



Diksmuide verbreden en verdiepen ontwerp-beleidsplan

december 2011



west-vlaamse intercommunale
dienstverlenende vereniging

datum	aanpassing fase
13-01-11	bespreking stadsbestuur
22-02-11	bespreking stadsbestuur
13-05-11	GBC-overleg
05-07-11	infovergadering raden
28-11-11	voorlopige vaststelling gemeenteraad



algemeen directeur

Geert Sanders

**coördinator
cel ruimtelijke planning en mobiliteit**

David Vandecasteele

ruimtelijk planner

Jan de Moor

mobiliteitsdeskundige

Margo Swerts

inhoud

informatief deel

7

globale doelstellingen

8

procesverloop

8

uitwerkingsnota in een notendop

9

1. ruimtelijke ontwikkelingen 9
2. parkeerbeleid..... 9
3. afwikkeling zwaar vervoer..... 10

inhoud beleidsnota

11

richtinggevend deel

13

beleidsscenario

14

werkdomein A | ruimtelijke ontwikkelingen

15

1. programma wonen 15
2. programma bedrijvigheid..... 15
3. andere verkeersgenererende activiteiten..... 15

werkdomein B | verkeersnetwerken

18

1. gemotoriseerd verkeer 18
2. fietsverkeer..... 33
3. openbaar vervoer..... 37
4. voetgangersverkeer en verkeersleefbaarheid..... 39

werkdomein C | flankerende maatregelen

40

1. sensibilisatie en educatie..... 40
2. informatie en promotie 40
3. handhaving..... 40
4. signalisatie | bewegwijzering..... 40
5. tarifiering 40
6. organisatie en management van mobiliteitsbeleid..... 40

actieplan

41

voorstel voor organisatie en evaluatie

41

1. organisatie 41
2. evaluatie..... 41

relatie tot hogere en gemeentelijke beleidsplannen

42

evaluatie taakstellingen uit relatiematrices

42

bijlagen	43
actieprogramma ABC	44
samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)	55
evaluatie taakstelling	56
participatietraject - samenvatting	59
verslagen	60

informatief deel

globale doelstellingen

Het mobiliteitsplan¹ is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de (langetermijn)visie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Duurzame mobiliteitsontwikkeling probeert de mobiliteit te beheren voor de huidige generatie zonder te raken aan de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties.

De Vlaamse Overheid stelt rond haar mobiliteitsbeleid vijf basisdoelstellingen voorop:

- bereikbaarheid vrijwaren met nadruk op multimodaliteit;
- toegankelijkheid waarborgen;
- verkeersonveiligheid terugdringen;
- verkeersleefbaarheid verhogen;
- schade aan milieu en natuur terugdringen.

Daarnaast wordt gestreefd de principes van het STOP-beginsel op te volgen, waarbij eerst de Stappers dan de Trappers en vervolgens het Openbaar vervoer en het Privé-vervoer aandacht krijgen.

Sinds het nieuwe decreet op het mobiliteitsbeleid dd 20 | 04 | 2009 is het participatieproces een belangrijk aandachtspunt.

De mobiliteitsplanning van de provincie West-Vlaanderen spitst zich toe op vlak van verkeersveiligheid.

De uitbouw van het bovenlokale fietsroutenetwerk en de recreatieve netwerken zijn belangrijke provinciale taakstellingen. Ook onderneemt de provincie verschillende sensibiliserende acties naar scholen, bedrijven en andere doelgroepen

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

Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft in principe een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten¹.

procesverloop

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan voor Diksmuide werd conform verklaard op de auditcommissie van 13 januari 2003.

Overeenkomstig de richtlijnen van de Vlaamse overheid, werd het mobiliteitsplan onderworpen aan de procedure van de sneltoets. Door middel van de sneltoets wordt nagegaan in welke mate het mobiliteitsplan nog actueel is.

Uit de bespreking van de sneltoets bleek dat er een aantal thema's niet meer actueel waren, een aantal te beperkt uitgewerkt waren of niet aan bod kwamen in het eerste mobiliteitsplan.

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) heeft beslist om het mobiliteitsplan te herzien via spoor 2. Dit wil zeggen dat een aantal thema's werden uitgekoken die verbreed of verdiept moeten worden.

Volgende thema's werden nader onderzocht:

- ruimtelijke thema's
 - bedrijventerreinen
 - projectzone stationsomgeving
 - projectzone IJzer
- parkeerbeleid
- afwikkeling zwaar vervoer

De sneltoets werd goedgekeurd in PAC op 19 mei 2008.

De uitwerking van verbreden en verdiepen binnen de herziening van het mobiliteitsplan, houdt drie grote fases in:

- verkenningsfase
- uitwerkingsfase
- herwerking van het bestaande beleidsplan

De verkenningsnota heeft de gewijzigde planningscontext toegelicht en de verbredings- en verdiepings-thema's meer in detail besproken. Per thema werd aangeduid welke onderzoeken dienden uitgevoerd te worden.

De verkenningsnota werd goedgekeurd in de PAC van 14 september 2009.

In de uitwerkingsnota werd het onderzoekswerk uitvoerig besproken en werden scenario's uitgewerkt. De beleidsvisie van de gemeente kwam eveneens aanbod. De uitwerkingsnota werd besproken op twee GBC-momenten, 28 januari en 22 oktober 2010. Het merendeel van de uitwerkingsnota werden besproken met verschillende adviesraden. De nota werd goedgekeurd op de PAC van 13 december 2010.

¹ informatie uit decreet betreffende mobiliteitsbeleid dd. 20 | 04 | 2009

uitwerkingsnota in een notendop

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

Het plan wordt aangevuld met nieuwe visies en maatregelen rond de onderzochte thema's.

In wat volgt worden beknopt de problematiek, de doelstellingen, het onderzoek en de conclusies uit de uitwerkingsnota per gekozen thema opgesomd.

Twee thema's - parkeerbeleid en afwikkeling zwaar vervoer - werden reeds voorgelegd aan en besproken in de adviesraden in kader van het participatietraject.

1. ruimtelijke ontwikkelingen

■ bedrijvigheid

In Diksmuide treffen we een drietal grote bedrijvenzones aan die gelegen zijn aan de zuidwestelijke en westelijke zijde van de stadskern. Een tweetal zones zijn reeds volledig ontwikkeld. Eén zone is in exploitatiefase. Daarnaast zijn er plannen voor nog een bijkomende lokale zone te voorzien.

Uitbreiding van bedrijvigheid betekent bijkomende verkeersgeneratie.

Bij de herziening van het mobiliteitsplan werd aandacht besteed aan de ontsluiting van de bedrijvenzones, het beheersen van de parkeerdruk en vrijwaren van de dorpskern(en).

Voor alle zones werden het bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel geanalyseerd. Voor de bedrijvenzone Heernisse werd eveneens een verplaatsingsonderzoek uitgevoerd van de werknemers.

De toekomstige uitbreidingen kunnen verwerkt worden op de bestaande wegen. Er wordt reeds werk gemaakt van een betere fietsontsluiting.

Daarnaast is er een sterke behoefte aan een betere openbaar vervoer-ontsluiting van de bedrijvenzones. Voor de nieuwe zone te Kaaskerke (Oude Barriere) wordt eveneens een goede OV-ontsluiting gevraagd voor de bediening van de toekomstige locatie van de Beschutte Werkplaats (Interwest).

■ stationsomgeving

De stationsomgeving van Diksmuide is op vandaag voornamelijk gefocust op openbaar vervoer. Meer en meer worden stationsomgevingen niet alleen aanschouwd als multimodale knooppunten, maar ook als strategische locaties.

Voor de stationsomgeving van Diksmuide zijn er verschillende studies lopende.

In de nota werd het bereikbaarheidsprofiel geanalyseerd, de parkeerbehoefte en de aansluiting van bus op trein.

Voor dit laatste bleek een knelpunt. Alle bussen passeren aan het station, echter weinig tot geen geven aansluiting op de bestaande treinverbindingen.

Voor het station zijn er plannen om de toegankelijkheid te verhogen, de parkeerruimtes voor auto's en fietsers uit te breiden en eventuele plannen voor de uitbouw van een stedelijke pool te realiseren.

■ projectgebied Ijzer

Een laatste ruimtelijke ontwikkeling waarvan zowel bereikbaarheids- als mobiliteitsprofiel werden geanalyseerd is het projectgebied aan de Ijzer. In dit projectgebied zijn er plannen voor het bijkomend realiseren van een evenementenhal, politiekantoor en een lokale bedrijvenzone.

De site zal veel bijkomend verkeer aantrekken wanneer evenementen worden georganiseerd.

De site heeft nood aan een goede hoofdontsluiting op de toekomstige omleidingsweg. Daarnaast is er behoefte aan een secundaire ontsluiting naar de N35 die tevens als route naar de dichtsbijzijnde OV-halte kan gebruikt worden.

2. parkeerbeleid

In het centrum van Diksmuide werd tot voor kort nog geen parkeerregulering ingevoerd. Het centrum kampt echter met een parkeertekort. Nieuwe ontwikkelingen en woonprojecten zorgen voor extra druk. Daarenboven zijn de Grote Markt en de winkelstraten voorzien van een groot aanbod aan parkeerplekken. Dit gaat ten koste van de kwaliteit van het publiek domein.

Doelstelling was te komen tot een meer afgestemd parkeerbeleid, aangepast aan de noden van de handelaars en bewoners.

Tijdens de studiefase werd er een parkeerduuronderzoek uitgevoerd op een doordeweekse (donderdag)dag en een zaterdag in oktober 2009. Zoals te verwachten was is de parkeerbezetting zeer hoog in het hart van het centrum. Ook staan de wagens lang geparkeerd op een doordeweekse dag. Op een zaterdag is de bezettingsgraad beperkter maar nog steeds hoog. De rotatie is op een zaterdag hoger.

Er werden een aantal scenario's voorgesteld om blauwe zone in te voeren in het centrum.

De stad heeft het parkeeronderzoek en de scenario's besproken met diverse adviesraden en is finaal tot een beslissing gekomen rond het invoeren van een blauwe zone vanaf 2011.

Het fietsparkeren in de binnenstad werd eveneens geanalyseerd.

3. afwikkeling zwaar vervoer

Historisch gezien is het centrum van de binnenstad gevormd rond een knooppunt van twee belangrijke gewestwegen. De stad heeft (nog) geen ringwegen rond het centrum. Dit heeft tot gevolgen dat alle doorgaand gemotoriseerd verkeer doorheen de binnenstad rijdt.

Enkele jaren geleden werd beslist om een zuidwestelijke omleidingsweg te realiseren rond de binnenstad. De stad had tevens een suggestie opgenomen om deze ringweg te vervolledigen met een noordwestelijke tangent.

De stad wenste een goed onderbouwde visie betreffende de verkeersafwikkeling van zwaar vervoer rondom haar kern.

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werd een doorrekening uitgevoerd op het West-Vlaamse macromodel. Zowel de noordwestelijke ring rond Diksmuide, de westelijke ring rond Pervijze als een combinatie van beide ringstructuren werden afgewogen in de doorrekening.

Uit de modeldoorrekeningen bleek dat de 2 mogelijke omleidingswegen het doorgaand verkeer van de N35 kunnen opvangen. Hierdoor worden de kernen van Diksmuide en Pervijze ontlast. De intensiteiten op de noordwestelijke omleidingsweg rond Diksmuide zijn eerder van beperkte aard.

Het dossier werd voorgelegd en besproken in de gemeenteraad van de stad. De gemeenteraad heeft beslist dat:

- er wordt geopteerd om een omleidingsweg rond Pervijze te voorzien;
- er wordt ingestemd met het voorstel uit het ontwerp van partiële herziening van RSV om
 - enerzijds de N35 en N355 op te waarderen tot primaire weg II tot aan de zuidwestelijke omleidingsweg;
 - en anderzijds de N369 | Oostendestraat te verlagen in categorie naar secundaire as type I;
- er wordt voorgesteld aan de Vlaamse overheid om de omleidingsweg rond Pervijze op te nemen in de herziening van RSV en alle zwaar verkeer met bestemming Diksmuide (vanaf autosnelweg en vanaf Oostende) af te leiden naar de afrit Nieuwpoort;
- de optie van de noordwestelijke omleidingsweg rond Diksmuide wordt wel behouden in het mobiliteitsplan als langetermijnvisie (na 2020).

Wat de herziening van het RSV betreft, werd het openbaar onderzoek in mei 2010 afgerond.

Alle adviezen en bemerkingen werden gebundeld en eventuele aanpassingen aan het plan zullen uitgevoerd worden. De partiële herziening van het RSV werd begin 2011 afgerond en er werd geen wijziging van de wegcategorisering in de omgeving van Diksmuide doorgevoerd.

Aangezien er nog teveel verdeeldheid bestond over de selectie van de wegen rondom Diksmuide, werd er geen wijziging doorgevoerd. De verdere bespreking rond de herziening van de categorisering zal onderwerp vormen van de langetermijnherziening die gepland wordt in 2012.

inhoud beleidsnota

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan.

Het plan wordt aangevuld met de nieuwe visies en maatregelen rond de onderzochte thema's.

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

Werkdomein A geeft de band met het ruimtelijk beleid weer. Werkdomein B geeft het gewenste beleid voor de netwerken van de verschillende vervoerswijzen weer. Bij werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

De maatregelen worden nogmaals samengebundeld in het actieplan.

Het decreet rond mobiliteitsbeleid van april 2009 legt op dat het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan moet onderworpen worden aan openbaar onderzoek of er een participatietraject moet bewandeld worden.

In zitting van 22 februari 2010 heeft de gemeenteraad beslist de herziening van het mobiliteitsplan te onderwerpen aan participatietraject.

De uitwerkingsnota werd reeds grotendeels voorgelegd aan de adviesraden.

Het ontwerp- beleidsplan zal ter advisering voorgelegd worden aan de interne werkgroep verkeer, handelend Diksmuide, de vzw centrummanagement en aan de Gecoro.

richtinggevend deel

beleidsscenario

De stad Diksmuide beoogt volgende doelstellingen van duurzame mobiliteit met de uitwerking van haar beleidsplan:

■ het verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners van Diksmuide

Het doorgaand (toeristisch) verkeer door Diksmuide moet zoveel mogelijk uit het centrum worden geweerd; er moeten duidelijk herkenbare routes aangeboden worden voor het autoverkeer. In het bijzonder voor toeristische verkeersstromen is dit het geval. Ook het vrachtverkeer moet geleid worden via duidelijk herkenbare routes en moet zoveel mogelijk uit het centrum van Diksmuide geweerd worden.

Op korte termijn zal er een zuidwestelijke omleidingsweg voorzien worden tussen de N35|Kaaskerkestraat en de N369|Woumenweg. Samen met de Eikhofstraat zal er op deze wijze een zuidelijke omleiding rond Diksmuide gecreëerd worden. De bestaande route doorheen Diksmuide - bestaande uit Esenweg, Maria Doolaeghestraat, Gasthuisstraat, Ijzerlaan, Kaaskerkestraat - wordt geïnclassificeerd tot lokale weg en krijgt een herinrichting tot lokale weg met voldoende weerstanden.

Het doorgaand (zwaar) verkeer op de N35 zal op deze wijze uit het centrum van Diksmuide kunnen geweerd worden.

Het zwaar verkeer dat afkomstig is vanuit het noorden en de autosnelweg E 40 zal echter nog steeds doorheen het centrum moeten rijden om de bedrijvenzones te bereiken.

Op middellangere termijn zal er een omleidingsweg voorzien worden rond Pervijze.

Het vrachtverkeer vanaf het noorden en de autosnelweg kan via de beide omleidingswegen omgeleid worden naar de N355 en N35. Op deze manier wordt ook deze stroom van zwaar vervoer uit het centrum van Diksmuide geweerd.

Vrachtverkeer vanuit de noordoostelijke richting, de N363 - regio Koekelare/Kortemark, zal echter nog steeds via het centrum gestuurd worden.

De stad wil daarom het idee van de noordwestelijke omleidingsweg rond het centrum op langere termijn openhouden.

Daarnaast worden er maatregelen voorgesteld inzake de weginfrastructuur in de verblijfsgebieden en hoofdstraten met een verkeers- en verblijfsfunctie, om een gewenst rijgedrag af te dwingen. Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en voor het langzaam verkeer moeten weggewerkt worden.

■ het in stand houden van de bereikbaarheid van de verschillende activiteiten te Diksmuide

De selectieve bereikbaarheid van de verschillende activiteiten door de verschillende vervoersmodi vormt het uitgangspunt en de negatieve invloeden van het gemotoriseerd verkeer op het woon- en verblijfsmilieu, de schoolomgeving en de winkelstraten worden zoveel mogelijk beperkt.

Het parkeren dient te worden afgestemd op de verschillende activiteiten en functies die voorkomen in Diksmuide, waaronder het wonen, de handel en functies zoals onderwijs, industrie en ambachten, kantoren, enz. Wijkvreemd langparkeren in woonstraten en langparkeren in winkelstraten dient te worden geweerd. Langdurig langparkeren in de binnenstad kan ontmoedigd worden door alternatieven aan de rand van de stad.

■ het bevorderen van de verkeersveiligheid

Het gebruik van de bestaande verkeersinfrastructuur wordt verbeterd zodat ongevalconcentraties verminderen, knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel afgezwakt en de inrichting van de straatruimte zo aangepast wordt dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen.

■ het stimuleren van het fietsverkeer

Het gebruik van de fiets wordt bevorderd door aan fietsers veilige, comfortabele en kortste routes door Diksmuide aan te bieden en door op verschillende plaatsen fietsstallingen te voorzien, zowel voor toeristisch als dagdagelijks gebruik. Bijzondere aandacht zal hierbij gegeven worden aan het fietsroutenetwerk en veilige fietsroutes in het centrum.

■ het optimaliseren van het openbaar vervoer

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd te Diksmuide.

■ het afremmen van de groei van de automobiliteit

Deze doelstelling wenst men uit te voeren door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen.

Naast de aanpassing van de vervoersnetwerken voor auto, fiets, openbaar vervoer e.a. behelst dit ook vervoersmanagement, locatiebeleid e.d.

werkdomein A | ruimtelijke ontwikkelingen

Onder het werkdomein A wordt een overzicht gegeven van de toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk vlak. Het mobiliteitsplan doet geen bindende uitspraken over toekomstige ontwikkelingen, maar brengt advies uit over mobiliteitsaspecten bij deze ontwikkelingen. Het gemeentelijk structuurplan en de ruimtelijke uitvoeringsplannen geven inhoudelijke beslissingen over deze ontwikkelingen weer.

1. programma wonen

Er worden een groot aantal ruimtelijke beleidsopties op vlak van wonen genomen om het wonen te stimuleren en te concentreren in stedelijk gebied Diksmuide. In de loop der jaren werden reeds verschillende verkavelingen en woonuitbreidingen gerealiseerd.

Volgende projecten zijn gepland in de loop van volgende jaren:

woonuitbreidingen

- woonuitbreidingsgebied ter hoogte van de Esenweg (RUP Esenweg) - 15-tal woonentiteiten
- het woonuitbreidingsgebied ter hoogte van Woumen (Steenmolenbeekwegel) - sociale verkaveling

binnengebieden

- BPA stationsomgeving - nog 30 sociale appartementen te realiseren
- RUP Tuinwijk - ongeveer 150 eengezins- en 45 meergezinswoningen

2. programma bedrijvigheid

■ regionale bedrijvenzone

Het bedrijventerrein Heernisse - gelegen ten zuiden van de kern van Diksmuide - is een terrein dat reeds ontwikkeld werd in de jaren '60. Het is een regionale zone van ongeveer 76,5 ha. Op de zone treffen we een mengeling aan van grote en kleinere bedrijven aan. Er loopt een reconversiedossier om het verouderde terrein een betere beeldkwaliteit te geven en de leegstand teug te dringen. Momenteel ontsluit de zone nog via een drietal toegangen op de N369 | Woumenweg. Met de aanleg van de zuidwestelijke omleidingsweg rond Diksmuide zal de zone in de toekomst ontsloten worden op de nieuwe secundaire as.

Recentelijk werd een nieuwe regionale zone ontwikkeld in Kaaskerke, gelegen langsheen de N35. De zone heeft een oppervlakte van 12 ha bruto. De zone bevindt zich in exploitatiefase.

De ontsluiting van de site gebeurt via de N364 - Oudekappellestraat naar de N35.

In Kaaskerke treffen we een regionale zone van ongeveer 12,5 ha. De zone wordt ontsloten op de N35 via één toegangsweg. De ontsluiting op de N35 werd voorzien van een rotonde. De zone is volledig ontwikkeld.

■ lokale bedrijvenzone

Aansluitend aan de regionale zone treffen we in Kaaskerke een lokale zone aan van ongeveer 10,5 ha.

Er zal een nieuwe lokale zone voorzien worden van ongeveer 5 ha. De zone is gesitueerd ten zuiden van de N35 en wordt omsloten door het KTA in het oosten, de toekomstige omleidingsweg in het westen en de spoorweg in het zuiden. Op deze zone zal naast een lokale bedrijvenzone ook een nieuwe evenementenhal en een nieuw politiekantoor gehuisvest worden.

De toekomstige site zal ontsluiten op de nieuwe omleidingsweg.

■ geïsoleerde bedrijven

Verspreid over het grondgebied van Diksmuide komen diverse geïsoleerde bedrijven voor.

De meeste geïsoleerde bedrijven zijn gegroeid uit kleine, niet leefbare landbouwbedrijven. Opvallend zijn de concentraties in de "linten" langs de N35 tussen Diksmuide-centrum en Esen en tussen Diksmuide-centrum en Kaaskerke, en de concentratie nabij Oostkerke (N35 aan de Oostkerksestraat-Rousdammestraat).

3. andere verkeersgenererende activiteiten

■ kleinhandel en commerciële diensten

Het commerciële centrum van de stad is gesitueerd tussen de spoorweg, de IJzer en de Handzamevaart, ter hoogte van de kruispunten van de N35 met de N369. Algemeen kan gesteld worden dat Diksmuide het voorzieningenniveau van een kleine stad heeft.

Naast het kernwinkelgebied treffen we nog detailhandel die gegroeid is langs de invalswegen, langs Esenweg en langs de Woumenweg.

Daarnaast treffen we nog kleinschalige winkelgebieden aan in diverse deelenkernen en meer geïsoleerde handelszaken verspreid over het grondgebied.

Binnen het afbakeningsproces van Diksmuide werd er nog een ruimte afgebakend voor grootschalige detailhandel, tussen de Esenweg en spoorweg.

■ evenementenhal

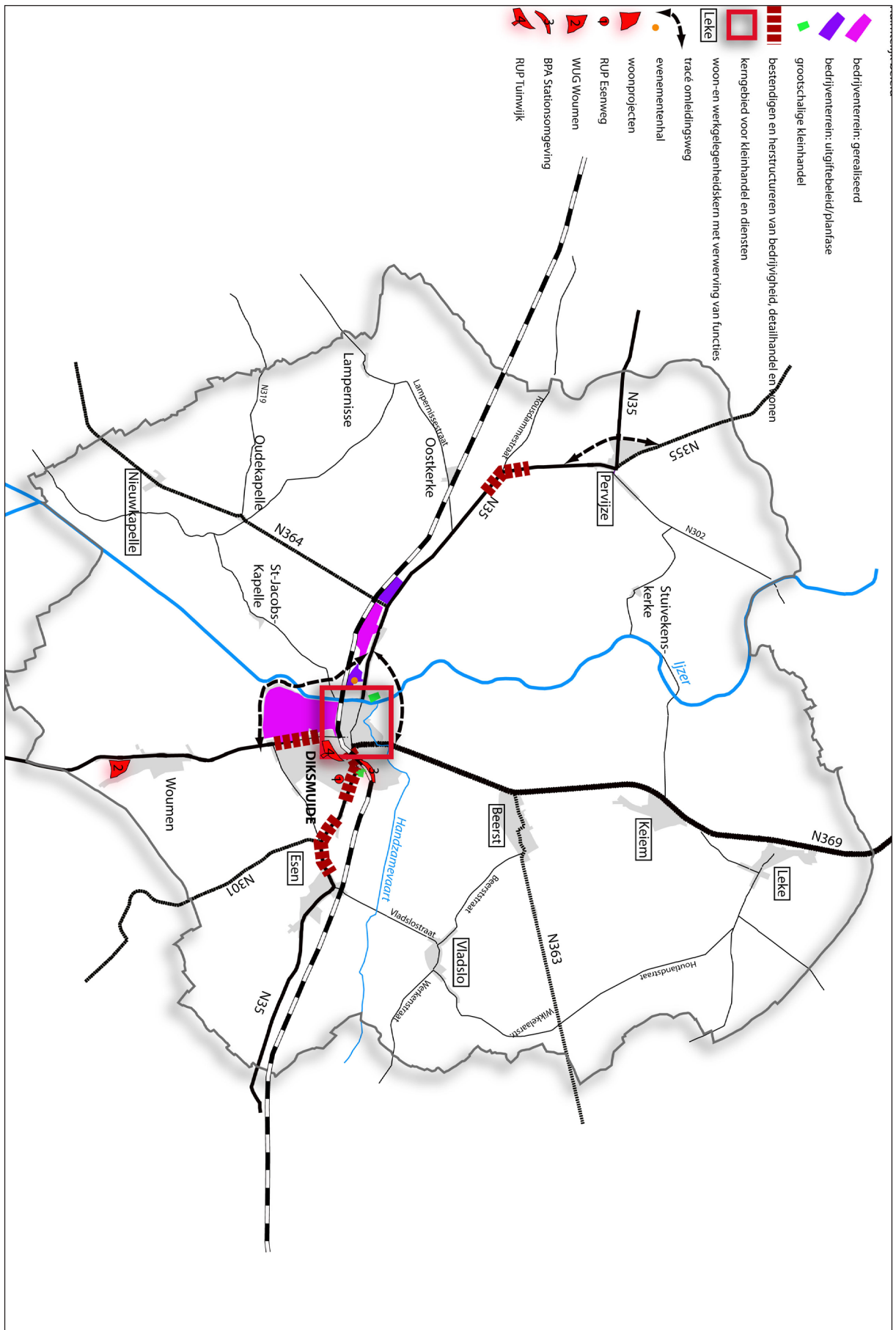
Momenteel worden er fuiven georganiseerd in de Boterhalle op de markt van Diksmuide. De stad is van

plan een nieuwe evenementenhal te bouwen, gelegen aan de rand van de binnenstad. De hal zal multifunctioneel worden uitgebouwd zodat ze plaats kan bieden aan tal van activiteiten, van beurzen, tentoonstellingen tot fuiven.

■ **toeristisch-recreatieve attractiepolen**

Een variëteit van aantrekkingspolen maken van Diksmuide een aantrekkelijke plattelandsgemeente met een centrale stedelijke kern. Het gehele gebied heeft heel wat toeristische potenties, bestaande uit

- zijn landschap en natuurgebieden
- cultuurhistorisch aanbod, zoals de Ijzertoren, Dondengang, militaire begraafplaatsen
- diverse culturele, recreatieve en volkse evenementen
- toeristisch-recreatieve logiesaanbod



ruimtelijk beleid

In het tweede werkdomein worden de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt. De beleidsvisies per modus komen aan bod en de concrete maatregelen verbonden aan deze visies worden beschreven.

1. gemotoriseerd verkeer

1.1. wegencategorisering

■ algemene visie

Via de wegencategorisering wordt gepoogd aan alle wegen op grondgebied van de gemeente een gewenste functie te koppelen. In het mobiliteitsplan wordt voornamelijk de nadruk gelegd op de selecties op lokaal niveau. De selecties op hoger niveau liggen vast vanuit het RSV en PRS.

Via het RSV worden de hoofdwegen en primaire wegen vastgelegd. Deze wegen hebben een functie op respectievelijk internationaal en nationaal niveau. Op grondgebied van Diksmuide bevindt zich een selectie van primaire weg type II. De hoofdfunctie van een primair II is verzamelen op Vlaams niveau; de aanvullende functie is verbinden op Vlaams niveau. Het PRS heeft een selectie gemaakt van secundaire wegen. Bij de secundaire as van categorie I primeert het verbinden van stedelijke gebieden en stedelijke gebieden met hoofddorpen. Het verzamelen en toegang geven zijn bijkomende functies.

Bij de secundaire wegen van categorie II primeert de verzamel functie op bovenlokaal niveau.

Bij de secundaire wegen van categorie III primeert de verbinding van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op bovenlokaal niveau.

De gemeente zal de overige wegen verder opdelen naar lokaal niveau. Bij lokale wegen van type I primeert het verbinden op lokaal niveau. Verzamelen van verkeer en toegang geven zijn bijkomende functies. Bij een lokale weg van type II daarentegen primeert het verzamelen van het verkeer. De lokale wegen III vormen de wijkverzamelwegen. Ze zorgen voor de ontsluiting van een wijk.

De overige lokale wegen zijn voor het merendeel woonstraten (hoofdfunctie wonen), die we klasseren onder de noemer van toegang geven. Naast de woonstraten zijn er nog andere lokale wegen, zoals landbouwwegen, of andere al of niet verharde wegen zoals voetwegen.

■ omleidingswegen rondom kernen

De zuidwestelijke omleidingsweg werd nog niet gerealiseerd op terrein.

De omleidingsweg en de Eikhofstraat worden geselecteerd als secundaire wegen type II. Beide wegen zullen samen de toekomstige zuidelijke omleidingsweg rond het centrum van Diksmuide vormen.

De doortocht van de N35 doorheen het centrum van Diksmuide vanaf het kruispunt met de omleidingsweg tot aan de rotonde met de Eikhofstraat moet gedegradeerd worden tot lokale weg. Er zullen voldoende weerstanden moeten ingebouwd worden om de degradatie te realiseren.

In de uitwerkingsnota van de herziening van het mobiliteitsplan werd onderzoek gedaan naar mogelijke omleidingswegen rondom de kern van Diksmuide (noordwestelijke ring) en Pervijze (westelijke ring). Beide scenario's werden doorgerekend met het verkeersmodel van West-Vlaanderen. De modellen gaven aan dat de kernen van Diksmuide en Pervijze kunnen ontlast worden van doorgaand verkeer. De intensiteiten op de noordwestelijke omleidingsweg rond centrum van Diksmuide zijn eerder beperkt van aard.

De westelijke omleiding rond Pervijze zal om deze redenen opgenomen worden als verder te onderzoeken. De straten in centrum van Pervijze zullen bij realisatie van deze omleidingsweg gedegradeerd worden tot lokale straten.

De noordwestelijke ring rondom Diksmuide zal niet worden geschrapt als mogelijk scenario, maar wordt beschouwd als een scenario op langere termijn.

■ landbouwwegen

In opdracht van de VLM werd voor de landbouwwegen uit de Westhoek - alle lokale wegen van type III of lager - een functietoekenningsplan opgesteld. In dit functietoekenningsplan wordt de categorisering van deze lokale wegen type III verfijnd naar hun feitelijk gebruik. Daarnaast worden voor sommige wegen en gebieden herinrichtingsvoorstellen gedaan.

Voor Diksmuide werden o.a. voorstellen gedaan om de IJzerdijk autoluwer in te richten. De weg wordt in hoofdzaak gebruikt door (recreatief) fietsverkeer en als erftoegang naar de langsegelegen landbouwbedrijven. Deze functies wenst men te laten primeren op deze weg door aangepaste maatregelen te treffen.

■ selecties - beslist beleid

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de selecties van de wegen op grondgebied Diksmuide, conform de wegcategorisering van de eerste versies van RSV en PRS. De omleidingsweg rond Pervijze en de noordwestelijke omleidingsweg rond Diksmuide werden als suggestie naar de hogere overheid opgenomen:

hogere selectie	
primaire weg type II	N369 tussen afrit A18 (Middelkerke) tot Handzamevaart (centrum Diksmuide)
secundaire selectie	
secundaire weg type I	■ N35 -Veurnestraat-Pervijzestraat tot de Bloemmolenkaai uitgezonderd centrum Pervijze ■ N35 -Esenweg Roeselarestr tot aan de Rijkswachtstraat ■ N369 -Woumenweg leperstr tot de Cardijnlaan
secundaire weg type II	■ N355 -Nieuwpoortstraat uitgezonderd centrum Pervijze ■ N301 -Klerkenstraat ■ N364-Oudekapellestr-Nieuwkapellestr-Lostraat ■ N363 - Wijnendalestraat ■ Eikhofstraat - zuidwestelijke omleidingsweg ■ westelijke omleidingsweg Pervijze (suggestie vanuit de stad) ■ noordwestelijke omleidingsweg Diksmuide (suggestie vanuit de stad)
secundaire weg type III	geen
lokale selectie	
lokale weg type I	■ N302 (Schoorbakkestraat): verbinding Pervijze - Schore - Sint-Pieterskapelle (Middelkerke) ■ N319 (Alveringemstraat): verbinding Oudekapelle - Alveringem ■ Kruiskalsijdestraat - Lappersfortstraat – Koekelarestraat: verbinding Keiem-Leke-Koekelare ■ Beerststraat - Werkenstraat: verbinding Beerst - Vladlo - Werken (Kortemark)
lokale weg type II	■ N35 (Ijzerlaan – Gasthuisstraat – Doolaeghestraat – Esenweg) tussen de kruispunt met zuidwestelijke omleidingsweg en de rotonde aan de Eikhofstraat: voor ontsluiting van Diksmuide ■ N35 (Pervijzestr en Veurnsestr vanaf centrum Pervijze tot omleidingsweg), N355 (Nieuwpoortstr vanaf centrum Pervijze tot omleidingsweg) ■ N369 (Woumenweg – Kon. Albertstraat) tussen kp met de zuidwestelijke omleidingsweg en de N35 ■ N369 (Oostendestraat – De Breyne-Peelaerstraat – Ronarchstraat) tussen de Handzamevaart en de N35 ■ Lekedorpstraat - Moerestraat en Houtlandstraat: ontsluiting Leke ■ Keiendorpstraat: ontsluiting van Keiem ■ Wikkelaarstr en Vladlostr: ontsluiting Vladlo ■ Steenstraat – Sint-Pietersstraat: ontsluiting van Klerken (Houthulst) vanuit Woumen ■ Zannekinstraat – Lampernissestraat – Lettenburgstraat: ontsluiting van Lampernisse en Oostkerke ■ Rousdammestraat: ontsluiting Avekapelle ■ Stuivekenskerkestraat - Kasteelhoevestraat - Tervaeestraat: ontsluiting Stuivekenskerke ■ Oude Zeedijk en Rellemstraat: ontsluiting Oudekapelle en Sint-Jacobs- Kapelle
lokale weg type III	■ woonstraten ■ overige wegen

■ discussie rond ontsluiting Diksmuide

Rond de ontsluiting van kleinstedelijk gebied zijn er enkele suggesties naar wijzigingen voorgesteld door de hogere overheden. Deze vormden onderwerpen van besprekingen bij de herzieningen van RSV en PRS.

In de korte termijnherziening van het RSV¹ werd er een wijziging van categorisering voorgesteld op grondgebied van Diksmuide.

Specifiek voor Diksmuide werd het voorstel gedaan om de N35 - van afrittencomplex nr. 3 A18 tot kruispunt met de aan te leggen zuidwestelijke omleiding - te selecteren als primaire weg II, in plaats van de huidige selectie als secundaire I. Daarmee samengaan zou de N369 dan verlaagd worden in categorisering van primaire weg naar secundaire weg.

Het behoud van een primaire verbinding naar Diksmuide (N35 ipv N369) past in het principe van de kamstructuur (wegencategorisering) en de ontsluiting van elk kleinstedelijk gebied door een primaire weg.

Daarnaast had de stad de visie om het vrachtverkeer van/naar de autosnelweg A18 en Oostende af te leiden naar de afrit 3 Nieuwpoort. Vrachtverkeer bestemd voor de bedrijvzones van Diksmuide worden op deze wijze geweerd uit het centrum van de stad.

De N35 wordt tijdens het toeristisch seizoen frequent gebruikt als toevoer- en afvoerroute naar de kust. Ook op dat vlak is een selectie als primaire as verantwoord.

Ondertussen heeft het provinciebestuur West-Vlaanderen een nieuw voorstel geformuleerd. Aangezien uit diverse tellingen blijkt dat de ontsluiting van Diksmuide gespreid verloopt via zowel de noordelijke en zuidelijke takken van de N369 als de oostelijke en westelijke takken van de N35, stelt de provincie voor om de 4 takken die toekomen te Diksmuide gelijkwaardig te categoriseren tot secundaire wegen type I. Dit impliceert een herziening van het RSV waarbij afgezien wordt van de selectie van de N369-noord als primaire as.

Daarnaast betekent dit dat het kleinstedelijk gebied Diksmuide niet zal ontsloten worden via een primaire as. Alle Vlaamse (klein)stedelijke gebieden hebben wel een dergelijke ontsluiting die het gevolg is van de kamstructuur van de wegencategorisering. Het is momenteel niet duidelijk welke gevolgen dit met zich meebrengt naar de toekomst toe voor Diksmuide.

Op langere termijn wenst de stad Diksmuide de noordwestelijke omleidingsweg rond haar centrum te behouden om het doorgaand verkeer vanaf de N369 en N363 te weren uit haar stadscentrum. Ook op dit vlak zijn de meningen verdeeld tussen de stad en de provincie.

■ ontsluitingsscenario's

Beide scenario's rond ontsluiting kleinstedelijk gebied Diksmuide werden uitgewerkt in de volgende figuren.

In scenario 1 wordt de primaire ontsluiting van Diksmuide verschoven naar de westelijke as N355 - N35. De bedrijvzones van Diksmuide zijn gelegen aan de westelijke zijde en zuidwestelijke zijde van de kern. Via deze primaire as kunnen alle terreinen vlot ontsloten worden zonder het centrum van Diksmuide te belasten.

Ook het doorgaand verkeer en toeristisch verkeer van en naar de kust kan via deze primaire as en de N35-oost gestuurd worden zonder de kern van Diksmuide te belasten.

In het scenario 2 wordt Diksmuide ontsloten door 4 gelijkwaardige assen van secundair niveau I. Het verkeer van en naar Diksmuide wordt gelijkmatig verdeeld over de vier windstreken.

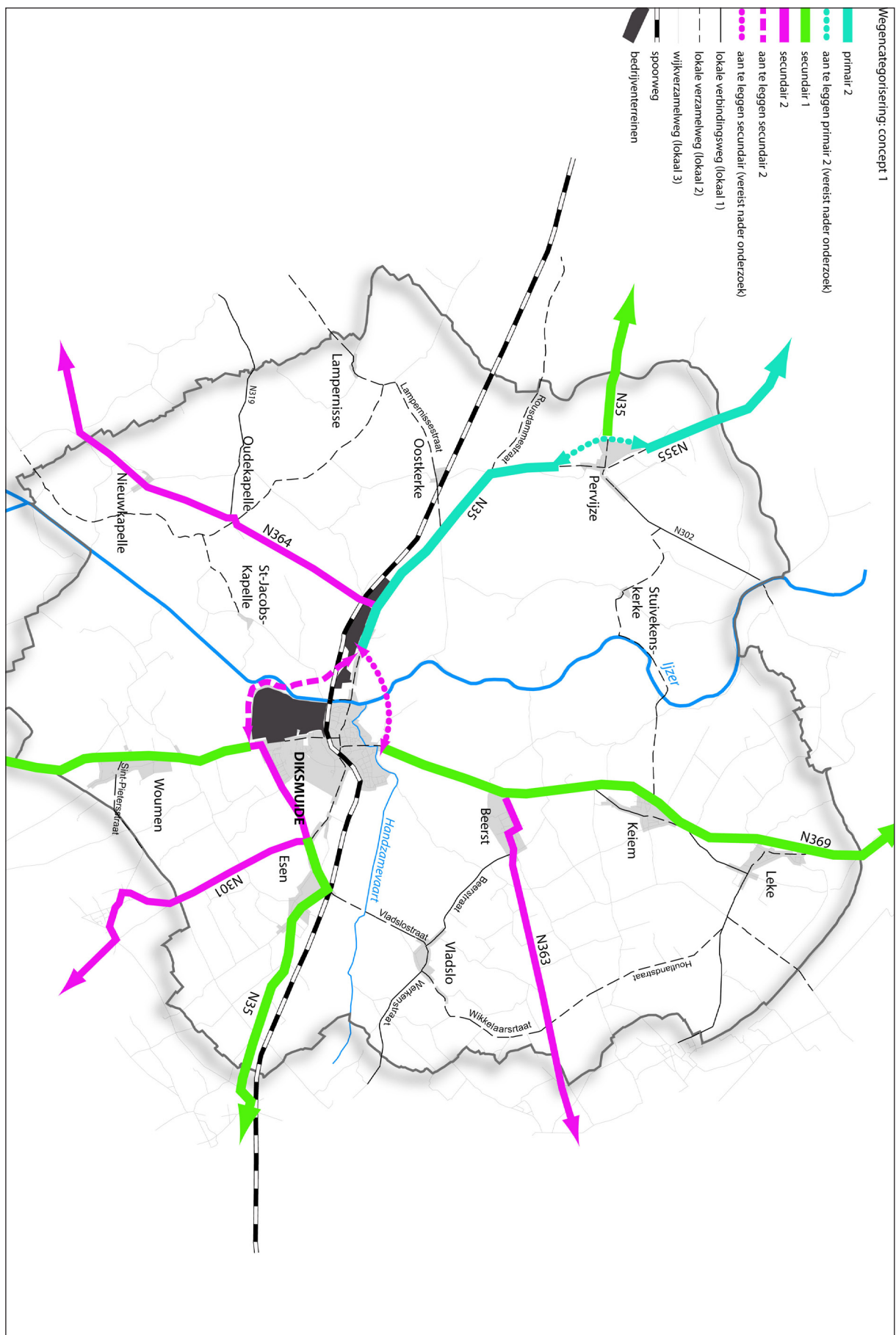
De primaire ontsluiting van het kleinstedelijk gebied wordt verlaten en vervangen door een gelijkwaardige ontsluiting vanaf vier zijden

In beide scenario's wordt de N369-noord | Oostendestraat gedecategoriseerd tot een secundaire I. Deze straat heeft nood aan een herinrichting, met name een versmalling van het wegprofiel/beeld en afscherming van de fietspaden en samenhangende snelheidsverlaging ter hoogte van de kernen.

De keuze tussen één van beide concepten heeft eveneens een impact op de herinrichting van de N35-west en de inrichting van de omleidingsweg rond Pervijze.

In het eerste concept zal meer de nadruk gelegd worden op de doorstroming van het verkeer en scheiding van de verkeersdeelnemers. Dit zal vermoedelijk leiden tot minder rechtstreekse aantakkingen op de N35 | N355.

¹ goedgekeurd door Vlaamse Regering op 17/12/10 en verschenen in Staatsblad op 18/04/11



scenario 1 wegencategorisering

■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

De ringweg rond Pervijze en de aangepaste categorisering van de lokale wegen in het dorp van Pervijze zijn een nieuw gegeven.

De bovenlokale ontsluiting van Diksmuide zoals hierboven aangehaald is een suggestie naar de hogere overheden.

De lokale ontsluiting van Leke werd aangepast. Ook de ontsluiting van Sint-Jacobs-Kapelle werd gewijzigd.

■ visie van de actoren

De stad Diksmuide heeft geopteerd voor het scenario 1 waarbij het zwaar vervoer voor de bedrijvzones van Diksmuide afgeleid wordt naar de afrit Nieuwpoort (zie verder) en waarbij deze weg geldt als drager van het toeristisch verkeer van en naar de kust.

Het provinciebestuur heeft een voorkeur voor de huidige bestaande wegcategorisering waarbij de N369 noord als primaire weg type II geselecteerd blijft.

De provincie zal ook starten met het onderzoek rond omleidingsweg rond Pervijze.

Gezien de discussie en de verschillende voorstellen die reeds gesuggereerd werden, is MOW er voorstander van om een bijkomende studie rond deze problematiek te laten uitvoeren. Deze studie zal de typering van de wegen van primair en secundair niveau onderzoeken. In hoofdzaak gaat het meer specifiek om de N35 en de N369 die Diksmuide als kleinstedelijk gebied ontsluiten. In die studie zal de wegcategorisering van de wegen van primair en secundair niveau bekeken moeten worden op niveau van de maas tussen de E40 en de E403. Deze studie zou best gebeuren in kader van het hoger planniveau, hetzij de herziening op lange termijn van het RSV, hetzij de herziening op lange termijn van het PRS.

■ inrichtingsprincipes

Er wordt een aanzet gedaan naar mogelijke inrichting van de wegen volgens hun categorisering. Uiteraard moet dit steeds getoetst worden aan hun ligging en omgevingsfactoren.

De inrichting van secundaire assen en hogere wegen worden vastgelegd door de hogere overheden. De gemeente is bevoegd voor de inrichtingsvoorstellen van de lokale wegen.

Het vastleggen van de inrichtingsprincipes is gebaseerd op de nota van Vlaamse overheid rond categorisering lokale wegen².

Volgend globaal onderscheid wordt gemaakt tussen de wegen op lokaal niveau:

lokale wegen type I

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- binnen bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd verkeer ifv intensiteiten
- buiten de bebouwde kom streven naar de aanleg van vrijliggende fietspaden
- belangrijke kruispunten (zoals met hogere wegenet) moeten afdoende beveiligd te worden
- rijbaan voldoende breed zodat twee bussen elkaar kunnen kruisen

lokale wegen type II

- snelheidsregimes 50 tot 30 km/u binnen bebouwde kom
- gemengd verkeer in bebouwde kom
- fietsinfrastructuur in functie van aanwezigheid van fietsers
- rijbaan voldoende breed zodat bussen elkaar kunnen kruisen

lokale wegen type III en lager

- idem als lokale weg type II
- verdere specificering naar aanleiding van studie functietoekenningsplan voor Westhoek

² categorisering lokale wegen, AWV, Valère Donné, mei 2004

1.2. beleid zwaar vervoer

■ visie

In de eerste versie van het RSV werd de N369 ten noorden van de stad geselecteerd als primaire weg II en bijgevolg als hoofdontsluiting van het kleinste-delijk gebied Diksmuide. Voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen brengt dit gevolgen met zich mee. De bedrijventerreinen liggen ten zuiden van de stad (Diksmuide) en ten westen ervan (Kaaskerke). Al het vrachtverkeer moet door het historisch en toeristisch centrum van Diksmuide geleid worden.

Om het vrachtverkeer afkomstig van de bedrijventerreinen uit het centrum te houden, werd beslist een zuidwestelijke omleidingsweg te realiseren tussen de N369 (Woumenweg) en de N35 (Kaaskerkestraat). De stad had deze ringstructuur graag vervolledigd gezien, maar uit de modeldoorrekening blijkt dat er eerder beperkt aandeel verkeer zou gebruik maken van de noordwestelijke tangent.

De stad heeft er daarom voor geopteerd om de zuidelijke ringstructuur rond het centrum van Diksmuide te vervolledigen en deze uit te breiden met een ringstructuur rond Pervijze. De N35 uitgebreid met de ringwegen rond Diksmuide en Pervijze kunnen dienst doen als routes voor zwaar verkeer.

Alle vrachtverkeer voor Diksmuide en de bedrijvenszones dat via de A18 Diksmuide wil binnenkomen moet afgeleid worden naar de afrit Nieuwpoort. Op deze wijze wordt het centrum van Diksmuide deels ontlast van (doorgaand) zwaar vervoer.

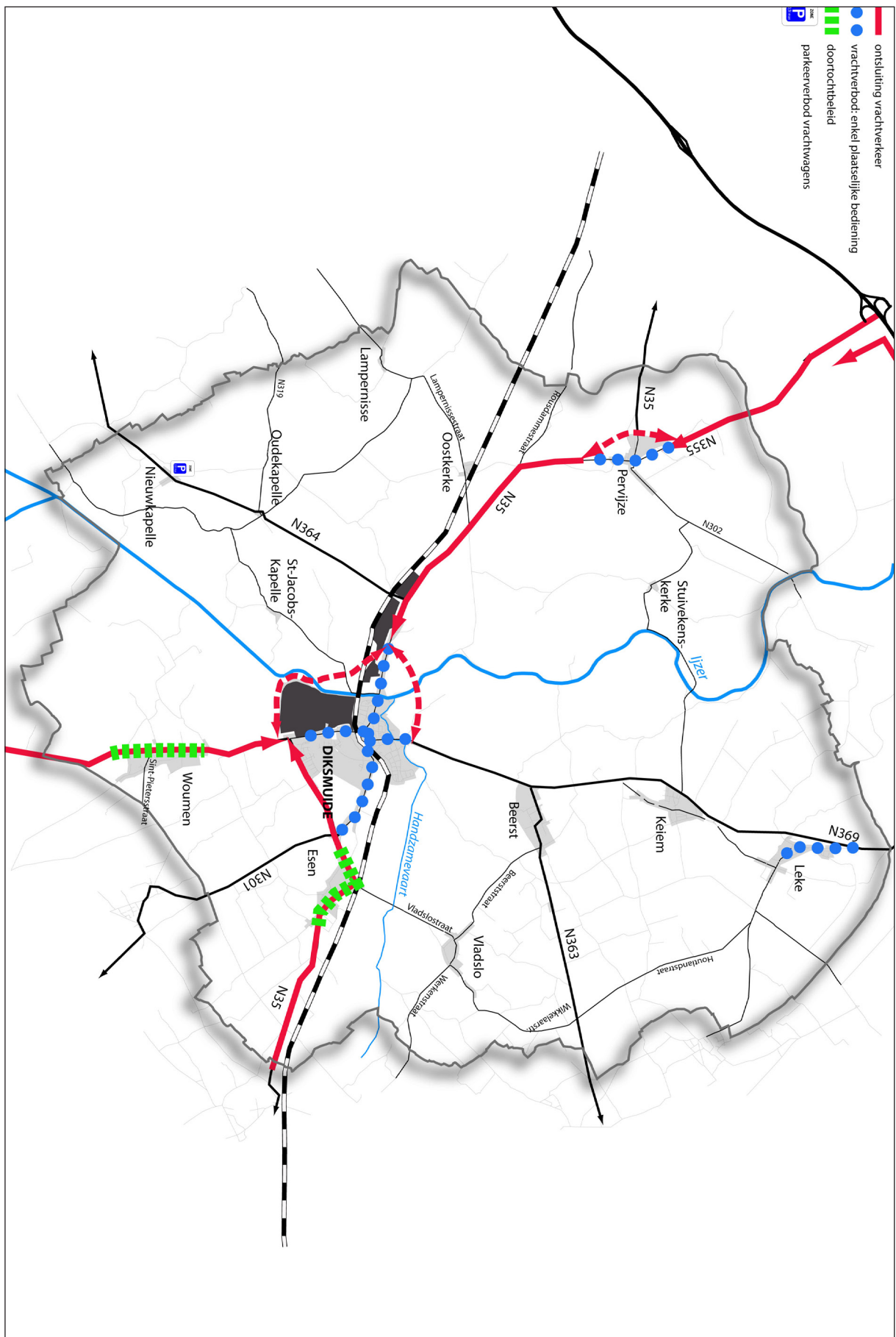
Alleen zwaar vervoer met als bestemming centrum Diksmuide en vanaf de N363 kan in dit wensbeeld nog via het centrum rijden.

Op langere termijn wenst de stad de noordwestelijke omleidingsweg rond de binnenstad te realiseren. Deze omleidingsweg zal het zwaar vervoer en doorgaand vervoer van noord naar zuid volledig uit het centrum kunnen weren.

Voor het dorp Leke werd sinds 2000 een verbod ingevoerd voor doorgaand zwaar vervoer van en naar Koekelare. Het verbod geldt voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton met uitzondering van plaatselijk verkeer.

■ parkeren vrachtwagens

De stad heeft in overleg met de verkeerscommissie beslist geen parkeerruimtes voor vrachtwagens per deukern vast te leggen. De redenen hiervoor zijn dat de omstandigheden van de problematiek wisselend zijn van karakter en vaak geen blijvende problematiek. Alleen in het dorp Nieuwkapelle werd eind 2010 een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld. Vrachtwagens kunnen geparkeerd worden op de bedrijvenzones.



beleid zwaar vervoer

1.3. snelheidsbeleid

■ algemene visie

Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan bekomen worden door het beheersen van de snelheid, het afschermen van fietsers op de verbindende assen buiten de bebouwde kommen, het beveiligen van gevaarlijke punten en het behoud van goede zichtbaarheid, ed..

Op vlak van snelheden wordt gestreefd naar een verderzetting van het gedifferentieerd snelheidsbeleid op Vlaams niveau. Onder gedifferentieerd snelheidsbeleid wordt verstaan een geleidelijkere afbouw van 90 km/u naar 50 km/u door het toevoegen van een wegsegment met snelheidsregime 70 km/u.

Het doel van een gedifferentieerd snelheidsbeleid is het beheersen van de rijsnelheid van het auto- en vrachtverkeer wat voor een verbetering van de verkeersleefbaarheid in de kernen zal zorgen. Om dit beleid in te voeren zullen maatregelen genomen moeten worden om de gepaste snelheid af te dwingen. Bij de herinrichting van wegen, de aanleg van nieuwe woonwijken, ... moet de inrichting gericht worden op het snelheidsbeleid op lange termijn. Bij het uitwerken van het wegenisontwerp kunnen er meteen snelheidsremmende maatregelen ingevoerd worden.

In kader van toekomstige projecten werd de snelheid verlaagd naar 70 km/u op volgende wegen:

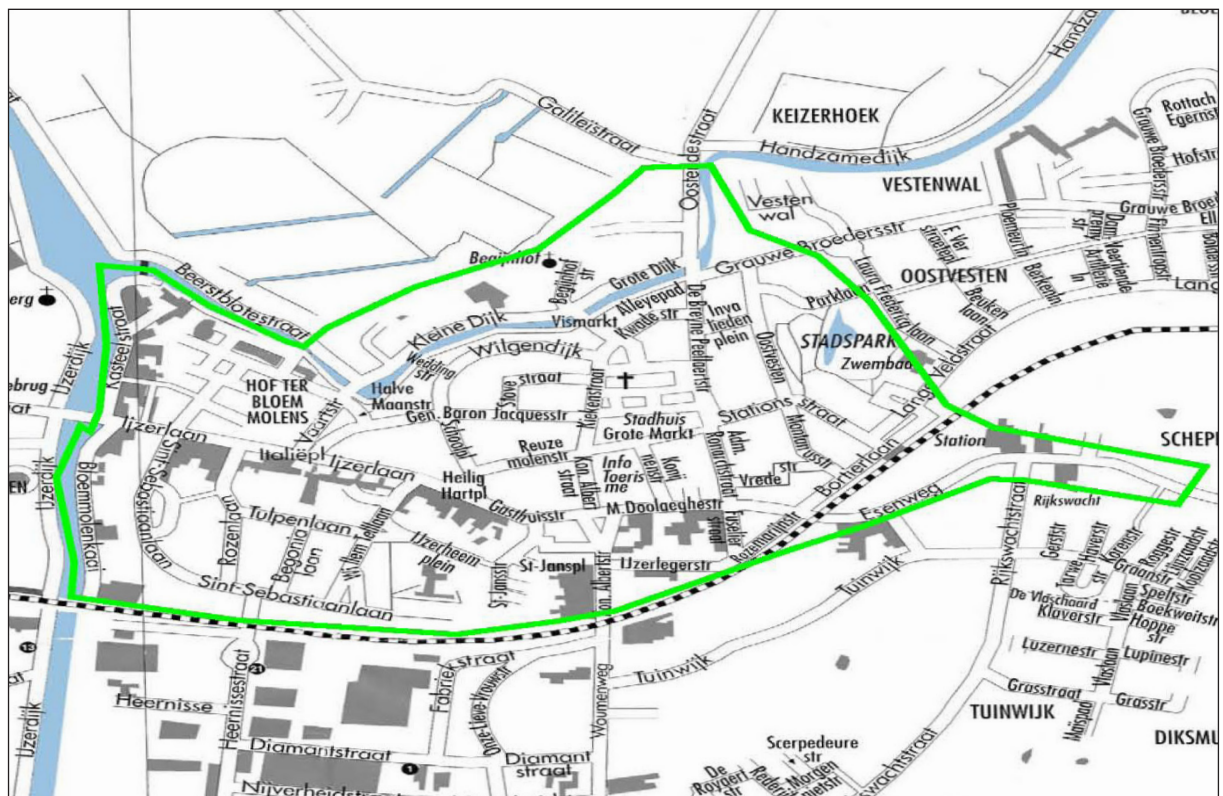
- in kader van fietspadprojecten: Vladslostraat, Koekelarestreet, Rousdammestraat, Klerkenstraat, Houtlandstraat, Moerestraat
- in kader van gevaarlijke omgevingen: N35 te Scheewege en Lettenburg
- omleidingswegen rond de kernen
- ter hoogte van de kernen (Leke, Keiem, Beerst) langsheen de N369 | Oostendestraat

Het snelheidsregime van 50 km/u is reeds voorzien in alle "bebouwde kommen", met uitzondering van de gebieden die als zone 30 weerhouden worden.

Sinds september 2005 werd in alle schoolomgevingen werd zone 30 ingevoerd.

In het centrum van Diksmuide werd reeds zone 30 ingevoerd na herinrichting van het traject Vaartstraat - Grote en Kleine Dijk.

Met de herinrichtingsplannen van de doortocht doorheen het centrum van Diksmuide heeft het stadsbestuur beslist de snelheid in het centrum van Diksmuide te verlagen naar 30 km/u via zonale bebording. De snelheid zal verlaagd worden samen met de wegeniswerken.



voorstel afbakening zone 30 centrum Diksmuide

■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

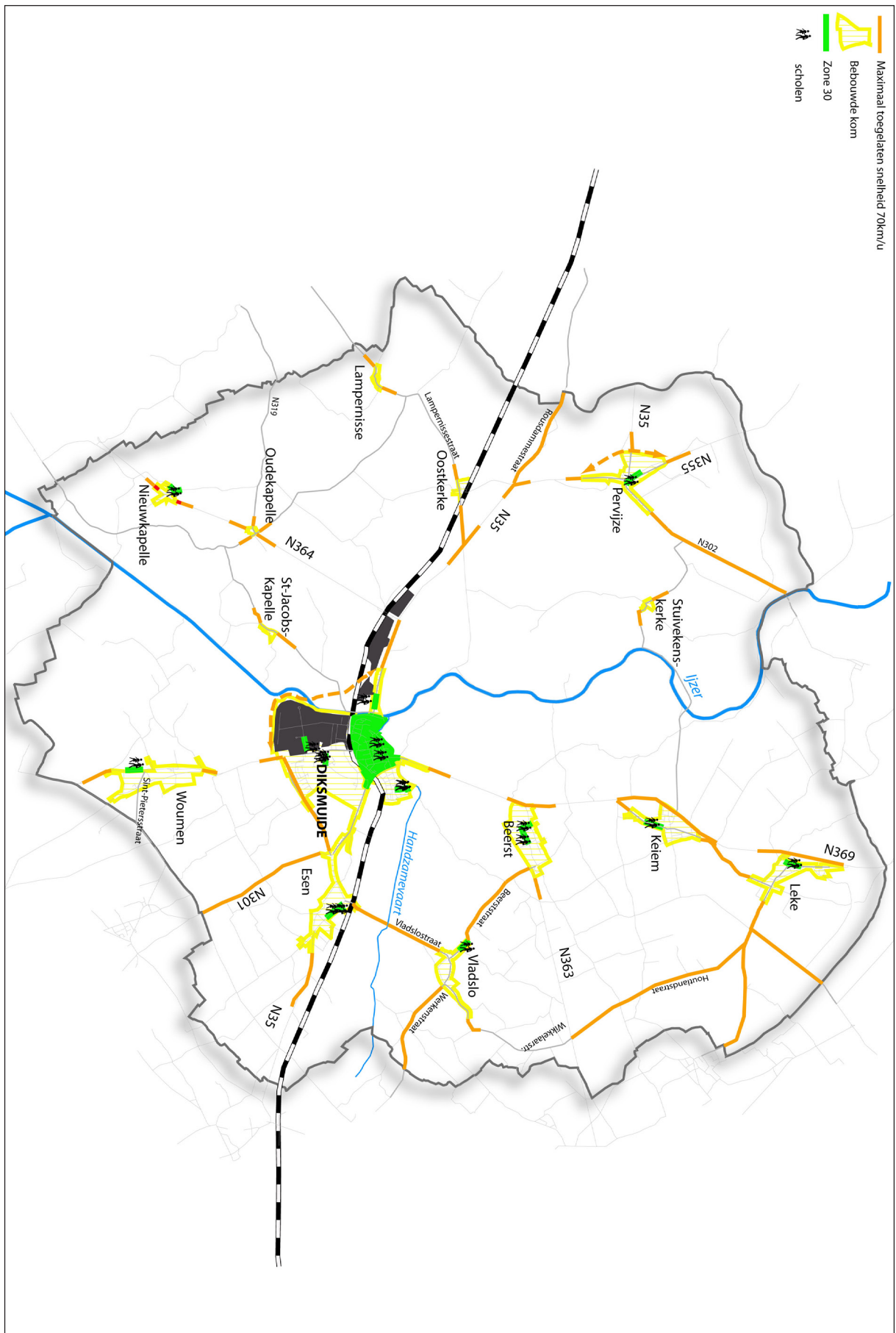
De stad heeft ervoor geopteerd het gedifferentieerd snelheidsbeleid verder door te voeren voor alle dorpskernen. Niet alleen op de gewestwegen maar ook op de wegen geselecteerd als lokale wegen werd dit principe doorgevoerd.

In het oorspronkelijke beleidsplan werd voorgesteld in alle kernen zone 30 in te voeren. Deze visie werd niet uitgevoerd aangezien ze niet haalbaar is.

Een groot aantal van de kleinere kernen bestaan immers uit een doortocht en enkele straten die uitkomen op de hoofdstraat. Een inrichting van zone 30 is weinig zinvol. Voor meerdere kernen werden wel reeds snelheidsremmende maatregelen getroffen zodat de snelheid van 50 km/u gerespecteerd wordt. Deze maatregelen werden getroffen in Keiem, Vladslo, Oostkerke, Lampernisse en Woumen.

Voor het centrum van Diksmuide zal wel overgegaan worden tot een verlaging van de snelheid tot 30 km/u.

De verlaging naar 70 km/u van de hiernaast vermelde locaties inclusief rond de bebouwde kommen zijn eveneens aanpassingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.



snelheidsbeleid

1.4. parkeerbeleid

■ algemene visie

In kader van de herziening van het mobiliteitsplan werd er een grondige parkeerstudie uitgevoerd.

Tijdens de studiefase werd er een parkeerduuronderzoek uitgevoerd op een doordeweekse (donder) dag en een zaterdag. Zoals te verwachten was is de parkeerbezetting zeer hoog in het hart van het centrum. Ook staan de wagens lang geparkeerd op een doordeweekse dag en staan er veel wagens foutief geparkeerd. Op een zaterdag is de bezettingsgraad beperkter maar nog steeds hoog. De rotatie is op een zaterdag hoger.

Uit het parkeeronderzoek leren we dat het centrumgebied van Diksmuide grote nood heeft aan een parkeerregulering om het parkeergedrag te sturen. Met een goede regulering worden langparkeerders gestuurd naar de randparkings en komt er in de binnenstad ruimte vrij voor kortparkeerders. Het stadscentrum is immers compact genoeg om zich te voet te verplaatsen door het centrum.

Tevens biedt een regulering de mogelijkheid om de publiek ruimte kwalitatiever in te richten. Vooral de Grote Markt van Diksmuide was tot op vandaag één grote parkeerruimte. Een kwalitatievere inrichting biedt de mogelijkheden om de Grote Markt om te vormen tot een stedelijke ontmoetings- en beleavingsruimte. Dit gaat weliswaar gepaard met de afbouw van het aantal parkeerplekken op de Grote Markt

■ invoering blauwe zone

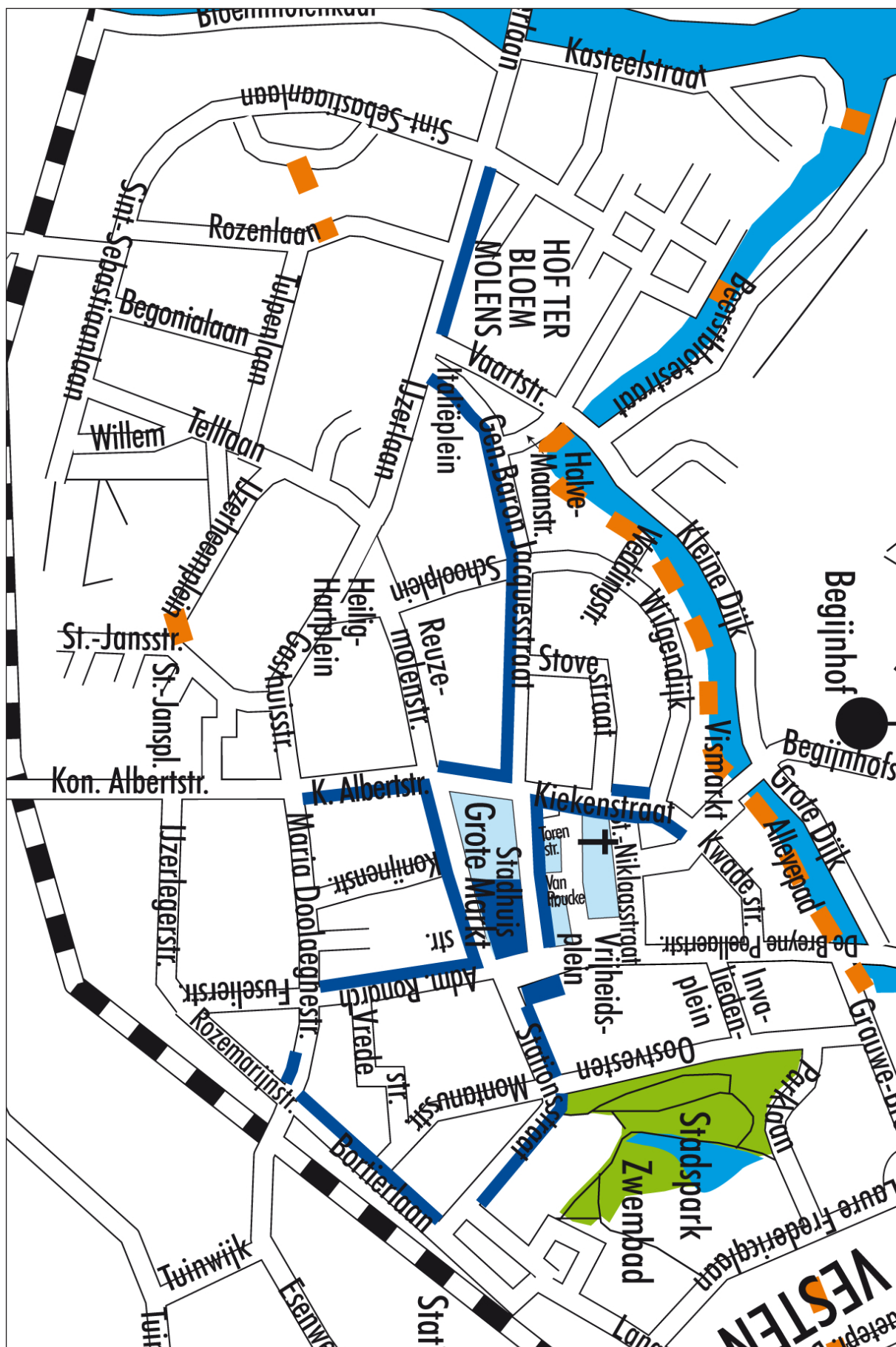
De gemeenteraad heeft in zitting dd. 28/06/2010 besloten na consultatie van diverse raden over te gaan tot invoeren van een blauwe zone in het centrum van Diksmuide. Er werd gekozen voor een ruime blauwe zone maar het kortparkeren wordt in elke straat telkens beperkt tot één straatzijde. Aan de andere straatzijde is langparkeren toegestaan.

Vanaf begin 2011 werd de blauwe zone in het centrum ingevoerd zoals voorzien op de volgende figuur.

De stad Diksmuide heeft een extern bureau aangesteld die de blauwe zone op regelmatige basis zal controleren.

Het is belangrijk de invoering van de blauwe zone na invoering te evalueren. Na ongeveer een jaar operationeel zal de stad de blauwe zone evalueren aan de hand van de controles van het handhavingsbureau en eventueel bijkomende tellingen.

Eenmaal alle randparkings aangelegd zijn en kunnen gebruikt worden door langparkeerders, zal de stad de blauwe zone in het centrum van Diksmuide verruimen.



aanduiding blauwe zone

■ randparkings

In de gemeenteraad werd ook besloten om te voorzien in een voldoende ruime randparking om de langparkeerders uit het centrum te weren.

Volgens de behoefteberekening uit de uitwerkingsnota kwam naar voren dat er nood is aan een randparking voor 105 tot 144 langparkerende wagens. Een spreiding van verschillende kleinere randparkings vanaf de toegangsassen tot het centrum werkt efficiënter dan één grote parkeerruimte te voorzien. Deze parkings moeten gelegen zijn nabij het eigenlijke stadscentrum en op loopafstand van het centrum. Ze moeten ook makkelijk bereikbaar zijn via het hogere wegennet (bv. via een parkeerlus of parkeergeleiding).

Volgende randparkings zijn toegankelijk vanaf de toegangsassen:

- vanaf de Esenweg - parkings station en Lange Veldstraat
- vanaf Kaaskerkestraat/Oostendestraat - parking Westoria
- vanaf Woumenweg - Sint-Jansplein (34 PP) en Fabriekstraat (40)

Ten zuiden van de spoorwegbundel zal op termijn een pendelparking aangelegd worden. Deze pendelparking "station" heeft tot doel om het gebruik van het openbaar vervoer in het bijzonder de trein te stimuleren en parkeerdruk in het centrum van Diksmuide op te vangen. Er zal een ontsluitingsweg voorzien worden om vlot aan te takken op de N35.

De (voorlopige) parking aan de westelijke rand van centrum, parking Westoria, zal verschoven worden naar een noordelijkere zone, zodat de bestaande bouwzone aansluitend bij de kern volledig kan benut worden. De parkingzone heeft een oppervlakte van ongeveer 2.650 m². Er kunnen ongeveer 88 wagens geparkeerd worden. Wegens de grote ruimte is het aangewezen op deze locatie ook busparkings te voorzien.

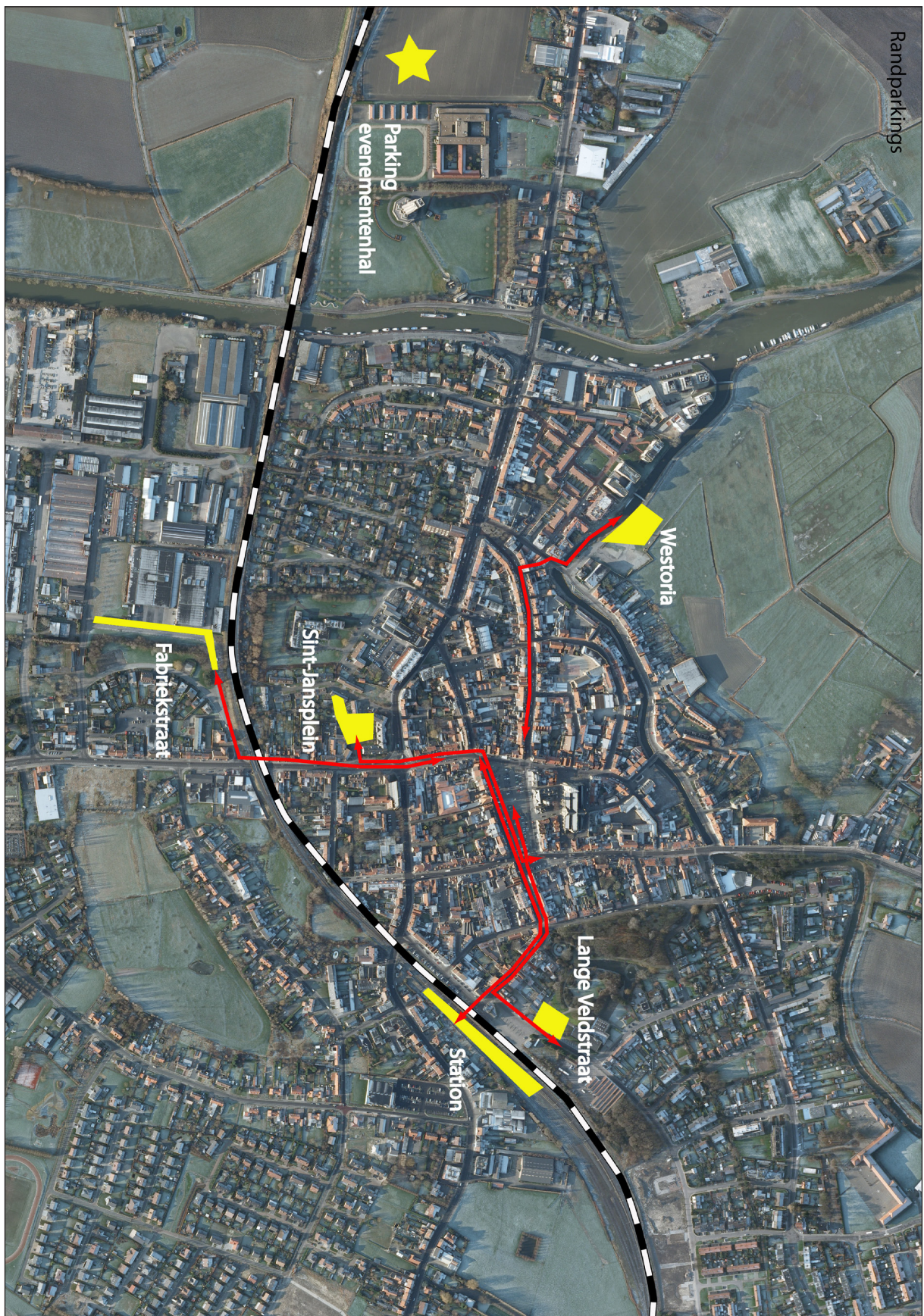
De ontsluiting zal gerealiseerd worden via de Beerstblotestraat die verbinding geeft met de Vaartstraat en de Grote en Kleine Dijk.

De parkings aan de Sint-Jansplein en Fabriekstraat zijn bestaande parkings.

De toekomstige parking aan de evenementenhal zal niet dadelijk dienstig zijn als randparking voor het centrum. Ze kan wel gebruikt worden als toeristische randparking. In de nabije omgevingen bevinden zich de geplande recreatieve groenzone van het nieuwe provinciale domein, de Ijzertoren en diverse recreatieve fietsroutes. Op de randparking kan een fietsin-

rijpunt voorzien worden als faciliteiten en ruimte voor mobilhomes.

Op de volgende figuur worden de randparkings gelokaliseerd en wordt per randparking een looplijn van 400 m (of ongeveer 5 min wandelen) aangeduid richting centrum/Grote Markt. Uit deze figuur valt af te leiden dat alle randparkings vlot bereikbaar zijn.



situering randparkings en looplijnen van 400m (5') richting centrum en indicatieve aanduiding parking evenemententhal

1.5. verkeersveiligheidsbeleid

■ algemene visie

Een aangepast snelheidsbeleid, de aanpak van door-tochten en herinrichting van schoolomgevingen zijn allemaal maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Daarnaast bevinden zich op grondgebied van Diksmuide nog enkele gevaarlijke punten die een specifieke aanpak vereisen om de verkeersveiligheid te verhogen.

■ ongevallenregistratie

De politiezone Polder registreert de ongevallen voor haar regio.

Voor 2007 wordt aangegeven dat er op volgende locaties een hogere concentratie aan ongevallen wordt vastgesteld:

- de twee hoofdassen door de stad, N35 en de N369
- N369 | Oostendestraat x N363
- N369 | Oostendestraat x M. Dolaeghestraat
- K Albertstr x Gasthuisstr - M. Dolaeghestr
- Cardijnlaan x Woumenweg | N369
- Pervijzestr x Oostkerkestr

Daarnaast worden alle geregistreerde ongevallen samengevoegd tot het ongevallenGIS.

Het ongevallenGIS van 2005 tot 2007 geeft op grondgebied van Diksmuide 16 punten weer waar de prioriteitswaarde meer dan 5 bedraagt.

De meeste van deze ongevallen gebeurden op de N369 - noordelijk deel en op de N35.

Er werden een 16-tal punten gelokaliseerd waar er fietsers betrokken waren. Ook van deze ongevallen gebeurden de meeste op de N369.

Er werd 1 gevaarlijk punt genoteerd op kruispunt K. Albertlaan x Gasthuisstraat in het centrum van Diksmuide. Er gebeurde een dodelijk ongeval waarbij er 1 fietser betrokken was. Daarnaast vielen er nog zwaar gewonden op dit kruispunt. Er gebeurden 11 ongevallen en bij 3 waren fietsers betrokken. De prioriteit bedraagt 19.

Op de N35 worden het kruispunt met Lettenburgstraat en met Rousdammestraat (ter hoogte van Scheewege) als probleempunten aangeduid.

■ aanpak onveilige punten

Het kruispunt Lettenburgstraat x Dodengangstraat x Pervijzestraat | N35 is een gevaarlijk punt. Het staat geprogrammeerd op de agenda van TV 3V. De snelheid zal eveneens verlaagd worden in de omgeving van het kruispunt.

Ook ter hoogte van Scheewege zal de snelheid op de N35 verlaagd worden naar 70 km/u.

De N369 | Oostendestraat vereist eveneens een herinrichting. Op korte termijn zullen er vangrails voorzien worden ter beveiliging van de bochten. Op lange termijn is een versmalling van het wegprofiel over de ganse lengte van de weg noodzakelijk.

In kader van de verbinding van de zuidwestelijke omleidingsweg op de Eikhofstraat via de N369 moet er gestreefd worden naar een goede kruispuntoplossing zodat beide wegen efficiënt functioneren als omleidingswegen rond de kern.

De bestaande doortocht door de kern van Diksmuide - bestaande uit Esenweg, Maria Doolaeghestraat, Gasthuisstraat, Ijzerlaan, Kaaskerkestraat - zal heringericht worden met functie van een lokale weg.

2. fietsverkeer

■ algemene visie

Om het gebruik van de fiets aan te moedigen als alternatief voor de auto zal een goed uitgerust, aaneengesloten fietsrouten netwerk uitgebouwd worden.

In de eerste plaats heeft het provinciebestuur het bovenlokale fietsrouten netwerk afgebakend. Er werden hoofdroutes en bovenlokale functionele routes geselecteerd. Hoofdroutes zijn van belang voor het afleggen van lange afstanden. Het zijn als het ware de autosnelwegen voor fietsverkeer.

Daarnaast werden trajecten geselecteerd die de fietsrelaties op bovenlokaal niveau moeten verbeteren.

Verder dient de stad ontbrekende schakels aan te vullen. Tevens zullen voor de fietsers gevaarlijke plaatsen/kruispunten worden heringericht.

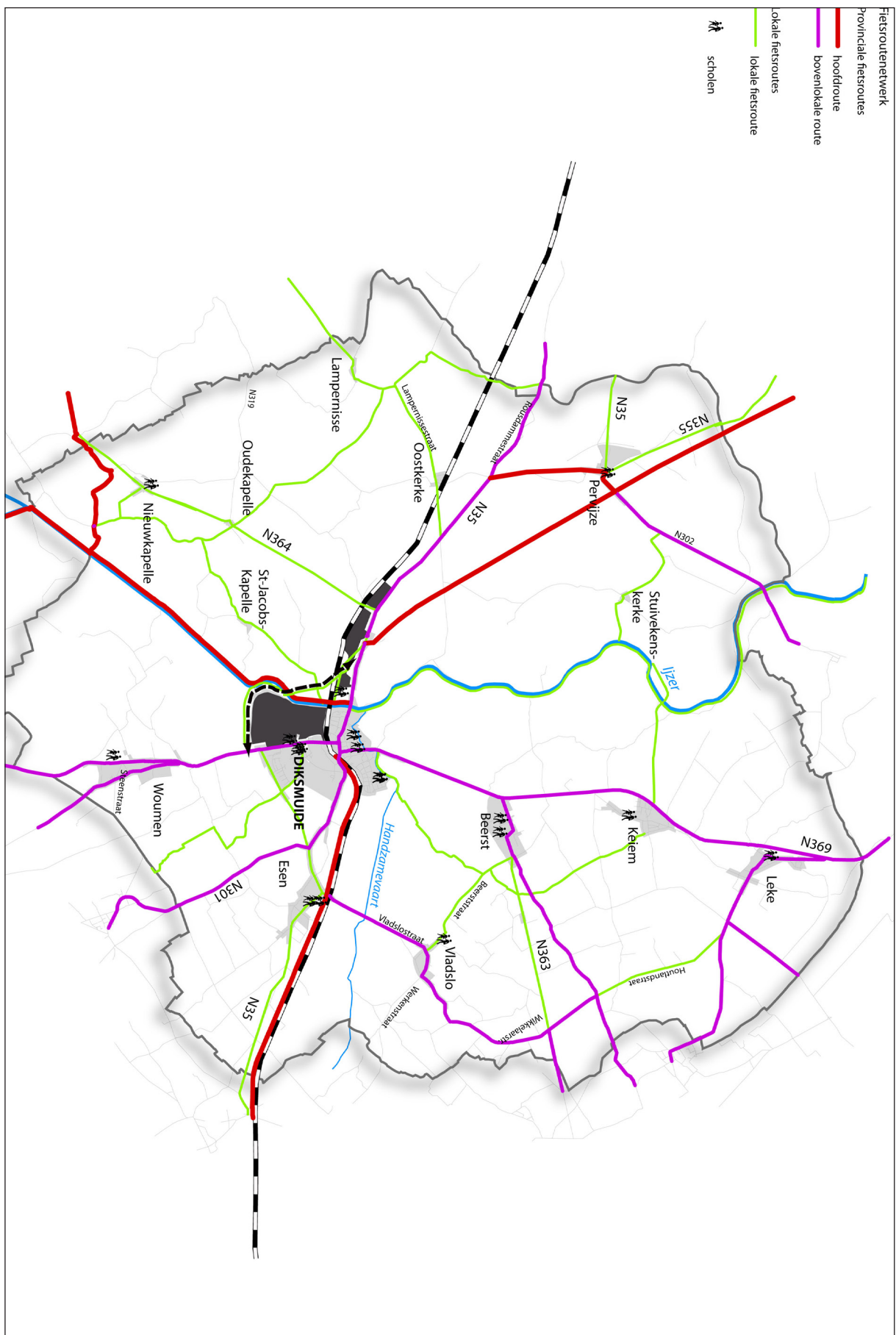
Het is belangrijk dat de routes kaderen in een groter geheel en ook over de gemeentegrenzen doorlopen. Het fietsrouten netwerk is opgebouwd uit de volgende elementen:

- de belangrijkste woon – schoolverbindingen;
- de belangrijkste woon – werkverbindingen;
- de fietsverbindingen tussen de deelgemeenten;
- de recreatieve fietsroutes

■ selecties

In onderstaande tabel en figuur werden de selecties op grondgebied van Diksmuide aangeduid.

hoofdroutes	
relatie Diksmuide - Nieuwpoort	De oude spoorwegbedding Diksmuide – Nieuwpoort
relatie hogere route en Avekapelle	Pervijzestraat
relatie Diksmuide- Ieper	De IJzerdijk (ten zuiden van de N35)
relatie IJzerdijk - Lo-Reninge (en aantakend op hoofdroute te Lo)	Boterpotstraat – Hazewindstraat
relatie Diksmuide - Kortemark	fietsroute langs de spoorweg
bovenlokale routes	
relatie Ieper - Diksmuide	N369 (Woumenweg - centrumstraten)
relatie Diksmuide - noorden van Diksmuide	N369 (Oostendestr)
relatie Woumen - Jonkershove/ Houthulst	Kerkhofstraat – Jonkershovestraat
relatie Diksmuide - Klerken/Houthulst	N35 (Esenweg) en N301 (Klerkenstraat)
relatie Diksmuide - Esen	N35 (IJzerlaan – Gasthuisstraat – M.Doolaeghestraat – Esenweg)
relatie Diksmuide - Avekapelle/Veurne	N35 (Kaaskerkestraat-Pervijzestraat) – Rousdammestraat
relatie Diksmuide - Vladslo - Koekelare	hoofdroute rich Kortemark - Vladslostr - Werkenstr - Korte Wildestr - Wikkelaarstr- Houtlandstr-Brugse Heerweg
relatie Leke/Diksmuide - Koekelare	Lekedorpstraat – Lappersfortstraat – Koekelarestraat
relatie Leke - Moere	Moerestraat vanaf kruispunt Lappersfortstraat
relatie Beerst - Koekelare	H. Consciencestr - Wijnendalestr - Brugse Heerweg
relatie Pervijze - Schore/Middelkerke	N302 (Schoorbakkestraat) vanaf de oude spoorwegbedding
lokale routes	
De lokale fietsroutes zorgen voor de rechtstreekse verbindingen van en naar de naburige gemeenten en voor de verbinding tussen de verschillende woongebieden in de gemeente.	■ De N355 (Nieuwpoortstraat) ■ N35 (Vurnestraat – Pervijzestraat – Esenweg - Roeselarestraat) ■ Zannekinstraat – Lampernissestraat – Lettenburgstraat ■ Fietsverbinding tussen de Rousdammestraat en de Oude Zeedijk ■ De Oude Zeedijk - Lepelstraat ■ N364 (Oudekapellestraat – Nieuwkapellestraat – Lostraat) ■ Rellemstraat – Kapellestraat ■ Eikhofstraat ■ Pluimstraat – deel Kruisstraat – Predikboomstraat ■ Pouckestr - Vladslohofstr - Beerststr - Paddestr - Handzamedijk ■ Dode Paardenstraat – Pouckestraat ■ IJzerdijk (ten noorden van centrum Diksmuide) ■ oude spoorwegbedding tussen de N35 (Kaaskerkestraat) en de IJzerdijk ■ Tervaeestraat ■ Stuivekenskerkestraat - Kasteelhoevestraat ■ zuidwestelijke omleidingsweg



fietsroutenetwerken

■ aanleg fietsinfrastructuur

De stad en hogere overheden zullen in eerste instantie werk maken van het verbeteren of aanleggen van fietsinfrastructuur langsheen de routes uit het bovenlokale fietsinfrastructuur.

De inrichting van de fietsvoorziening langsheen de wegen moeten voldoen aan de richtlijnen zoals voorgeschreven in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De IJzerdijk moet als een volwaardige fietsroute aanzien worden, wat een snelheidsmatiging voor het autoverkeer met zich meebrengt. Er worden snelheidsremmende maatregelen ingevoerd langs de IJzerdijk. “Uitgezonderd plaatselijk verkeer” wordt ingevoerd tussen de Dodengangstraat en de Kasteelhoevestraat.

Naast de aandacht voor de uitbouw van fietsinfrastructuur zal er ook aandacht besteed worden aan sensibilisatie en educatie:

- promotie van fietsgebruik door sensibilisatie-acties en educatieve acties bij scholen
- promotie van fietsgebruik aan toeristische attractiepolen
- stimulering van (privé-)fietsverhuur
- gratis gebruik van fietspomp (dienst Toerisme - Grote Markt)

■ fietsparkeren

In de binnenstad van Diksmuide treffen we een 200-tal fietsparkeerplaatsen aan verspreid over het grondgebied.

Begin 2011 werden tellingen uitgevoerd op enkele locaties met fietsenstallingen in de binnenstad. Hieruit blijkt dat de stallingen goed gebruikt worden en er behoefte is aan uitbreiding op verschillende locaties.

De stad zal bijkomende fietsenstallingen voorzien, aan het station, de Grote Markt en omgeving van Sint-Niklaasstraat.

De figuur op volgende pagina geeft een overzicht van het aanbod van de huidige stallingen in centrum van Diksmuide.

In kader van het deelrup Ijzer wordt voorgesteld een fietsinrijpunt te voorzien en ruimte en faciliteiten voor mobilhomes op de toeristische parking van de evenementenhal.

■ wijziging ten opzichte van oorspronkelijke mobiliteitsplan

De bovenlokale fietsrelatie tussen Diksmuide en Koekelare werd opgeschoven in oostelijke richting waarbij de kern van Vladslo wordt gekruist. De fietsrelatie tussen Beerst en Koekelare en tussen Leke en Moere zijn aanvullingen.

3. openbaar vervoer

■ huidig aanbod openbaar vervoer

In het station Diksmuide passeert de lijn De Panne - Gent/Brussel/Landen.

Er rijdt 1 trein per uur richting Brussel versterkt met enkele piekurtreinen en toeristische treinen.

NMBS mobility heeft plannen om de frequentie van deze lijn op te voeren naar een halfuurfrequentie.

Volgende buslijnen passeren op grondgebied van Diksmuide:

- lijn 20 Diksmuide-Merkem-Ieper
- lijn 24 Diksmuide-Oostvleteren-Poperinge
- lijn 30 Roe - Houthulst-Diksmuide
- lijn 31 Roe - Hooglede - Diksmuide
- lijn 32 Lichtervelde-Diksmuide-Veurne
- lijn 53 Diksmuide-Leke-Oostende
- lijn 55 Leke-Brugge
- lijn 64 Diksmuide-Torhout-Aartrijke
- lijn 41 Diksmuide-Nieuwpoort
- belbus Diksmuide -west, belbus Kortemark en belbus Koekelare

In de figuur op volgende pagina wordt het bestaande aanbod weergegeven.

■ verbetering aanbod nieuwe ontwikkelingen

Voor de verdere exploitatie van de bedrijvenszone Oude Barriere te Kaaskerke moet aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid van de OV-haltes van/ naar de zone en een verbeterd aanbod. In de zone Oude Barriere zal op termijn de beschutte werkplaats van Diksmuide en Veurne een nieuw onderkomen vinden. De beschutte werkplaats telt een 300-tal personeelsleden. Een belangrijke doelgroep voor het openbaar vervoer.

Ook de andere bedrijvenszones vragen een beter OV-aanbod voor de werknemers.

In het Neptunusplan 2020 van De Lijn West-Vlaanderen wordt de relatie tussen Diksmuide en Oostende aangeduid als een verbindende streeklijn aangeduid. Dit betekent dat naar de toekomst toe er een snellere verbinding tussen beide steden zal voorzien worden, waarbij de dorpen Keiem en Leke vermoedelijk niet op elke rit zullen bediend worden.

bus- en treinaansluiting

Bijna alle hogervermelde buslijnen passeren aan het station van Diksmuide.

De aansluiting van bus op trein in het station is echter zeer beperkt. Ook de belbussen bieden niet dadelijk een vlotte overstap.

De pendelaars zijn dus in hoofdzaak aangewezen op auto, fiets of te voet voor hun voor- en natransport.

De stad vraagt om toch enkele bussen per uur een goede aansluiting te verzorgen met de treinverbindingen, richting Veurne, Nieuwpoort, Roeselare en Ieper.

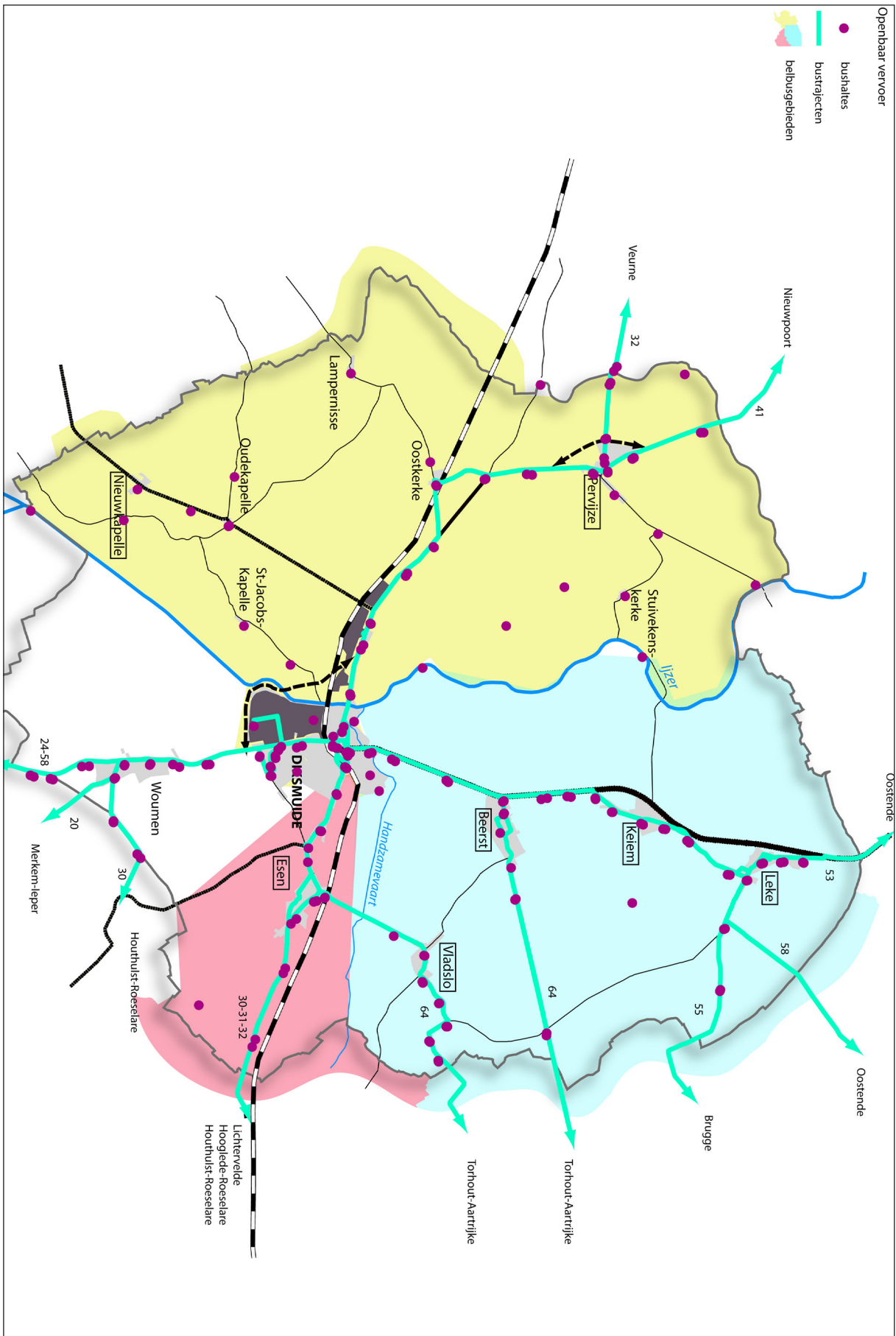
uitbouw station Diksmuide

Er wordt werk gemaakt aan de verdere uitbouw van het station van Diksmuide als multimodaal knooppunt en strategische pool.

De stationsomgeving van Diksmuide wordt opgewaard: er worden maatregelen genomen om de attractiviteit van de stationsomgeving, de toegankelijkheid en de loop- en fietsroutes naar het centrum te verhogen. Dit zal gerealiseerd worden door onder meer fietsstallingen, voldoende parkeerruimte, aantrekkelijke loop- en fietsroutes naar het centrum, aantrekkelijk stationsplein, e.d. Concreet gaat het onder meer over de aanleg van een nieuw busstation en een nieuw gebouw voor De Lijn en de aanleg van een randparking voor pendelaars aan de zuidzijde van het station, een onderdoorgang voor de zachte weggebruikers onder de sporen.

andere maatregelen

Naast de voornoemde maatregelen zijn nog andere zaken van belang in de vervoerswijzekeuze: uitbouw van de halte-accommodatie, informatieverstrekking aan de bevolking over het openbaar vervoer, zorgen voor een vlotte combinatie fiets –openbaar vervoer, zorgen voor een vlotte doorstroming van de bus, enz. (zie ook ondersteunende en flankerende maatregelen).



aanbod openbaar vervoer

4. voetgangersverkeer en verkeersleefbaarheid

■ algemene visie

De meeste verplaatsingen binnen de kernen kunnen te voet afgelegd worden.

Een ondersteunend ruimtelijk beleid is hierbij noodzakelijk: keuze voor verdichte kernen met voorzieningen op wandelafstand en het afremmen van de verspreide bebouwing. Om de verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken, moeten de kernen op maat van de voetgangers ingericht worden.

Binnen de kernen worden doorsteken en paadjes voorzien. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en voorzieningen.

Veilige schoolomgevingen en de looproutes naar de school moeten worden ingericht.

Goede voetgangersvoorzieningen werken ook ondersteunend naar het openbaar vervoer toe. Het meeste voor – en natransport voor de busgebruiker is immers te voet. Een vlotte bereikbaarheid van de haltes vanuit de wijken verdient speciale aandacht.

De stad zal bijkomend onderzoek uitvoeren naar het netwerk van trage wegen op haar grondgebied.

■ herinrichting van de doortochten in de verschillende kernen

Een van de grootste verkeersproblemen waarmee Diksmuide momenteel te kampen heeft, is de overlast van het doorgaand (vracht)verkeer bij de doortochten van de gewestwegen in de verschillende woonkernen. Om de verkeersleefbaarheid te garanderen, worden de doortochten aangepakt. Deze fungeren dan als filters en remmers voor het doorgaand (vracht)verkeer. De doortochten worden aangepakt met de herinrichting van de hoofdstraat. Door snelheidsremmende ingrepen (asverschuivingen, vernauwingen door bijvoorbeeld groenvoorzieningen, verkeersdrempels, enz.) wordt de snelheid er teruggebracht tot 50 km/u.

Diksmuide – centrum en Pervijze

De doortochten in de kernen Pervijze en Diksmuide – centrum worden aangepakt, met aandacht voor de verkeersleefbaarheid en – veiligheid.

Na de aanleg van de zuidwestelijke omleidingsweg wordt het centrum van Diksmuide grondig heringericht. Door een herinrichting moet vermeden worden dat de N35 en de N369 in het centrum van Diksmuide een doorgaande functie blijven vervullen.

Op middellange termijn zal er een omleidingsweg voorzien worden rond de kern van Pervijze. De omleidingweg zal de N355|Nieuwpoortstraat verbinden met de N35|Pervijzestraat over de N35|Veurnestraat. Het

merendeel van het woongebied zal gelegen zijn aan de oostzijde van de omleidingsweg. Het doorgaande (vracht)verkeer zal moeten gebruik maken van deze omleidingsweg.

De overblijvende wegsegmenten in het centrum van Pervijze zullen alleen nog bestemmingsverkeer te verwerken krijgen en zullen heringericht worden tot lokale wegen. De kern van Pervijze kan omgevormd worden tot een zone 50-omgeving waar het aangenaam vertoeven is voor de bewoners.

snelheidsremmende maatregelen

In verschillende doortochten van de deelkernen werden snelheidsremmende maatregelen en/of poortefecten aangebracht om de snelheden te beheersen in de bebouwde kommen.

Maatregelen werden genomen voor de kernen: Beerst, Keiem, Vladslo, Oostkerke, Lampernisse en Woumen.

■ herinrichting schoolomgevingen

Er dient prioritaire aandacht geschonken te worden aan de veilige inrichting van de schoolomgeving.

In de schoolomgevingen wordt men geconfronteerd met een overaanbod aan auto's. Als voornaamste gevolgen kan men het verkeerd parkeren, het belemmeren van de zichtbaarheid voor overstekende leerlingen en soms agressie opnoemen. De schoolomgeving moet kindvriendelijker gemaakt worden, d.w.z. de schoolomgeving moet een verblijfsfunctie i.p.v. verkeersfunctie krijgen.

Hier moet dus aan gewerkt worden via mobiliteitsbeheersing, infrastructurele maatregelen (bv. snelheidsremmers), de aanleg van VOWA's (een VOWA of voetgangerswad is een verbreding van het voetpad ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers aan scholen), een parkeerverbod vóór de schoolpoort (wat de aanleg impliceert van ophaalzones) en schoolerven.

De zones rond de scholen gelegen langsheen drukke invalswegen worden ingericht als veilige schoolomgevingen. Het gaat prioritair om de volgende scholen:

- school langs de N355 (Nieuwpoortstraat) te Pervijze
- school langs de N35 (Kaaskerkestraat) te Diksmuide
- school langs de N369 (Woumenweg) te Diksmuide
- school langs de N35 (Roeselarestraat) te Esen

■ voetgangersverbindingen

Volgende ontbrekende schakels inzake het voetgangersverkeer moeten onderzocht worden:

- een doorsteek voor voetgangers (en fietsers) tussen de Rijkswachtstraat en Lange Veldstraat;
- ontsluiting tussen toekomstige bedrijvigheid en evenementenhal én de N35 | Kaaskerkestraat die als secundaire ontsluiting van politiekantoor kan dienst doen.

werkdomein C | flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen dienen het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

1. sensibilisatie en educatie

- naar de scholen toe: stimulansen om te voet of met fiets naar school te komen;
- verkeerseducatie in scholen: verkeersbezoek, fietscontrole, dagelijkse verkeersregeling bij aanvang en einde school, fietspoolen, verkeersweek, e.a.);
- jaarlijkse preventieve fietscontroles op scholen;
- opstellen van een communicatieplan met vervoerbedrijven, met als doelstelling het aantal geparkeerde vrachtwagens langs de weg te verminderen en de vrachtwagens te laten parkeren op het industrieterrein;
- uitwerken van oplossingen voor de hoteleigenaars in het centrum;
- sensibilisering rond foutparkeren, snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- sensibilisering rond ongevallencijfers;
- campagnes rond openbaar vervoer;
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking.

2. informatie en promotie

- campagnes ter stimuleren van fietsgebruik;
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders);
- stimuleren van initiatieven van (recreatief) fietsverhuur;
- bewegwijzering naar randparkings;
- verderzetten algemene veiligheidscampagne bij het begin van elk schooljaar;
- verderzetten sensibilisering in de schoolomgeving aan het begin van elk schooljaar;
- verderzetten sensibilisering in de schoolomgeving door permanente borden;
- informatieverbreiding/-vergaring rond autodelen "Cambio" (wensbeeld).

3. handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebependingen;
- controle op het naleven van de blauwe zone (externe firma);

- handhaving en uitbreiding huidige systeem van controles op foutparkeerders (politiezone);
- optreden tegen wild en foutparkeren: communicatie, sensibilisering en repressieve maatregelen; meer controles naar aanleiding van aangekondigde acties;
- verder zetten controle op het hinderen van het busverkeer.

4. signalisatie | bewegwijzering

- afwikkeling autoverkeer;
- sturen van autoverkeer naar parkeerruimtes;
- bewegwijzering vrachtverkeer;
- signalisatie wandel- en fietsroutes.

5. tarifiering

- derdebetalerssysteem: stedelijke tussenkomst voor Buzzy Pass en 60+ers (wensbeeld);
- op marktdagen (gewoonlijk op maandag en zaterdag) rijden de inwoners van Diksmuide gratis op alle lijnen binnen het grondgebied van Diksmuide.

6. organisatie en management van mobiliteitsbeleid

- verderzetten van GBC's en interne werkgroep verkeer.

actieplan

In de tabel in bijlage “actieprogramma ABC” wordt een overzicht gegeven van de te nemen acties om het gewenste mobiliteitsbeleid te realiseren.

De actiepunten zijn opgesplitst naar werkdomein met name:

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

Daarbij is een financiële raming opgenomen van het actieprogramma. De raming die in de tabel opgesteld werd, is echter enkel indicatief bedoeld en moet voor bepaalde concrete projecten bijgesteld worden tijdens de ontwerpfase ervan.

In sommige gevallen is het onmogelijk gebleken de acties te ramen. Deze acties zullen geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking van de acties.

Per actie wordt een tijdshorizon vastgelegd die als volgt wordt bepaald:

- korte termijn (tot 3 jaar)
- middellange termijn (3 tot 6 jaar)
- lange termijn (meer dan 6 jaar)

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het actieprogramma A-B-C uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomt men programma-tabellen die inhoudelijk dezelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit. Deze tabellen werd niet toegevoegd aan deze nota. Ze zullen gebruikt worden bij de verdere uitwerking en evaluatie van het plan.

De acties op korte termijn zijn financieel haalbaar voor de stad en de andere actoren. Een groot deel van deze acties bevinden momenteel reeds in de planfase.

voorstel voor organisatie en evaluatie

1. organisatie

De ambtelijke werkgroep binnen de gemeente zal jaarlijks het opgestelde actieplan overlopen om een stand van zaken van uitvoering van het mobiliteitsplan op te volgen.

Deze werkgroep kan uitgebreid worden met vertegenwoordigers van andere organisaties indien de opportuniteit zich voordoet.

2. evaluatie

Minstens om de 5 jaar na conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het plan geëvalueerd en herzien aan de hand van de procedure van de sneltoets. Via de sneltoets zal de GBC de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan onderzoeken en aangeven welke stappen ondernomen moeten worden om het plan op nieuw actueel te maken.

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

- ongevallenregistratie van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- controles op blauwe zone

relatie tot hogere en gemeentelijke beleidsplannen

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar de doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen en haar doelstellingen en de provinciale beleidsnota.

De discussie rond de wegcategorisering zal zeker een vervolg moeten krijgen of opgenomen moeten worden in zowel de verschillende structuurplannen als het afbakeningsproces.

Uit de doorrekening van het macromodel komt naar voren dat de zuidwestelijke omleidingsweg rond Diksmuide en de Eikhofstaat perfect als bovenlokale omleiding rond Diksmuide kunnen functioneren mits de nodige weerstanden in te bouwen in de doortocht van Diksmuide. Dit in tegenstelling tot het RUP waarin de omleidingsweg eerder wordt beschouwd als een verbinding tussen de twee bedrijvenzones, Heernisse en Kaaskerke. In het afbakeningsproces wordt deze stelling reeds enigzins genuanceerd door te vermelden dat de omleiding dienstig kan zijn voor het sturen van zwaar vervoer rond de kern van Diksmuide maar dat de omleiding enkel een bovenlokale functie heeft en geen functie op Vlaams niveau.

De omleidingsweg rond Pervijze zijn nieuwe gegeven en vormt nog geen onderdeel van de hogere beleidsplannen en het structuurplan.

Aan de wegcategorisering van de lokale wegen werden alleen de Kapellestraat en de wegen rond Leke aangepast ten opzichte van structuurplan.

Het bovenlokale fietsroutenetwerk werd in de afgelopen jaren grondig gewijzigd en stemt niet meer overeen met de kaart uit structuurplan, met name route richting Moere en routes richting Koekelare.

evaluatie taakstellingen uit relatiematrices

Tijdens de verkenningsfase werden voor de te onderzoeken thema's relatiematrices uitgewerkt waaraan taakstellingen werden gekoppeld. Taakstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen.

De evaluatie is terug te vinden in bijlage.

bijlagen

Actieprogramma ABC

werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A1	onderzoek omlidingsweg Pervijze	planologisch initiatief	Pervijze	verkeersleefbaarheid			hoog	provincie	stad , MOw	KT
A2	afbakening kleinstedelijk gebied	RUP	gebiedsdekkend	ruimtelijk beleid			hoog	provincie	stad	KT
A3	onderzoek noordwestelijke omlidingsweg Diksmuide	planologisch initiatief	Diksmuide	verkeersleefbaarheid			laag	provincie	stad, MOw, RWO	LT
A4	RUP Esenweg	RUP	Esenweg	ruimtelijk beleid			hoog	stad		KT
A5	WUG Steenmolenbeekwegel	planologisch initiatief	Woumen	ruimtelijk beleid			hoog	stad		KT
A6	BPA/RUP stationsomgeving	planologisch initiatief	stationsomgeving	ruimtelijk beleid			hoog	stad		KT
A7	deelRUP IJzer noord	RUP	noorden van spoor en palend aan omlidingsweg	ruimtelijk beleid			hoog	provincie	stad	KT
A8	RUP Tunwijk	RUP	zuiden van spoor en oosten van N369	ruimtelijk beleid			hoog	stad		KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B1	overleg wegcategorisering	categorisering	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid			hoog	stad	provincie, Vlaamse Overheid	KT
B2	lokale ingrepen N369	weginrichting	N369 Oostendestr - omgeving Zoelendaal	verkeersveiligheid	€ 10.000		hoog	MOW	stad	KT
B3	inrichting N369 als secundaire weg (9 km)	weginrichting	N369 Oostendestr - van Leke tot Diksmuide	verkeersveiligheid	€ 3.150.000		middel	MOW	stad	MLT
B4	aanleg zuidwestelijke omleidingsweg en fietsinfrastructuur	weginrichting	ten ZW van Diksmuide	verkeersleefbaarheid	€ 25.000.000		hoog	MOW	stad, provincie	KT
B5	aanleg omleidingsweg Pervize (2 km)	weginrichting	ten W van Pervize	verkeersleefbaarheid	€ 2.800.000		hoog	MOW	stad, provincie	MLT
B6	aanleg noordwestelijke omleidingsweg	weginrichting	ten NW van Diksmuide	verkeersleefbaarheid	€ 12.500.000		laag	MOW	stad, provincie	LT
B7	heerijrichting Pervize-dorp	doortocht	Pervize	verkeersleefbaarheid	€ 3.080.000	M 2	hoog	stad	MOW	MLT
B8	heerijrichting doortocht Diksmuide	doortocht	N35 van omleidingsweg tot Elknostraat	verkeersleefbaarheid	€ 5.320.000	M 2	hoog	stad	MOW	MLT
B9	heerijrichting doortocht Beerst	doortocht	N363	verkeersleefbaarheid	€ 1.000.000	M 2	hoog	MOW	stad	MLT
B10	heerijrichting doortocht Oudekapellestraat	doortocht	N364	verkeersleefbaarheid	€ 500.000	M 2	hoog	MOW	stad	MLT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B11	herinrichting schoolomgeving Penijze	school	N355	verkeersveiligheid	€ 150.000	M 10	hoog	stad	MCW	MLT
B12	herinrichting schoolomgeving Kaaskerke	school	N35	verkeersveiligheid	€ 150.000	M 10	hoog	stad	MCW	MLT
B13	herinrichting schoolomgeving Woumen	school	N369	verkeersveiligheid	€ 150.000	M 10	hoog	stad	MCW	KT
B14	herinrichting schoolomgeving Essen	school	N35 te Essen	verkeersveiligheid	€ 150.000	M 10	hoog	MCW	stad	MLT
B15	voetgangersverbindingen	verblijfsgebied	Rijkswachstr - Lange Veldstr	bereikbaarheid	€ 50.000		hoog	stad		KT
B16	(her)aanleg randparking Westoria	parkeerbeleid	Beersbloestraat	bereikbaarheid	€ 500.000		hoog	stad		KT
B17	aanleg randparking station	parkeerbeleid	stationsongeving	bereikbaarheid	€ 750.000			stad	NMBS, De Lijn	KT
B18	afbouwen parkeercapaciteit Grote Markt en delen van centrum	parkeerbeleid	centrum Diksmuide	verkeersleefbaarheid			hoog	stad		MLT
B19	aanleggen stationeerplaatsen voor bussen aan hotels en toeristische plaatsen	parkeerbeleid	Schoolplein					stad		MLT
B20	gedifferentieerd snelheidsbeleid en verlaging naar 70 km/u	snelheidsbeleid	gebiedsdekkend en N369	verkeersveiligheid			hoog	stad	MCW	KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B21	zone 30	snelheidsbeleid	centrum Diksmuide	verkeersleefbaarheid			hoog	stad	MOW	MLT
B22	gebiedsevaluatie OV	openbaar vervoer	regio Roeselare - Ieper	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	gemeentes	KT
B23	ontsluiting Oude Barriere voor Intewest	openbaar vervoer	Kaaskerke	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	stad	KT
B24	uitbouw stationsomgeving		stationsomgeving	bereikbaarheid	€ 1.500.000		hoog	stad	NMBS, De Lijn, Sintropher	KT
B25	aansluiting bus op trein	openbaar vervoer	stationsomgeving	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	stad	MLT
B26	verbindende streeklijn Diksmuide-Oostende	openbaar vervoer	N369	bereikbaarheid			hoog	De Lijn	stad	MLT
B27	fietsrelatie Diksmuide - Klerken - Houhuist	bovenlokaal fietsroutenetwerk	N301 Klerkenstraat (2,6 km)	veerkeersveiligheid	€ 1.560.000	M 13	hoog	stad	MOW	KT
B28	fietsrelatie Diksmuide - Scheewege	bovenlokaal fietsroutenetwerk	N35 (3,7 km)	veerkeersveiligheid	€ 2.220.000	M 13	middel	stad	MOW, provincie	KT
B29	fietsrelatie Scheewege - Avekapelle Veurne	bovenlokaal fietsroutenetwerk	Rousdarmnestraat (1,8 km)	veerkeersveiligheid	€ 1.080.000	fietsfonds	middel	stad	provincie	KT
B30	fietsrelatie Esen - Viadsio	bovenlokaal fietsroutenetwerk	wegen ten oosten van Viadsio (5,2 km)	veerkeersveiligheid	€ 3.120.000	fietsfonds	middel	stad	provincie	KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B31	fietsrelatie Pervijze - Schore /Middelkerke	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	N302 Schoorbakkestraat (3,5 km)	verkeersveiligheid	€ 2.100.000	M 13	hoog	stad	MOw, province	KT
B32	fietsdooesteek Rijkswachstr - Lange Veldstr	lokaal fietsrouutenetwerk	Rijkswachstr - Lange Veldstr	verkeersveiligheid			hoog	stad	NMBS, Infrabel	KT
B33	fietsrelatie Pervijze - Schewege	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Pervijzestraat (2 km)	verkeersveiligheid	€ 1.200.000	fietsfonds	hoog	stad	province	KT
B34	fietsrelatie Leke - Koekelare (De Mokker)	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Koekelarestraat (3,5 km)	verkeersveiligheid	€ 2.100.000	fietsfonds	hoog	stad	province	KT
B35	fietsrelatie Leke - Moere	bovenlokaal fietsrouutenetwerk	Moerestraat (1,5 km)	verkeersveiligheid	€ 900.000	fietsfonds	hoog	stad	province	KT
B36	fietsrelatie Kaaskeke - Lo	lokaal fietsrouutenetwerk	N 364 Oudekapellestr /Nieuwkapellestr (6 km)	verkeersveiligheid	€ 3.600.000	M 13	hoog	stad	MOw	KT
B37	fietsrelatie Diksmuide - Kortemark	hooftroute	langsheen spoorweg (6,1 km)	verkeersveiligheid	€ 3.660.000	fietsfonds	middel	stad	MOw, province	MLT
B38	maatregelen IJzerdijk	lokaal fietsrouutenetwerk	IJzerdijk	verkeersveiligheid			laag	W en Z	stad, province	MLT
B39	herinrichting Kp zuidwestelijke omleidingsweg - N369 - Eikhofstraat	weginrichting	N369 Woumenweg	verkeersveiligheid	€ 500.000		hoog	MOw	stad	KT
B40	herinrichting Kp Lettenburgstr x Dodegangstr x Pervijze	weginrichting	N 35 Pervijze	verkeersveiligheid			hoog	TV 3V	stad, MOw	KT

werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B41	onderzoek trage wegnennet	voetgangersverkeer	grondgebied	verkeersleefbaarheid	€ -		hoog	stad		KT

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C1	maatregelen schoolverkeer	vervoersmanagement	gebiedsdekkend				hoog	stad		continu
C2	fietsgraveringen	vervoersmanagement	gebiedsdekkend				hoog	stad		continu
C3	aanpak parkeerproblemen hotelienaars	vervoersmanagement	gebiedsdekkend				hoog	stad		KT
C4	bewegwijzering parkeerruimtes	vervoersmanagement	gebiedsdekkend				hoog	stad	MOW	KT
C5	bewegwijzering bedrijvonzones	vervoersmanagement	gebiedsdekkend				hoog	wvi	stad	KT
C6	aanpassen bewegwijzering vrachtverkeer	zwaar vervoer	A18 en N35				hoog	MOW	stad	MLT
C7	derdebetalerssysteem voor Buzzy Pass	tarifiering	gebiedsdekkend				hoog	stad	De Lijn	MLT
C8	derdebetalerssysteem voor 60+ jaar	tarifiering	gebiedsdekkend				hoog	stad	De Lijn	MLT

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C9	informatieversteking rond verkeer en OV	sensibilisatie	gebiedsdekkend				hoog	stad		continu
C10	promotie fietsgebruik	sensibilisatie	gebiedsdekkend				hoog	stad		continu
C11	educatieve projecten rond verkeer	sensibilisatie	gebiedsdekkend					stad	politiezone	
C12	verkeersweek	sensibilisatie	gebiedsdekkend					stad	scholen	continu
C13	controle blauwe zone	handhaving	centrum					extern bureau (Vinci Park)	stad	continu
C14	controle foutparkeren	handhaving	centrum					politiezone	stad	continu
C15	preventie op foutparkeren, snelheidsvoertredingen, ed	sensibilisatie	gebiedsdekkend					politiezone	stad	continu
C16	sensibilisatie rond ongevalcijfers, ed	sensibilisatie	gebiedsdekkend					politiezone	stad	continu
C17	campagnes rond OV	sensibilisatie	gebiedsdekkend					De Lijn	stad	continu
C18	verspreiding fietsrouteplan	informatie	gebiedsdekkend					stad		continu

werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C19	informatievergaring rond autobodelen	informatie en sensibilisatie	gebiedsdekkend					stad	Cambio	KT
C20	evaluatie blauwe zone	opvolging mobiliteitsbeleid	centrum					stad	Vinci park	KT
C21	opmaak schoolroutekaarten	informatie en sensibilisatie	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid				stad	provincie	continuu

samenstelling gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)

In volgende tabel wordt de samenstelling van de gemeentelijke begeleidingscommissie weergegeven. Deze commissie heeft samen met de gemeente en het studiebureau wvi het mobiliteitsplan vorm gegeven.

college van burgemeester en schepenen	
burgemeester schepenen mobiliteit - voorzitter GBC	mevr. Lies Laridon dhr. Kurt Vanlerberghe
politieke fracties	
CD&V-fractie Sp.a-open-fractie HELA-fractie IDEE 2006-fractie fractie Vlaams Belang	dhr. Martin Obin mevr. Sandra Denys dhr. Koen De Hantsetters dhr. Dirk Borra dhr. Eric Schreel
vertegenwoordigers gemeentelijke diensten	
stadssecretaris dienst mobiliteit - secretaris GBC dienst RO technische dienst groen- en milieudienst	mevr. Marie Herman mevr. Nathalie Vanraepenbusch dhr. Peter Vandamme dhr. Luc Famaey mevr. Patricia Taveirne
vertegenwoordigers politiezone	
lokale politiezone Polder	dhr. Alain De Laender
vertegenwoordigers Vlaamse overheid	
MOW - afdeling BMV MOW - afdeling AWW RWO	mevr. Hannelore Deblaere dhr. Jan Veters mevr. Isabelle Brackx afgevaardigde
vertegenwoordigers provincie	
dienst mobiliteit	dhr. Evert De Pauw
vertegenwoordigers openbaar vervoer	
De Lijn	vertegenwoordigers

evaluatie taakstelling

Tijdens de verkenningfase werden voor de te onderzoeken thema's relatiematrices uitgewerkt waaraan taakstellingen werden gekoppeld. Taakstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. In wat volgt wordt aangegeven of deze taakstellingen werden opgevolgd met de uitwerking van het beleidsplan.

thema bedrijvigheid

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
A3: vrijwaren centrum	De bedrijvenzones genereren op vandaag reeds veel verkeer en zullen bij uitbreiding en reconversie nog meer (zwaar) verkeer genereren. Dit verkeer zal moeten gestuurd worden zodat het centrum en dorpskernen beperkte hinder ondervinden.	sturen via omleidingswegen
B1: verkeersveilige inrichting	De inrichting van ontsluitingswegen en trage verbindingen moeten verkeersveilig ingericht worden.	bij inrichtingsprojecten te realiseren
B2: doelgroep ontsluiting duurzame ontsluiting openbaar vervoer	De ontsluiting van de site moet multimodaal en duurzaam ontsloten worden in functie van de verschillende doelgroepen: bestaande wegen behouden, trage verbindingen realiseren, vlotte verbindingen naar voorzieningen in nabijheid. Een eventuele uitbreiding van bestaande buslijnen moet de sites beter ontsluiten.	ok
B2: parkeerdruk	Het parkeren in de omgeving zal toenemen door de toekomstige functies. Het parkeren zal op het terrein zelf moeten opgevangen worden en kan niet afgewikkeld worden op het centrum en woonstraten.	ok
B3: trage verbindingen richting centrum	Trage wegen richting centrum vanuit de sites moet de verkeersdruk in de omgeving beperken.	ok
C2: bewegwijzering	Een goede bewegwijzering naar de verschillende zones moet zoekverkeer tot een minimum beperken.	flankerend beleid
C3: handhaving	Om de bovenvermelde maatregelen te kunnen uitvoeren moet er voldoende controle worden uitgevoerd.	ok

thema stationsomgeving

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
A3: vrijwaren centrum	Door nieuwe functies en ontwikkelingen zal de stationsbuurt bijkomend verkeer genereren. Dit verkeer zal moeten gestuurd worden zodat het centrum en de woonstraten beperkte hinder ondervindt.	ok
B1: verkeersveilige inrichting	De inrichting van ontsluitingswegen en trage verbindingen moeten verkeersveilig ingericht worden.	bij inrichtingsprojecten te realiseren
B2: doelgroep ontsluiting duurzame ontsluiting openbaar vervoer	De ontsluiting van de site moet multimodaal en duurzaam ontsloten worden in functie van de verschillende doelgroepen: bestaande wegen behouden, trage verbindingen realiseren, vlotte verbindingen naar voorzieningen in nabijheid. Een eventuele uitbreiding van bestaande buslijnen moet de site beter ontsluiten.	ok

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
B2: parkeerdruk	Het parkeren in de omgeving zal toenemen door de toekomstige functies. Het parkeren zal op het terrein zelf moeten opgevangen worden en kan niet afgewikkeld worden op het centrum.	ok
B3: trage verbindingen richting centrum	Trage wegen richting centrum vanuit de site moet de verkeersdruk in de omgeving beperken.	ok

thema evenementenhal | politiekantoor

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
A3: vrijwaren centrum	De toekomstige site zal bijkomend verkeer aantrekken. Dit verkeer zal moeten gestuurd worden zodat het centrum en woonstraten beperkte hinder ondervinden.	ok
B1: verkeersveilige inrichting	De inrichting van ontsluitingswegen en trage verbindingen moeten verkeersveilig ingericht worden.	bij inrichtingsprojecten te realiseren
B2: multimodale ontsluiting duurzame ontsluiting openbaar vervoer	De ontsluiting van de site moet multimodaal en duurzaam ontsloten worden in functie van de verschillende doelgroepen: bestaande wegen behouden, trage verbindingen realiseren, vlotte verbindingen naar voorzieningen in nabijheid. Eventueel uitbreiding van bestaande buslijnen moet de site beter ontsluiten.	ok
B2: parkeerdruk	Het parkeren in de omgeving zal toenemen door de toekomstige functies. Het parkeren zal op het terrein zelf moeten opgevangen worden en kan niet afgewikkeld worden op het centrum.	ok
B3: trage verbindingen richting centrum	Trage wegen richting centrum vanuit de site moet de verkeersdruk in de omgeving beperken.	ok
C2: bewegwijzering	Een goede bewegwijzering en aanduiding naar de site moet zoekverkeer tot een minimum trachten te beperken.	
C3: handhaving	Om de bovenvermelde maatregelen te kunnen uitvoeren moet er voldoende controle worden uitgevoerd.	ok

thema parkeerbeleid

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
A2: voorzieningen centrum en handelszaken	Handelszaken en het centrum moeten vlot bereikbaar zijn en er moet een voldoende groot aanbod zijn aan parkeerplaatsen binnen loopafstand.	ok
A3: parkeren in woonstraten	Bewoners moeten over voldoende parkeeraanbod kunnen beschikken in omgeving van de woning. Parkeeroverlast in echte woonstraten door handel en toeristen vermijden. Bij nieuwe woonprojecten moet een parkeernorm op maat van de stad gehandhaafd worden. Parkeren van vrachtwagens in woonwijken moet vermeden worden. Dit kan slechts ingevoerd worden als de stad een alternatief aanbod aan parkeerruimtes kan aanbieden.	de stad beschikt over een parkeernorm bij nieuwbouwprojecten (bouwreglement) ok

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
A3: kwaliteit publiek domein	Publiek domein mag niet louter ingericht worden als parkeerruimte. Er moet gestreefd worden naar harmonie tussen kwaliteit en aanbod.	ok
A5: inrichting parkeerruimtes	Nieuwe parkeerruimtes moeten milieuvriendelijk ingericht worden met aandacht voor groen.	ok
B3: parking vrachtwagens	Er moet gezocht worden naar parkeerplaats voor vrachtwagens, zodat er geen overlast heerst van geparkeerde vrachtwagens in woonwijken.	ok
B3: parking langparkeerders	Om parkeerdruk in de woonstraten en op de markt op te vangen is er behoefte aan parking(s) voor langparkeerders. Werknemers nemen vaak de plaats in van bewoners en klanten van winkels.	ok
C2: bewegwijzeringsplan/ parkeerrouteplan	Om overlast van zoekverkeer te vermijden, behoort een goede aanduiding van de parkeerruimtes tot de mogelijkheden.	ok
C3: handhaving	De genomen maatregelen moeten afdoende gecontroleerd worden.	ok
C2: campagnes	Campagnes moeten bovenvermelde acties ondersteunen.	ok

thema zwaar vervoer

relatie met ander thema	taakstellingen	opname in beleidsplan
A2: ontsluiting bedrijvzones en bedrijven	Voor de bestaande bedrijvzones en toekomstige moet gekeken worden naar de optimale ontsluiting in functie van hun transporten.	ok
A3: vrijwaren woonzones en dorpskernen	Woonwijken en dorpskernen moeten zoveel mogelijk gevrijwaard worden van zwaar vervoer. Doorgaand zwaar vervoer moet uit de woonkernen geweerd worden.	ok
B1: wegcategorisering	Het doorgaand zwaar vervoer moet zoveel mogelijk gestuurd worden naar hogere wegennet. De categorisering moet in overeenstemming zijn met de selecties van routes zwaar vervoer.	ok
B1: uitrusting routes zwaar vervoer	De geselecteerde routes zwaar vervoer moeten de vrachtstromen voldoende kunnen verwerken. De inrichting van de wegen moet afgestemd worden op de functies. Er moet nagegaan worden of er geen conflicten zijn met andere weggebruikers, zoals fietsers. In het laatste geval moet voldoende aandacht besteed worden aan fietsinfrastructuur.	bij inrichtingsprojecten te realiseren
C2: bewegwijzeringsplan	De selectie van de routes of wegen moet voldoende gecommuniceerd worden en aangeduid zodat ze effectief gebruikt worden als route voor zwaar vervoer. Overleg met bedrijven, aanpassingen vrachtbrieven, aanbreng duidelijke signalisatie behoren tot de mogelijkheden.	flankerend beleid
C2: grensoverschrijdend overleg	Routes zwaar vervoer stoppen niet aan gemeentegrenzen. Overleg met buurgemeenten, provinciebestuur en MOW zal noodzakelijk zijn.	er werd nog geen overleg met buurgemeentes gehouden
C3: handhaving	In het handhavingsplan van de politiezone moet de controle op deze routes ingeschreven worden, zodat de bovenvermelde acties opgevolgd worden.	ok

participatietraject - samenvatting

Op de gemeenteraad van 22 februari 2010 werd beslist dat volgende raden zouden geraadpleegd worden in kader van het participatietraject rond mobiliteitsplan:

- verkeerscommissie
- vzw Centrummanagement
- Handelend Diksmuide

Tijdens dezelfde gemeenteraad werd het onderzoekswerk uit de uitwerkingsnota rond parkeren en rond zwaar vervoer reeds toegelicht.

De gemeenteraadsleden hebben een maand de tijd gekregen om hun advies te formuleren rond het onderzoek rond zwaar vervoer.

In de gemeenteraad van 29 maart 2010 heeft de gemeenteraad een beslissing genomen omtrent routes zwaar vervoer en de omleidingswegen.

In tussentijd werd contact opgenomen met de verschillende raden rond de blauwe zone.

Er werd samengezeten met de raden op volgende data:

- 16|03|10 - Handelend Diksmuide
- 06|04|10 - vzw Centrummanagement
- 21|04|10 - verkeerscommissie (blauwe zone)
- 07|07|10 - verkeerscommissie (vrachtwagenparkeren)

Volgende bemerkingen | aandachtspunten werden geformuleerd:

- noodzaak van een randparking
- noodzaak van invoeren van een blauwe zone
- verschillende voorstellen rond blauwe zone
- invoeren van een evaluatieperiode rond blauwe zone

Op de zitting van 28 juni 2010 heeft de gemeenteraad het principe van blauwe zone en de afbakening van de blauwe zone goedgekeurd.

Op 5 juli 2011 heeft de stad een informatievergadering georganiseerd rond het ontwerp-beleidsplan. Naast de bovenvermelde adviesraden werden ook de GECORO-leden en gemeenteraadsleden uitgenodigd op dit overleg.

In wat volgt wordt een samenvatting gegeven van de bijkomende vragen vanuit de adviesraden en in welke mate er mee rekening gehouden werd in het beleidsplan:

■ vraag naar uitgebreidere informatie rond voetgangersverkeer en trage verbindingen

In het huidige mobiliteitsplan werd een algemene visie rond het voetgangersnetwerk en de trage verbindingen geschetst. Dit mobiliteitsplan werd opgemaakt met als basis het oorspronkelijke plan uit 2003 en aangevuld met onderzoek voor enkele thema's. Bij de herziening van het mobiliteitsplan werd voetgangersverkeer en/of trage wegen niet als thema opgenomen en werd er dus geen bijkomend onderzoek uitgevoerd rond dit thema. Een gedetailleerde beschrijving zoals gevraagd door de GECORO vereist toch bijkomend onderzoek (zoals de analyse van de buurtwegen uit de Atlas der Buurtwegen en analyse van de recreatieve routes) én bijkomend overleg met de verschillende stadsdiensten en actoren van de hogere overheden.

Dit neemt niet weg dat de stad ondertussen verder onderzoek kan doen rond deze suggesties. Ze kunnen een aanvulling vormen van de algemene visie zoals geschetst in het beleidsplan en bij een volgende herziening aangevuld worden aan het globale beleidsplan.

In het beleidsplan zal toegevoegd worden dat de stad Diksmuide nader onderzoek zal doen naar het netwerk van trage wegen op haar grondgebied.

■ bemerking rond de blauwe zone

Er wordt opgemerkt dat de stad bij de afbakening van de blauwe zone geopteerd heeft voor een "raar" systeem.

In de uitwerkingsnota werd een grondig parkeeronderzoek uitgevoerd in de volledige binnenstad. Daarnaast werden er een tweetal scenario's uitgetekend en afgewogen rond afbakening van de blauwe zone.

De stad heeft bij de afbakening van de blauwe zone de verschillende adviesraden geconsulteerd en in overleg met deze raden een afbakening vastgelegd.

Het is de bedoeling de blauwe zone na een periode van ongeveer een jaar te evalueren waarna eventuele bijsturing en aanpassingen mogelijk zijn. Dit werd in het beleidsplan opgenomen.

verslagen

13-05-2011: verslag van GBC

28-11-2011: gemeenteraadsverslag - voorlopige vaststelling

verslag
GBC Diksmuide

opdracht	Herziening mobiliteitsplan Diksmuide
dossiernummer	05500
datum	13/05/2011
uur	14 uur
plaats	Stadhuis Diksmuide
volgende vergadering	participatie
verslaggever	Margo Swerts
bijlage(n)	/

aanwezig	A
verontschuldigd	VO
afwezig (zonder kennisgeving)	AFW

[illegible]

west-vlaamse intercommunale

baron ruzettelaan 35 | 8310 brugge | www.wvi.be
T 050 36 71 71 | F 050 35 68 49 | E wvi@wvi.be

1. Doelstelling van de vergadering

Het ontwerp-beleidsplan werd toegelicht en besproken tijdens het overleg.

1.1. Bemerkingen PAC op uitwerkingsnota

De opmerkingen van PAC op uitwerkingsnota moeten in de nota of in verslag opgenomen /aangevuld worden.

1.1.1. parkeerbehoefte stationsomgeving

Dit werd reeds verduidelijkt in de uitwerkingsnota op p. 21 met volgende tekst:

Op vandaag zijn er ongeveer 143 parkeerplaatsen in de stationsomgeving beschikbaar voor de treingebruikers:

- Bortierlaan: 55 PP
- Lange Veldstraat: 57 PP
- Stationsstr van Bortierln tot Montanusstr : 31 PP

In Bortierlaan en Lange Veldstraat is de gemiddelde parkeerbezetting op een werkdag ongeveer 93%. De gemiddelde parkeerduur bedraagt 294 min. of bijna 5u parkeren. De langparkeerders (meer dan 3u) nemen meer dan 50% in van het aantal parkeringen op een halve dag (98 parkeringen duren drie uur of meer op een halve dag).

In de Stationsstraat is de parkeerbezetting beperkt tot 73%. Dit heeft te maken met een sterke afname in de namiddag in de Stationsstraat (bezetting beperkt tot 55%). In de Stationsstraat is de gemiddelde parkeerduur 196 min of meer dan 3u (28 parkeringen van drie uur of meer). In de totale stationsomgeving treffen we dus 126 langparkeerders aan tijdens de registratie.

Op een zaterdag treffen we een totaal ander parkeerbezetting aan. Alleen in de Bortierlaan loopt de gem. bezetting op tot 83%. De Lange Veldstraat en Stationsstraat hebben slechts een bezetting van 42%. Ook de gemiddelde parkeerduur is lager en schommelt rond de 100 min.

Er wordt gewerkt met periodes van een halve dag omdat de tellingen en de verwerkingen om praktische redenen werden uitgevoerd per halve dag. Er werd geen correlatie uitgevoerd naar ganse dag. Dit is een veronderstelling die bijkomstig genomen werd.

Er zijn plannen om bijkomende parkeerplaatsen te voorzien.

Er is een huidige behoefte van ongeveer 130 parkeerplekken (zie hoger aantal parkeringen van lange duur). Aan de noordzijde zullen er een aantal parkeerplaatsen verminderen wegens een meer kwalitatieve (her)inrichting van de stationsbuurt. Vermoedelijk zullen er een 70-tal overblijven aan de Bortierlaan en in de Lange Veldstraat. Daarnaast zullen de parkeerplekken in de Stationsstraat en Bortierlaan deels in blauwe zone worden opgenomen.

Aan de zuidzijde van het station zullen er ongeveer 150 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze zullen voorzien worden voor de pendelaars. Ook zal de park and ride verschuiven naar de zuidzijde van het station. Deze parking zal ruimschoots voldoende zijn.

Tijdens de week blijft er een ruimte over van ongeveer 20 tot 90 parkeerplekken als randparking (zowel aan de zuidzijde als noordzijde). Tijdens de week-ends is het aantal pendelaars beperkt en kan de parking ruimschoots dienst doen als randparking voor toeristen.

1.1.2. Bereikbaarheid / toegankelijkheid stationsomgeving

In kader van het Sintropher-project zal er een onderdoorgang voorzien worden onder de sporen om de zuidzijde van het station vlot te bereiken voor fietsers en voetgangers. Momenteel moet een omweg gemaakt worden via de Esenweg.

De aansluiting bus op trein zal niet opgenomen worden in Sintropher, maar vormt een bijkomende vraag vanuit het mobiliteitsplan.

1.1.3. Fietsenstallingen

Wat de fietsenstallingen betreft werden er in het voorjaar 2011 fietstellingen (tellingen van gestalde fietsen) uitgevoerd in de stationsomgeving en andere plekken in de stad. Aan de hand van deze tellingen werd nagegaan waar bijkomende stallingen noodzakelijk zijn.

De voornaamste haltes van openbaar vervoer beschikken over een fietsenstalling.

1.2. Wegencategorisering

De provincie vraagt een onderscheid te maken tussen de omleidingswegen. De zuidwestelijke omleidingsweg behoort tot beslist beleid. De twee andere, noordwestelijke en rond Pervijze, vereisen nog verder onderzoek.

De Kapellestraat zal onderbroken worden door de zuidwestelijke omleidingsweg. Het dorp Sint-Jacobs-Kapelle zal niet rechtstreeks meer via deze weg te bereiken zijn vanuit Diksmuide. Er zal een doorsteek gemaakt worden om het dorp te bereiken richting Ijzerdijk. De categorisering zal verlaagd worden wegens beperktere ontsluiting en aangezien de Ijzerdijk waarop zal ontsloten worden een autoluwer karakter krijgt.

Voor omleidingsweg Pervijze zal provinciebestuur verder onderzoek opstarten.

Provincie staat achter de huidige versie van de categorisering, waarbij N369 primaire weg type II blijft. De verdere discussie moet gevoerd worden op het moment van lange termijn herziening van RSV.

De categorisering van de lokale wegen werd grotendeels behouden zoals voorzien in het structuurplan, alleen de Kapellestraat werd verlaagd en de categorisering in omgeving van Leke werd gewijzigd. Dit zal worden aangevuld in de nota.

De Lijn vraagt dat er bij de inrichtingsprincipes rekening gehouden wordt met busvervoer voor de lokale wegen.

1.3. Snelheidsbeleid

Op het kaartje ontbreken enkele wegen waar er een verlaging naar 70 km/u zal doorgevoerd worden ten gevolge van een fietspadenproject.

1.4. Parkeerbeleid

De blauwe zone werd ingevoerd sinds begin dit jaar na gezamenlijk overleg (participatietraject). De reacties van handelaars en bewoners zijn positief. Er zijn reeds vragen naar uitbreiding gesteld.

De stad vraagt of dit kan gebeuren of dat het beleidsplan dan weerom moet aangepast worden. In het beleidsplan staat duidelijk vermeld dat een verruiming van de blauwe zone kan gebeuren na een eventuele evaluatieperiode.

1.5. Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid dient nader aangevuld te worden met eventueel andere knelpunten op grondgebied van de stad. Eventueel moet het ongevalGIS geanalyseerd worden. Deze werd onderzocht in de uitwerkingsnota op p. 54 en zal overgenomen worden in beleidsplan.

1.6. Fietsverkeer

Op de kaart met bovenlokale fietsroutenetwerk worden een aantal routes foutief aangeduid. Deze zullen gewijzigd worden.

1.7. Openbaar vervoer

Tijdens het overleg werd eveneens het Neptunusplan besproken waarop de verbinding naar Oostende wordt aangeduid als een verbindende streeklijn.

Het derdebetalerssysteem voor Buzzy Pass en 60+ is nog niet uitgevoerd, maar wordt opgenomen als een wensbeeld.

1.8. Actietabel

De actietabel werd integraal overlopen tijdens het overleg en zal aangepast worden aan de bemerkingen van de GBC-leden.

1.9. Vervolgverhaal

Volgende stappen moeten nog genomen worden vooraleer het beleidsplan definitief afgerond is:

- Aanpassing van ontwerp-beleidsplan aan bemerkingen van GBC
- Voorlegging van ontwerp-beleidsplan aan raden (conform participatietraject)
- Aanpassing van ontwerp-beleidsplan aan bemerkingen van raden
- Eventueel bijkomende voorlegging aan GBC
- Voorlopige goedkeuring door gemeenteraad
- Conformverklaring door PAC
- Definitieve aanvaarding door gemeenteraad
- Publicatie besluit in Belgisch Staatsblad

Aanwezig: Vanrobaeys Mieke, Voorzitter; Laridon Lies, Burgemeester; Vanlerberghe Kurt, De Keyrel Marc, De Keyser Eric, Obin Martin, Bossu Peter, Bailleul Robert, Schepenen; Goemaere Raphaël, Colaert Jan, Debaillie Geert, De Hantsetters Koen, Deprez Marc, Delafontaine Martine, Verfaillie Katrien, Mestdagh Dominique, Allyns Johan, Winne Katrien, Van Acker Jan, Bultinck Koen, Vanoverschelde Marleen, Mingneau André, Verstraete Gabriel, Bouttelgier Caroline, Vanblaere Kristiaan, Raadsleden; Herman Marie, Secretaris.

8. Juridische en communicatiediensten - Mobiliteit - Ontwerp-beleidsplan Mobiliteitsplan-Verbreden-Verdiepen - Goedkeuring.

De Gemeenteraad,

Gelet op artikel 42, 43, §2 11°, 57 §1, §2, §3, 4° en 5° en 160 §2 van het Gemeentedecreet;

Gelet op het Decreet dd. 20.03.2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;

Gelet op het mobiliteitsplan van Diksmuide dat conform verklaard werd op 13.01.2003;

Gelet op de Omzendbrief van de Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken MOW/2007/3 waarbij gesteld wordt dat de conformverklaring van het mobiliteitsplan verstrijkt na 5 jaar en waarin gesteld wordt dat het mobiliteitsplan dient onderworpen te worden aan een sneltoets in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie;

Overwegende dat de uitkomst van de sneltoets door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie dd. 19.12.2007 uitgewezen heeft dat we het spoor verbreden-verdiepen van het huidig mobiliteitsplan zullen volgen;

Gelet op het te volgen stappenplan dd. 09.10.2007 voor het spoor verbreden – verdiepen in kader van de bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op zijn beslissing dd. 29.09.2008 houdende de goedkeuring en ondertekening van de koepelmodule 1 inzake de opmaak of bijsturing van het mobiliteitsplan;

Gelet op zijn beslissing dd. 01.12.2008 houdende de goedkeuring van het lastenboek en de wijze van gunnen voor het aanstellen van een ontwerper voor de bijsturing van het mobiliteitsplan;

Gelet op de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen dd. 03.03.2009 houdende de gunning van de studieopdracht verbreden-verdiepen in het kader van de bijsturing van het mobiliteitsplan aan de Westvlaamse Intercommunale (WVI);

Gelet op de verkenningnota, opgemaakt door de WVI, waarbij volgende aspecten in het spoor verbreden-verdiepen worden uitgewerkt: ruimtelijke ontwikkelingen, parkeerbeleid, en afwikkeling zwaar vervoer;

Gelet op de parkeerstudie opgemaakt door de WVI aan de hand van de parkeerstellingen in het centrum;

Overwegende dat het mobiliteitsdecreet voorziet in een verplicht participatietraject voor de burgers;

Gelet op zijn beslissing dd. 22.02.2010 houdende de aanduiding van de interne werkgroep verkeer, de vzw Centrummanagement en Handelend Diksmuide – handelaars centrum als betrokken partijen in het participatietraject overeenkomstig het mobiliteitsdecreet;

Gelet op zijn beslissing dd. 28.06.2010 houdende goedkeuring van de adviezen van het inspraaktraject en de invoering van de blauwe zone in het centrum;

Gelet op het advies van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie dd. 13.05.2011;

Gelet op de hoorzitting dd. 05.07.2011 waarbij een toelichting gegeven werd aan de adviesraden en de GECORO, alsmede aan de gemeenteraadsleden;

Gelet op het bijgevoegd verslag van de interne werkgroep verkeer dd. 08.07.2011 waarbij het mobiliteitsplan positief wordt geadviseerd;

Gelet op het bijgevoegd gunstig advies dd. 13.07.2011 van de GECORO;

VERVOLG UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK
VAN DE GEMEENTERAAD - ZITTING VAN 28.11.2011.

.../...

Overwegende dat de andere adviesraden: de vzw Centrummanagement en Handelend Diksmuide – handelaars centrum geen opmerkingen hebben geformuleerd;

Gelet op bijgevoegd ontwerp-beleidsplan mobiliteitsplan opgemaakt door mevr. Margo Swerts, Stafmedewerker mobiliteit, Westvlaamse Intercommunale, Baron Ruzettelaan 35, 8310 Brugge;

Overwegende dat het ontwerp-beleidsplan ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de gemeenteraad en nadien aan de provinciale Auditcommissie te Brugge;

Gelet op de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen dd. 15.11.2011 houdende principiële goedkeuring aan het ontwerp-beleidsplan Mobiliteitsplan in het kader van het verbreden-verdiepen;

16 ja-stemmen (Vanrobaeys Mieke, Laridon Lies, Vanlerberghe Kurt, De Keyrel Marc, De Keyser Eric, Obin Martin, Bossu Peter, Goemaere Raphaël, Delafontaine Martine, Verfaillie Katrien, Mestdagh Dominique, Allyns Johan, Mingneau André, Verstraete Gabriel, Bouttelgier Caroline, Vanblaere Kristiaan)

2 neen-stemmen (Colaert Jan, De Hantsetters Koen)

6 onthoudingen (Debaillie Geert, Deprez Marc, Winne Katleen, Van Acker Jan, Bultinck Koen, Vanoverschelde Marleen)

Besluit:

Artikel 1: Goedkeuring te verlenen aan het ontwerp-beleidsplan Mobiliteitsplan in het kader van het verbreden-verdiepen.

Art. 2: Het College van Burgemeester en Schepenen te belasten met de verdere uitvoering van dit besluit.

Gedaan in zitting ten date als boven.

Namens de Gemeenteraad.

De secretaris

(get) Marie Herman

De voorzitter

(get) Mieke Vanrobaeys

Voor eensluidend uittreksel, Diksmuide, 5 december 2011

De Gemachtigde Ambtenaar
Artikel 126 van de Nieuwe Gemeentewet

Marleen Sinnaeve

