april tot november		Verkeersleefbaarheid	Hoog	stad		KT max 3 jaar

### ► Werkdomein: Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	84) transitieplan milieuvriendelijk eigen wagenpark		Milieu	Hoog	stad		continu
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	85) Inhoudelijke ondersteuning aan bedrijven bij de ontwikkeling van hun mobiliteitsbeleid		Milieu	Middel	stad		continu
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	86) opmaak en updaten schoolroutekaarten		Verkeersveiligheid	Middel	stad	scholen	continu

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	87) onderzoek invoeren schoolstraten		Verkeersveiligheid	Middel	stad	scholen	KT max 3 jaar
C.2: tarifiering openbaar vervoer & parkeren	88) Verderzetten derdebetalerssysteem De Lijn		Bereikbaarheid	Middel	stad	VVM - De Lijn	continu
C.2: tarifiering openbaar vervoer & parkeren	89) Verderzetten deelwagendeproject		Milieu	Hoog	stad		continu
C.3: campagnes	90) Verderzetten campagnes rond fietsbeleid		Milieu	Middel	stad		continu
C.3: campagnes	91) informatie-verstrekking nieuw OV-plan		Bereikbaarheid	Hoog	stad	VVM - De Lijn	KT max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	92) signalisatie en promotie fietsring		Milieu	Hoog	stad		KT max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	93) Opzetten fietspromotie-campagnes met de scholen		Milieu	Hoog	stad	scholen	continu
C.5: handhaving	94) Verderzetten handhaving parkeren		Toegankelijkheid	Hoog	stad		continu
C.5: handhaving	95) Handhaving snelheidsbeperkingen zone 30		Verkeersveiligheid	Hoog	stad		continu

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.5: handhaving	96) Handhaving: naleving snelheden BUBEKO, tonnagebeperkingen, parkeerbeperkingen, alcoholcontroles, het niet in gevaar brengen van zwakke weggebruikers		Verkeersveiligheid	Hoog	Lokale politie		continu
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	97) Gestructureerd overleg binnen de stadsdiensten met alle betrokkenen met betrekking tot mobiliteit.		Verkeersleefbaarheid	Hoog	stad		continu
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	98) Verderzetten overleg verkeerscommissie		Verkeersleefbaarheid	Hoog	stad		continu
C.10: bewegwijzeringsplan	99) Evaluatie huidige signalisatieborden		Bereikbaarheid	Middel	stad		KT max 3 jaar
C.11: andere flankerende maatregelen	100) Uitrol elektrische laadpalen		Milieu	Hoog	Stad	MOW - AWV	continu
C.11: andere flankerende maatregelen	101) Verder overleg met Infrabel / NMBS betreffende optimalisatie doorstroming ter hoogte van overwegen N375 en N308.		Bereikbaarheid	Hoog	Stad	Infrabel / NMBS	KT

# 10 | Toetsing van de doelstellingen

Tijdens de onderzoeksfase (stap 3) werden taakstellingen geformuleerd per onderzoeksthema. Dit zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen uit het relatieschema. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en hoe de onderlinge samenhang in het beleidsplan wordt bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met andere thema	Aandachtspunten	Opgenomen in beleidsplan
Fietsbeleidsplan verder uitdiepen	Ruimtelijk beleid	Bij nieuwe ruimtelijke plannen rekening houden met een logisch fietsnetwerk	Fietsverkeer
	Herinrichting van wegen	Aandacht voor noodzakelijke fietsvoorzieningen in relatie tot wegcatégorisering	Inrichtingsprincipes lokale wegen
	Verkeersveiligheidsmaatregelen	Verkeersveilige fietsnetwerken zijn essentieel	Fietsverkeer oversteekbaarheid
	Parkeerbeleid	Uitwerken van een fietsparkeerplan	Fietsverkeer Fietsstallingen
	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Specifieke en algemene sensibiliseringsacties	Ondersteunende maatregelen: marketing, informatie en promotie naar doelgroepen
	Bewegwijzering	Fietsnetwerken bewegwijzeren kan een meerwaarde betekenen	Ondersteunende maatregelen: bewegwijzering
	Handhaving	Controleren van overtredingen die nefast zijn voor de fietsveiligheid	Ondersteunende maatregelen: handhaving
	Monitoring en evaluatie	Beleidsplan monitoren, evalueren en bijsturen waar nodig	Voorstel voor organisatie en evaluatie
Circulatiemaatregelen binnenstad	Ruimtelijk beleid	Circulatie dient rekening te houden met het gewenste ruimtelijk beleid in de binnenstad	Maatregelen stedelijk gebied leper
	Categorisering van wegen	Circulatie dient rekening te houden met de categorisering van het (hogere) wegennet	Maatregelen stedelijk gebied leper
	Fietsroutenetwerk	De circulatiemaatregelen en het fietsnetwerk dient op elkaar te worden afgestemd	Maatregelen stedelijk gebied leper

	Openbaar vervoersnetwerk	De circulatiemaatregelen en het openbaar vervoer netwerk dient op elkaar te worden afgestemd	Maatregelen stedelijk gebied leper
	Verkeersveiligheids maatregelen	De circulatiemaatregelen dienen te worden genomen om de verkeersveiligheid te optimaliseren	Maatregelen stedelijk gebied leper
	Parkeerbeleid	Parkeerplaatsen dienen logisch bereikbaar te zijn cfr het circulatieplan.	Maatregelen stedelijk gebied leper
Beleid trage wegen	Ruimtelijke planning	Bij nieuwe ontwikkelingen worden trage wegen zo optimaal mogelijk ingezet	Voetgangersverkeer: trage wegen
	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Deze gebieden / voorzieningen worden zo optimaal mogelijk ontsloten via trage wegen	Voetgangersverkeer: trage wegen
	Fietsroutenetwerk	Voor het netwerk wordt zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt van trage wegen	Voetgangersverkeer: trage wegen
	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Er wordt ruim gecommuniceerd betreffende de gebruiksmogelijkheden van trage wegen	Ondersteunende maatregelen: marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Tabel 4: Toetsing van de doelstellingen

# 11 | Voorstel voor organisatie en evaluatie

## Organisatie

Beleidsvorming in het algemeen, of meer bepaald het streven naar coherentie en continuïteit in het beleid, of het heroriënteren van het beleid op zich aandienende maatschappelijke tendensen, noodzaakt een duidelijk organisatiesysteem. Dit zowel op gemeentelijk als bovengemeentelijk vlak. Dit mobiliteitsbeleidsplan wordt echter niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol verkeersbeleid. De stad heeft een centrale rol in het evalueren, rapporteren van de voortgang van de voorgestelde maatregelen.

Het organisatiesysteem dient uitgebouwd te worden op een tweeledig niveau:

- op het niveau van de praktische uitvoering,
- op het niveau van de beleidsvoorbereiding en -beslissingen.

De opzet en implementatie van het mobiliteitsplan moet geïntegreerd worden in de dagelijkse taken van de stedelijke diensten. Een regelmatig overleg met de dienst- en beleidsverantwoordelijke van andere planologische disciplines (ruimtelijke ordening, milieu, economie), ... is noodzakelijk.

## Evaluatie

Het is belangrijk het mobiliteitsplan te evalueren ten aanzien van de vooropgestelde doelstellingen. Inzake frequentie wordt gewerkt volgens een zekere gelaagdheid:

- Waar (technisch) mogelijk worden nulmetingen uitgevoerd en gegevens verzameld die de basis kunnen vormen voor de evaluatie van het mobiliteitsplan.
- In de tussentijdse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgesteld. De periode van de budgetopmaak is het uitgelezen moment. Er wordt een inhoudelijke balans opgemaakt van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken in welke mate de achtergestelde projecten ingepast kunnen worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Bijgevolg dient de tussentijdse evaluatie minstens jaarlijks te gebeuren.

Deze toetsingsmomenten kunnen rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden. Verkeersveiligheid is hiervan het meest treffende voorbeeld. Cijfers rond verkeers(on)veiligheid kunnen aanleiding geven tot het flexibel bijsturen van het actieprogramma. Maar ook de operationele doelstellingen uit hoofdstuk 3 kunnen hierbij geverifieerd worden. De besluitvoering wordt aansluitend vertaald naar de programmatiecel bij de verschillende beleidsactoren.

- De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Dit gebeurt bij voorkeur bij het begin van de nieuwe legislatuur in 2025 (via een nieuwe sneltoets). Een fundamentele herziening van (delen van) het mobiliteitsplan kan zich tevens aandienen wanneer in de gemeente (of zelfs een regio) een dermate invloedrijk nieuw ruimtelijk project of infrastructurele voorziening tot ontwikkeling komt, en daardoor het mobiliteitspatroon ten gronde wordt gewijzigd. Ook de doelstellingen en acties betreffende mobiliteit die opgenomen zijn in het klimaatplan (momenteel in opmaak) worden meegenomen in de evaluatie.



# BIJLAGEN



## 12 | Bijlagen

- Goedkeuring participatietraject schepencollege 21 juni 2021
- Mobiliteitsbevraging 2021 resultaten
- Verslag PSG van 28 oktober 2021
- Verslag PSG van 11 april 2022

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN HET COLLEGE VAN  
BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN DE STAD IEPER

Zitting van 21 juni 2021

Aanwezig: Emmily Talpe, Burgemeester-voorzitter  
Philip Bolle, Patrick Benoot, Ives Goudeseune, Valentijn Despeghel, Diego Desmadryl, Dimitry Soenen, Eva Ryde, Schepenen  
Stefan Depraetere, Algemeen directeur

**CBS/2021/2177**

**Participatietraject vernieuwde mobiliteitsplan**

OVERWEGEND GEDEELTE

Juridische grondslag en bevoegdheden

Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 (B.S. 15 februari 2018), en latere wijzigingen, meer bepaald artikels 56 en 57, betreffende de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen.

De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen.

Het Bestuursdecreet van 7 december 2018 (B.S. 19.12.2018)

Feiten, context en informatie

In kader van een vernieuwing van het mobiliteitsplan dient een participatietraject te worden uitgevoerd, zoniet dient een openbaar onderzoek te worden uitgevoerd betreffende het vernieuwde plan. Omtrent het participatietraject is een collegebeslissing vereist.

In 2015 werden debatavonden georganiseerd. In 2019 vond de bewonersbevraging 'k vraag et aan' uitgevoerd. De resultaten hiervan werden gebruikt in functie van de opmaak verkenning- en uitwerkingsnota. In kader van de opmaak van het concrete beleidsplan wordt voorgesteld volgende participatie uit te voeren:

- Webinar voor de stedelijke adviesraden, waarbij de accentpunten van het voorstel tot vernieuwd mobiliteitsplan worden toegelicht. Indien nadien gewenst kunnen bepaalde zaken extra toegelicht worden in de betrokken adviesraad of kan men een advies formuleren hieromtrent.
  - Een 10-tal stellingen voorleggen aan de brede bevolking, waarop men online kan antwoorden, gelijkaardig aan de gesloten vragen van 'k vraag et aan. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de fietsverbindingen in de binnenstad, het invoeren van snelheidsbeperking in woonwijken,...
- Deze bevraging zou breed gecommuniceerd worden, onder andere via het stadsmagazine.

Betreffende het mobiliteitsplan zelf na definitieve vastlegging in de gemeenteraad een beknopte brochure worden opgesteld voor de bredere bevolking.

BESCHIKKEND GEDEELTE

Op basis van deze overwegingen besluit het college in kader van de participatie vernieuwd mobiliteitsplan:

Artikel 1: Een webinar te organiseren voor de stedelijke adviesraden

Artikel 2: Een 10-tal stellingen voor te leggen aan de bredere bevolking

Gedaan in zitting van 21 juni 2021

De Algemeen directeur,  
(get) STEFAN DEPRAETERE

De Burgemeester-voorzitter,  
(get) EMMILY TALPE



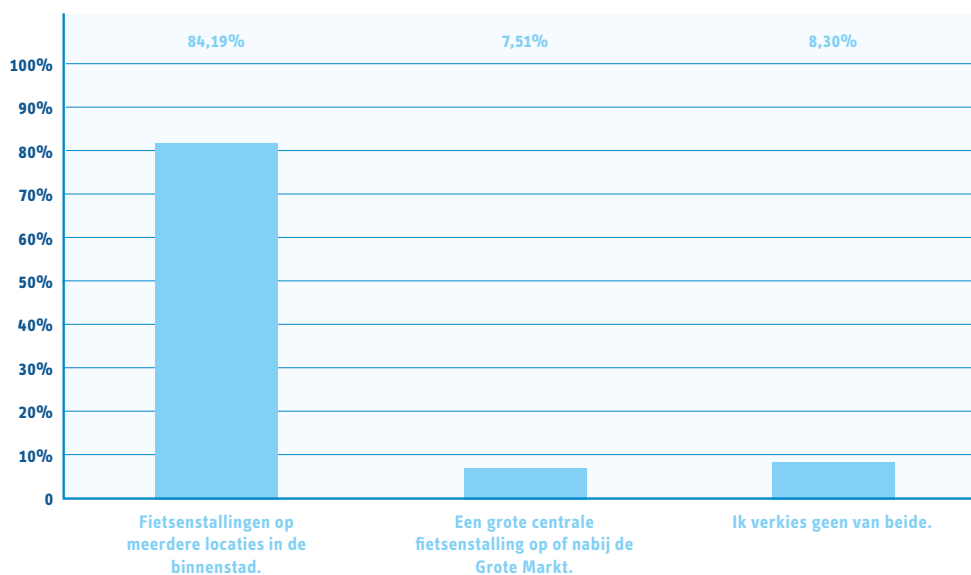
Voor eensluidend verklaard afschrift,

Bij bevel  
Algemeen directeur  
STEFAN DEPRAETERE

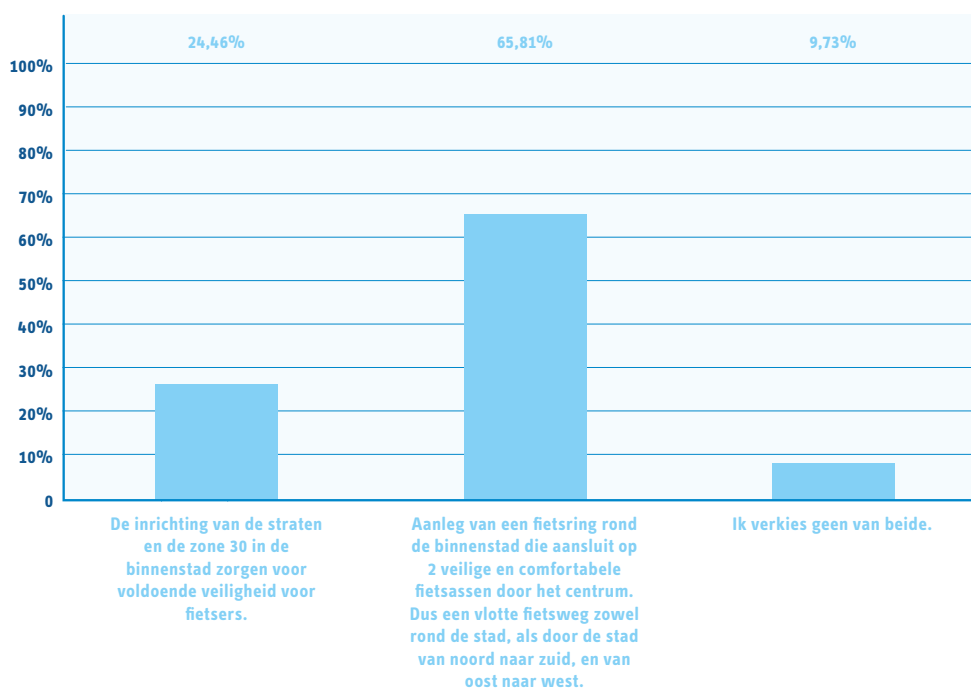
Burgemeester-voorzitter  
EMMILY TALPE

## ► Mobiliteitsbevraging 2021 resultaten

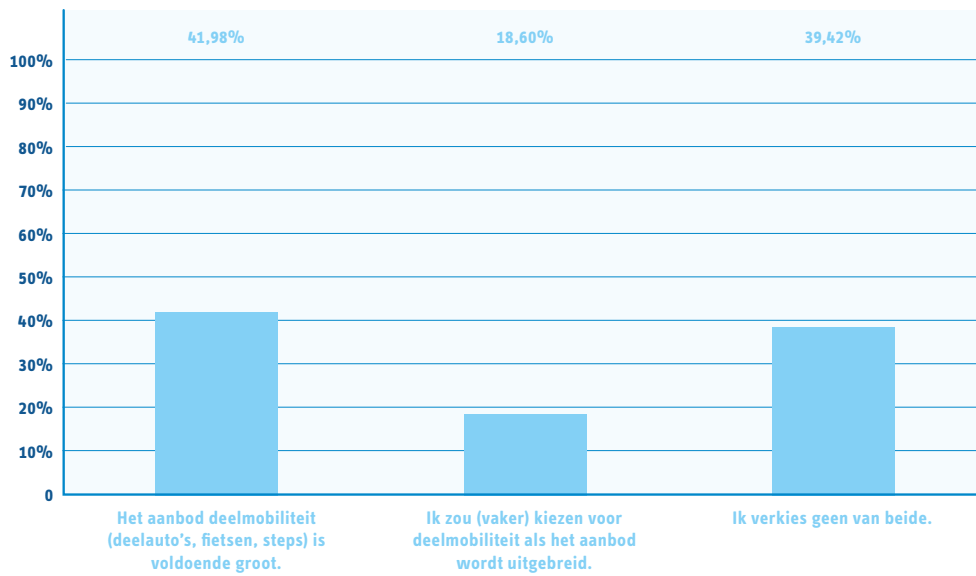
### Fietsenstallingen: welke stelling geniet je voorkeur?



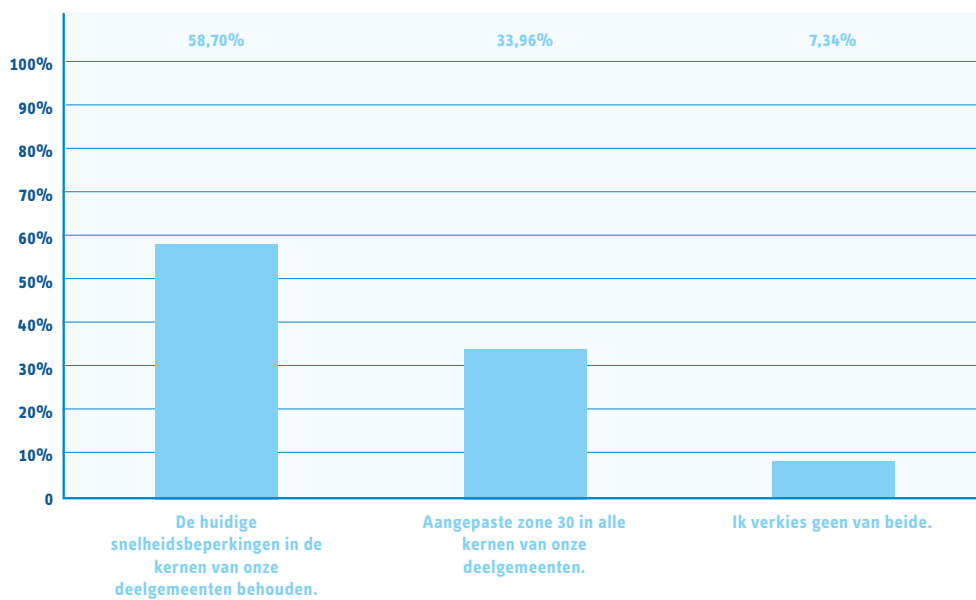
### Veiligheid voor fietsers: welke stelling geniet je voorkeur?



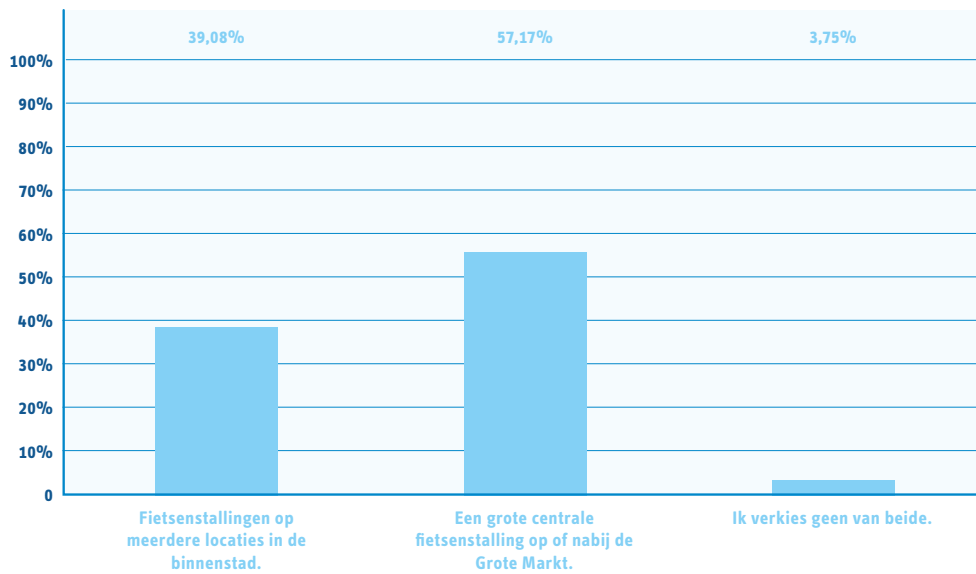
### Deelmobiliteit: welke stelling geniet jevoorkeur?



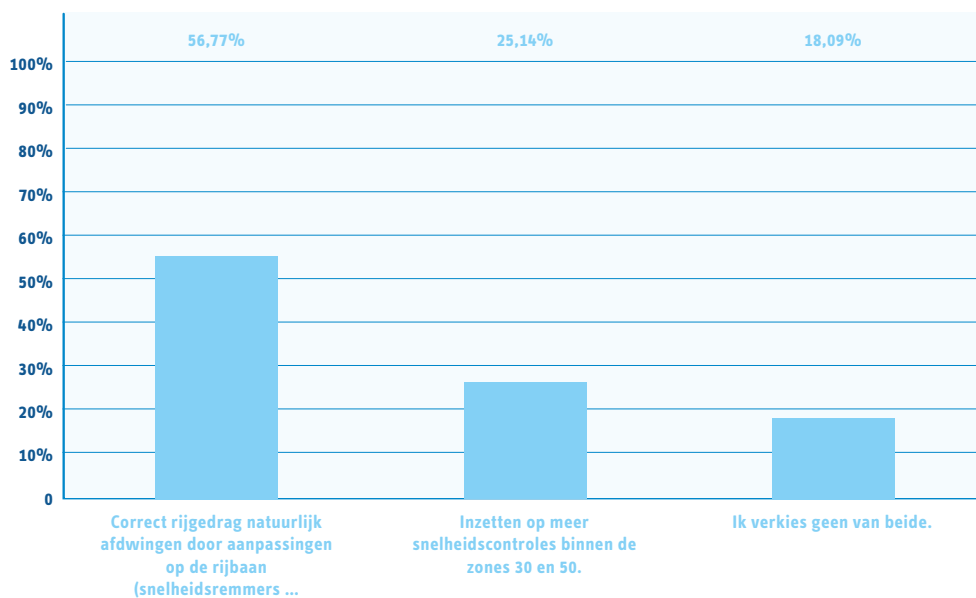
### Verkeersveiligheid deelgemeenten: welke stelling geniet je voorkeur?



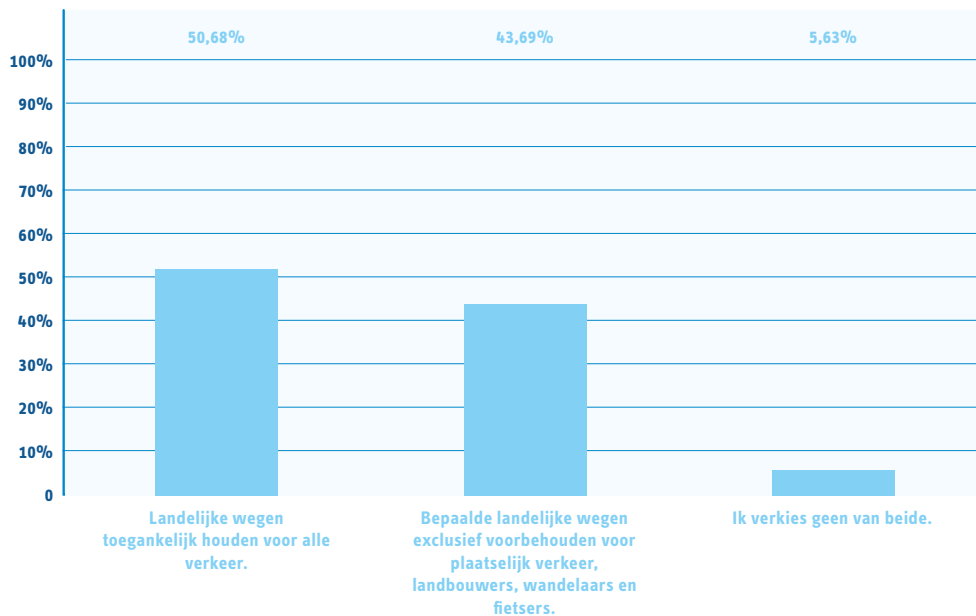
### Verkeersveiligheid woonwijken: welke stelling geniet je voorkeur?



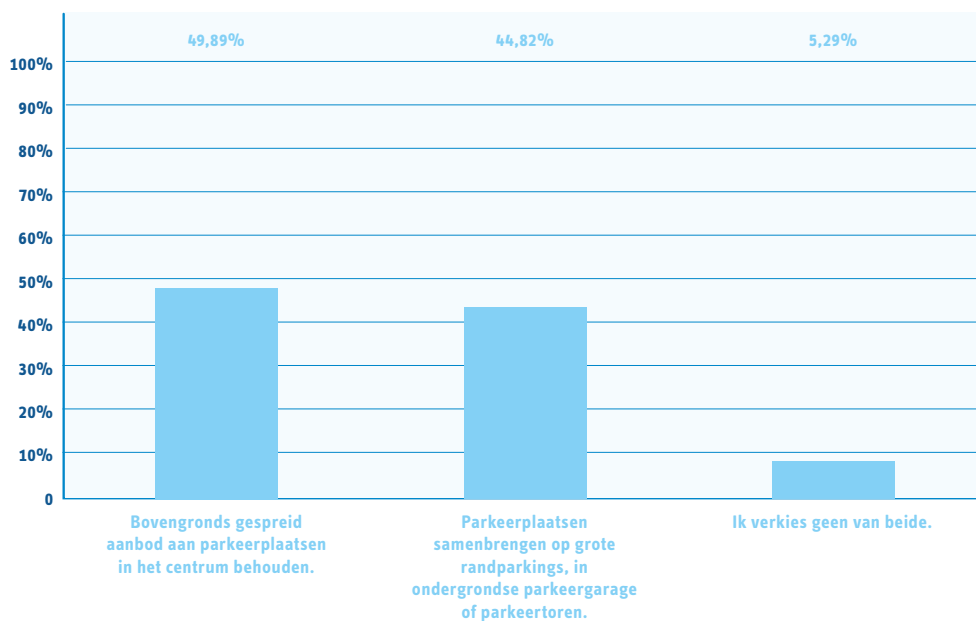
### Algemene verkeersveiligheid: welke stelling geniet je voorkeur?



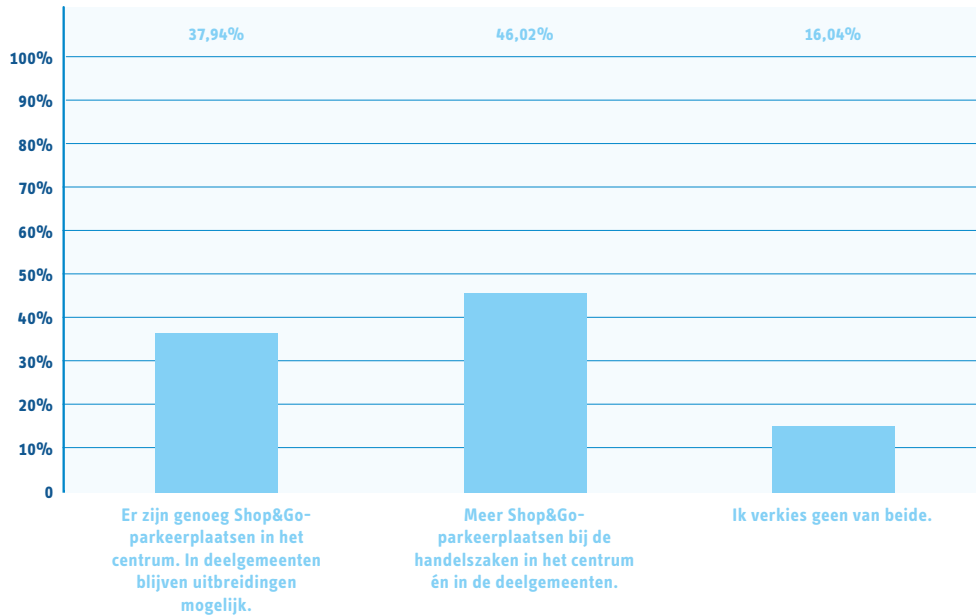
### Verkeer landelijke wegen: welke stelling geniet je voorkeur?



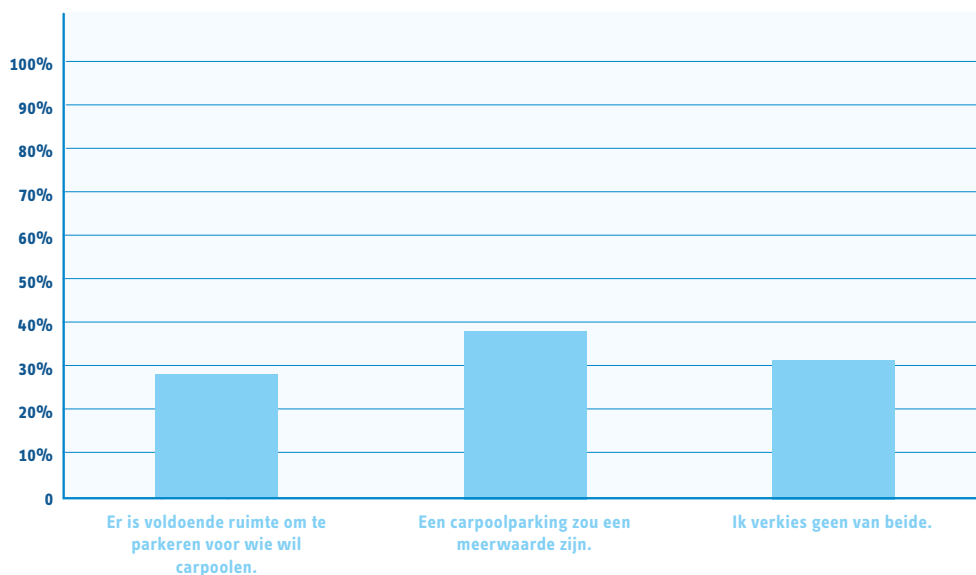
### Parkeren in centrum: welke stelling geniet je voorkeur?



### Shop&Go parkeerplaatsen: welke stelling geniet je voorkeur?



### Carpoolen: welke stelling geniet je voorkeur?





► **Verslag PSG van 28 oktober 2021**

**PROJECTSTUURGROEP VAN IEPER  
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 28 OKTOBER 2021**

**Verslaggever:** Valentijn Seys

**Verslag versie 1**

**Onderwerp:** Vernieuwd mobiliteitsplan

Aard van de PSG-beslissing

Werkvergadering zonder eindbeslissing

**Aanwezigheidslijst:**

Naam	Dienst	Aanwezigheid*
Emmily Talpe	Burgemeester	N
Ives Goudeseune	Schepen openbaar domein	A
Sandra Debuf	Afdelingshoofd Omgeving en ondernemen	A
Sylvia De Baets	Afdelingshoofd Openbaar Domein	A
Daan Cools	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	A
Franco Verschueren	Regiomanager AWW	A
Jonas Bethune	Regionaal beleidsmedewerker MOW	A
Christophe Boval	Mobiliteitsplanner provincie	N
Luc Vercaigne	Commissaris politie arro Ieper	A
Fietsersbond Ieper	Fietsersbond	A
Patrick Maes	Extern studie bureau	A
Valentijn Seys	Mobiliteitsambtenaar	A

\* Aanwezig (A) - Aanwezig via volmacht (V) - Afwezig (N)

## Verslag

De verkenning- en uitwerkingsfase zijn afgerond. Momenteel wordt gewerkt aan het vernieuwde beleidsplan. Vanuit de vergadering worden volgende aanvullingen / suggesties geformuleerd:

- Vraag tot afstemming met het masterplan fiets van de provincie en wegencategorisering vervoersregioraad.
- Het gaat mogelijks om een complex project N8, de eventuele startbeslissing hieromtrent dient nog te worden genomen.
- Aandacht voor woonkorrels en lagere snelheid op deze locaties.
- Uren tonnagezone dienen nog verder te worden onderzocht en afgestemd met het charter werfverkeer, ook naar handhaving toe.
- De cijfers betreffende de stadsmonitor (p. 11) dienen te worden nagezien.
- Het nieuwe openbaar vervoersplan zal niet ingevoerd worden begin 2022, maar op een latere nog te bepalen datum.
- Fietsring dient te worden verder onderzocht in relatie met de toekomstplannen strategische spie. Bij de keuzes betreffende voorrangregelingen wordt gevraagd voorrang te verlenen aan de reiswegen die het kernnet van openbaar vervoer volgen.
- Verder te onderzoeken of een fietsbrug over het kanaal ter hoogte van de Waterpoortstraat complementair kan worden voorzien naast de huidig voorgestelde fietsbrug.
- Bij voorstel 3 betreffende aanpak sluipverkeer Maloulaan (éénrichtingsverkeer Fochlaan) is het noodzakelijk een busbaan te voorzien op de Fochlaan.
- Ook resultaten proefproject Plumerlaan meenemen
- In Zuidschote zijn er op termijn plannen om een kruispunt met de gewestweg te supprimeren.
- Het stand-still principe betreffende het aantal parkeerplaatsen in het stadscentrum wordt in vraag gesteld.
- AWV en MOW zullen nog een aantal opmerkingen overmaken.

Het mobiliteitsplan wordt aangevuld met bovenstaande opmerkingen en de resultaten van het participatietraject en zal nadien opnieuw (digitaal) worden voorgelegd aan de projectstuurgroep ter goedkeuring.

## Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de secretaris van de PSG. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

## Bijlagen

- Beleidsplan Ieper
- Resultaten bewonersbevraging

► **Verslag PSG van 11 april 2022**

**PROJECTSTUURGROEP VAN IEPER  
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 11 APRIL 2022**

**Verslaggever:** Valentijn Seys

**Verslag versie 1**

**Onderwerp:** Vernieuwd mobiliteitsplan

Aard van de PSG-beslissing

Eindbeslissing bij consensus

**Aanwezigheidslijst:**

Naam	Dienst	Aanwezigheid*
Emmily Talpe	Burgemeester	A
Ives Goudeseune	Schepen openbaar domein	A
Sandra Debuf	Afdelingshoofd Omgeving en ondernemen	A
Sylvia De Baets	Afdelingshoofd Openbaar Domein	A
Daan Cools	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	A
Franco Verschueren	Regiomanager AWW	A
Jonas Bethune	Regionaal beleidsmedewerker MOW	A
Christophe Boval	Mobiliteitsplanner provincie	A
Luc Vercaigne	Commissaris politie arro Ieper	A
Fietsersbond Ieper	Fietsersbond	A
Patrick Maes	Extern studie bureau	A
Valentijn Seys	Mobiliteitsambtenaar	A

\* Aanwezig (A) - Aanwezig via volmacht (V) - Afwezig (N)

### Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen. Het gaat om een volledig digitale vergadering, gezien tijdens de vorige vergadering reeds de principes zijn besproken via een presentatie. Deze principes werden waar nodig aangepast en in een tekstuele versie gegoten. Deze tekst werd via mail voorgelegd aan de leden van de projectstuurgroep, waarbij men een zekere periode kreeg om te reageren. Bij grote opmerkingen kon een (bilateraal) overleg worden georganiseerd, wat niet noodzakelijk bleek.

### Verslag van de vergadering

- De fietsersbond maakte hieromtrent een advies op, dit werd apart overgemaakt aan de leden van de projectstuurgroep.
- Vanuit De Lijn wordt gevraagd om bij het scenario waarbij éénrichtingsverkeer wordt ingevoerd op de Fochlaan de mogelijkheid open te laten om de bussen in beide rijrichtingen toe te laten.
- Vanuit de NMBS wenst men de stad erop attent te maken dat de mogelijkheid bestaat dat NMBS de stationsparking binnen een van de komende jaren betalend zal maken. Dit kadert binnen hun mobiliteitsbeleid en zal een invloed hebben op het parkeerbeleid van de omliggende parkings. Men zal hieromtrent in overleg treden met de stad. Over het voorstel tot fietstunnel onder de sporen ter hoogte van het station wordt meegegeven dat Infrabel hierin een belangrijke partner zal zijn.
- Vanuit AWW wordt opgemerkt dat men zich vragen stelt betreffende de haalbaarheid van een ongelijkgrondse dwarsing van de N38 ter hoogte van de Adriaansensweg. Deze is immers niet gelegen op een fietsroutenetwerk. Betreffende Boezinge wordt gewag gemaakt van doorgaand verkeer door de kern. Dit gaat om doorgaand zwaar verkeer en wordt aangepast in de tekst. Voor de Vrijbosroute N38 - Vrijbosroute staat AWW - MOW niet als initiatiefnemer. Op p 16 staat een fout wegnummer (N375 - N378).

### Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

