

Mobiliteitsplan Avelgem

deel 1 oriëntatienota

21 mei 2002

Conform verklaard en aangepast aan de opmerkingen van de
auditcommissie van 21 mei 2002

inhoud

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | INLEIDING..... | 4 |
| 1.1. | MOBILITEITSCONVENANT..... | 4 |
| 1.2. | HET MOBILITEITSPLAN..... | 4 |
| 1.2.1. | de inhoud van het mobiliteitsplan..... | 5 |
| 1.2.2. | inhoud van de oriëntatiefase..... | 5 |
| 1.3. | DE LINK TUSSEN HET MOBILITEITSPLAN EN GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN | 5 |
| 1.3.1. | relatie ruimtelijke ordening – mobiliteit | 5 |
| 1.3.2. | afstemming GRS - MP | 5 |
| 1.3.3. | verschillen in het proces | 5 |
| 1.4. | BEGELEIDING..... | 6 |
| 1.4.1. | de gemeentelijke begeleidingscommissie | 6 |
| 1.4.2. | het projectteam | 6 |
| 1.4.3. | De Adviesgroep | 7 |
| 1.4.4. | de bewonerswerkgroepen | 7 |
| 1.4.5. | besprekingen | 8 |
| 1.4.6. | bespreking auditcommissie | 8 |
| 1.5. | BASISGEGEVENS OVER AVELGEM..... | 9 |
| 1.5.1. | situering op streekniveau..... | 9 |
| 1.5.2. | Situering op gemeentelijk niveau | 11 |
| 1.5.3. | bestaande ruimtelijke structuur | 14 |
| 1.5.4. | bestaande verkeersstructuur | 16 |
| 2. | INVENTARIS VAN BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES | 17 |
| 2.1. | PLANNEN NIVEAU GEWEST..... | 17 |
| 2.1.1. | Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen | 17 |
| 2.1.2. | Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen..... | 21 |
| 2.1.3. | basismobiliteit of organisatie personenvervoer..... | 22 |
| 2.2. | PLANNEN NIVEAU PROVINCIE - REGIO..... | 23 |
| 2.2.1. | provinciaal structuurplan West-vlaanderen | 23 |
| 2.2.2. | Gewestplan Kortrijk..... | 33 |
| 2.2.3. | GAPAK | 35 |
| 2.2.4. | Multimodaal model..... | 36 |
| 2.2.5. | REBAK..... | 39 |
| 2.3. | PLANNEN NIVEAU GEMEENTE | 40 |
| 2.3.1. | bijzondere plannen van aanleg..... | 40 |
| 2.3.2. | belangrijkste verkavelingsvergunningen..... | 40 |
| 2.3.3. | het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)..... | 42 |
| 2.3.4. | GNOP | 43 |
| 2.3.5. | verkeersonderzoek Avelgem 1986..... | 44 |
| 2.3.6. | Behoeftenverkenning rond basismobiliteit in de gemeente Avelgem (RISO, februari 2000)..... | 44 |
| 3. | INZICHT IN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN | 46 |
| 3.1. | STANDPUNT VAN HET GEMEENTEBESTUUR..... | 46 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 3.1.1. | Betreffende de stedenbouwkundige ontwikkeling..... | 46 |
| 3.1.2. | Betreffende verkeer en mobiliteit..... | 46 |
| 3.1.3. | Betreffende flankerende maatregelen..... | 47 |
| 3.2. | STANDPUNT VAN AWW..... | 48 |
| 3.3. | STANDPUNT AWZ..... | 49 |
| 3.4. | STANDPUNT VAN AROHM..... | 49 |
| 3.5. | STANDPUNT VAN DE PROVINCIE..... | 50 |
| 3.5.1. | Avelgem binnen de Ruimtelijke Planning..... | 50 |
| 3.5.2. | Huidige verkeersproblematiek..... | 50 |
| 3.5.3. | Visie van de Provinciale Planologische Dienst (PPD). ... | 51 |
| 3.6. | STANDPUNT VAN DE LIJN..... | 52 |
| 3.6.1. | Overzicht betreffende buslijnen..... | 52 |
| 3.6.2. | Visie met betrekking tot de bestaande exploitatie..... | 52 |
| 3.6.3. | Visie met betrekking tot toekomstige projecten..... | 53 |
| 3.7. | VISIE OMLIGGENDE GEMEENTEN..... | 55 |
| 3.7.1. | Zwevegem..... | 55 |
| 3.7.2. | Anzegem..... | 56 |
| 3.7.3. | Wortegem- Petegem..... | 56 |
| 3.7.4. | Kluisbergen..... | 56 |
| 3.8. | STANDPUNT VAN BASISGROEPEN EN ACTIEGROEPEN | 57 |
| 4. | PROBLEEMSTELLING..... | 58 |
| 4.1. | CONFRONTATIE VAN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN..... | 58 |
| 4.1.1. | containerterminal:..... | 58 |
| 4.1.2. | de N8 en de nieuwe N 391:..... | 58 |
| 4.1.3. | Categorisering van het wegennet..... | 59 |
| 4.2. | PROBLEEMSTELLING RUIMTELIJKE STRUCTUUR..... | 60 |
| 4.2.1. | Macro..... | 60 |
| 4.2.2. | Meso..... | 60 |
| 4.2.3. | Micro..... | 60 |
| 4.3. | PROBLEEMSTELLING VERKEERSSTRUCTUUR..... | 62 |
| 4.3.1. | gemotoriseerd verkeer..... | 62 |
| 4.3.2. | Doortochtenproblematiek..... | 62 |
| 4.3.3. | ongevallen/verkeersveiligheid..... | 62 |
| 4.3.4. | voetgangers, centrumstraten en schoolomgevingen..... | 63 |
| 4.3.5. | fietsverkeer..... | 64 |
| 4.3.6. | openbaar vervoer..... | 65 |
| 4.3.7. | parkeren..... | 65 |
| 4.3.8. | vervoersplannen/carpooling..... | 65 |
| 5. | DEFINIËRING VAN HET VERDERE ONDERZOEK..... | 67 |
| 5.1. | INLEIDING..... | 67 |
| 5.2. | ONDERZOEKSVRAGEN:..... | 68 |

1. INLEIDING

1.1. MOBILITEITSCONVENANT

Deze studie kadert binnen de wens van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn en het gemeentebestuur om de mobiliteitsproblematiek op een duurzame wijze op te lossen. Hiervoor werd een wederzijdse verbintenis afgesloten via het mobiliteitsconvenant. Dit houdt in dat investeringen van het Vlaamse Gewest en van de andere partners van het convenant worden ondersteund door initiatieven van de gemeente. Deze initiatieven worden voorgesteld in het mobiliteitsplan, waarvan het beleidsplan het uiteindelijke doel vormt. Hierin wordt richting gegeven aan het mobiliteitsbeleid, met maatregelen op korte termijn en de uitwerking van een visie op lange termijn.

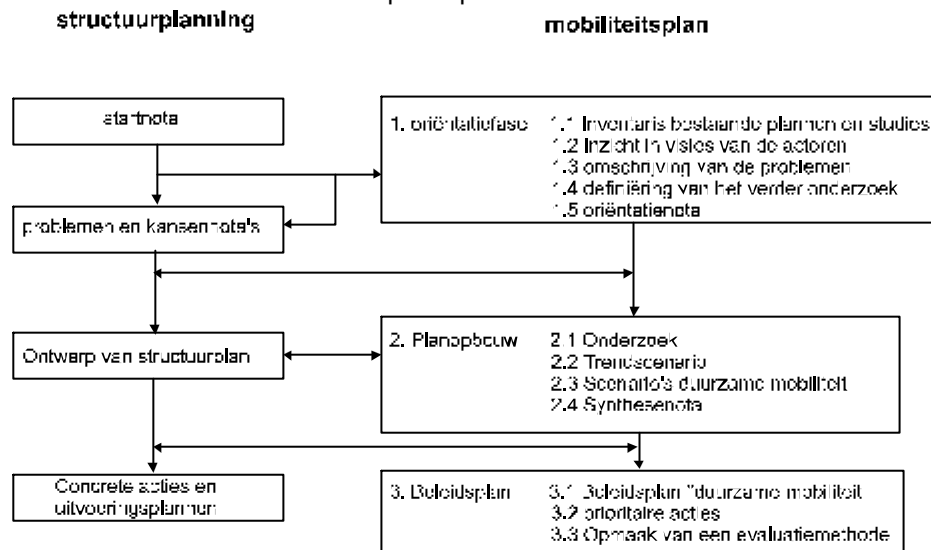
Het doel van het mobiliteitsconvenant is:

- Het verhogen van de verkeersveiligheid;
- Het verhogen van de verkeersleefbaarheid;
- De vervoersvraag beheersen.

Parallel aan deze studie werkt de gemeente Avelgem reeds aan een ruimtelijk structuurplan. Er wordt een wederzijdse koppeling nagestreefd (zie schema).

1.2. HET MOBILITEITSPLAN

Door het ondertekenen van het mobiliteitsconvenant verbindt de gemeente er zich toe om een mobiliteitsplan op te maken.



Via een sturend beleid moet men werken aan een 'duurzame mobiliteit' en dit door:

- ruimtelijke herstructurering
- een selectievere bereikbaarheid van de auto te koppelen aan een verhoogde bereikbaarheid door versterking van alternatieve vervoersmiddelen

De opmaak van het mobiliteitsplan van de gemeente Avelgem werd opgestart in september 2001.

1.2.1. DE INHOUD VAN HET MOBILITEITSPLAN

- 1. oriëntatiefase**
 - 1.1. inventaris van bestaande plannen en studies
 - 1.2. inzicht in de visies van de verschillende actoren
 - 1.3. probleemomschrijving
 - 1.4. definiëring van het verder onderzoek
 - 1.5. oriëntatienota**
- 2. opbouw plan**
 - 2.1. onderzoek
 - 2.2. trendsceario
 - 2.3. alternatieve scenario's
 - 2.4. synthesesnota**
- 3. beleidsplan**
 - 3.1. keuze uit de scenario's (tijdshorizon 2015)
 - 3.2. prioritaire acties (tijdshorizon 5 jaar)
 - 3.3. opmaak van een methode van evaluatie

1.2.2. INHOUD VAN DE ORIËNTATIEFASE

In de oriëntatiefase verkent en duidt de begeleidingscommissie (GBC) de bestaande studies, problemen, visies en inzichten. Deze verkenning heeft tot doel de opbouw van het mobiliteitsplan in fase 2 inhoudelijk te oriënteren en de behoeften aan bijkomende analyses te definiëren. Deze fase geeft m.a.w. aan welke weg de betrokken partners nog moeten gaan om hun mobiliteitsbeleid optimaal te onderbouwen.

1.3. DE LINK TUSSEN HET MOBILITEITSPLAN EN GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

1.3.1. RELATIE RUIMTELIJKE ORDENING – MOBILITEIT

- andere invalshoek (ruimte versus sector)
- ruimtelijke opties in GRS
- sectorale uitwerking in MP
- geen tegenstrijdige opties

- mobiliteitsplan = actieprogramma van sectorale maatregelen

1.3.2. AFSTEMMING GRS - MP

Discussies over ruimtelijke opties worden enkel gevoerd op niveau van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplanningsproces; niet in het mobiliteitsplanningsproces d.w.z. goedkeuring mobiliteitsplan houdt geen goedkeuring in van eventuele ruimtelijke opties mobiliteitsplanning is enkel adviserend vanuit de sector

1.3.3. VERSCHILLEN IN HET PROCES

| Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan | Mobiliteitsplan |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• decretale basis• officiële goedkeuringsprocedure bij Minister (MB)• ruim draagvlak: ook bij het grote publiek (openbaar onderzoek)• geïntegreerd over sectoren vanuit ruimtelijke invalshoek | <ul style="list-style-type: none">• geen decretale basis• goedkeuring door ambtelijk orgaan, nl. PAC, is advies aan Minister• draagvlak op niveau van de GBC• sectorale uitwerking |

1.4. BEGELEIDING

1.4.1. DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE

De begeleidingscommissie is het functioneel samenwerkingsverband tussen de gemeente, het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn en de provincie West-Vlaanderen.

De begeleidingscommissie heeft volgende verantwoordelijkheden:

- De opmaak van het mobiliteitsplan sturen;
- De verantwoordelijkheid voor het formeel akkoord tussen de partners bij de drie 'mijlpalen': de oriëntatienota, de synthesesnota en het beleidsplan;
- Opvolgen van het advies van de auditcommissie over de oriëntatienota en het beleidsplan.

De gemeentelijke begeleidingscommissie bestaat uit volgende leden:

- Voor de gemeente:
 - Dhr. Lieven Vantieghem Burgemeester, schepen van ruimtelijke ordening, verkeer en veiligheid
 - Dhr. Koen Declercq gemeentesecretaris
 - Dhr. Wim Monteyne stedenbouwkundige
 - Dhr. Ph. Vanderhaeghen, commissaris van de politie van de zone MIRA
 - dhr. W. Delrue, brandweercommandant
- Voor de intercommunale Leiedal:
 - Dhr. T. Scheirs, mobiliteitsdeskundige
- Voor de fracties verkozen in de gemeenteraad:
 - Mevr. M. Vandenberghe, CD&V
 - Dhr. J. Deflo, CD&V
 - Dhr. B. Dewaele, Nieuw
 - Dhr. F. Verhoest, Nieuw

- AWV West-Vlaanderen
- AROHM
- De Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn
 - De Lijn West- Vlaanderen
 - De Lijn Oost- Vlaanderen zal het proces opvolgen maar zal niet aanwezig zijn op de vergaderingen van de GBC
- De Provinciale Planologische dienst West-Vlaanderen:
- Het ministerie van de Vlaamse gemeenschap- afdeling Bovenschelde

Totaal: **14 leden**
verslag: stedenbouwkundig ambtenaar

1.4.2. HET PROJECTTEAM

Het projectteam is het uitvoerend team, belast met de opmaak van het mobiliteitsplan overeenkomstig de richtlijnen en onder leiding van de begeleidingscommissie. Zij rapporteert aan de begeleidingscommissie en is als volgt samengesteld:

Het projectteam bestaat uit volgende leden:

- vertegenwoordiger College van Burgemeester en Schepenen
dhr. Lieven Vantieghem Burgemeester
- afgevaardigden gemeentelijke technische dienst
dhr. Koen Declercq gemeentesecretaris
dhr. Wim Monteyne stedenbouwkundige
- Intercommunale Leiedal
dhr. Tim Scheirs (mobiliteit)

Totaal: **4 leden**
Verslag: stedenbouwkundig ambtenaar

1.4.3. DE ADVIESGROEP

De adviesgroep bestaat uit volgende leden:

- projectteam
- GECORO
- afgevaardigden politieke fracties
 - mevr. Martine Vandenberghe CD&V
 - dhr. Jo Deflo CD&V
 - dhr. Benoni Dewaele Nieuw
 - dhr. Freddy Verhoest Nieuw
- de georganiseerde bevolking
 - mevr. Mia Herman cultuurraad
 - dhr. Ludwig Vanhuysse sportraad
 - dhr. Bart Verhelle jeugdraad
 - dhr. W. Busschaert milieuraad
 - mevr. Yvette Verdonck bewonerswerkgroep Avelgem
 - dhr. Erik Depraetere bewonerswerkgroep Waarmaarde en Kerkhove
 - dhr. Luc Callens bewonerswerkgroep Outrijve
 - dhr. Eric Vandergheynst bewonerswerkgroep Bossuit
- afgevaardigde scholen
 - dhr. Fons Demeulemeester directeur Sint-Jan Berchmans-basisschool 1
- vertegenwoordiger politie
 - dhr. Philippe Vanderhaeghen commissaris

Totaal: 24 leden

Verslag: stedenbouwkundig ambtenaar

1.4.4. DE BEWONERSWERKGROEPEN

In Avelgem heeft men ervoor geopteerd om parallel met de bovengenoemde overlegorganen ook te werken met bewonerswerkgroepen. Dit om de inspraakmogelijkheden van de bewoners te optimaliseren. Deze groepen kunnen via hun vertegenwoordiging in de adviesgroep wegen op de besluitvorming met betrekking tot het mobiliteitsplan maar ook het structuurplan.

De bewonerswerkgroepen worden begeleid door RISO (Regionaal Instituut voor Samenlevingsopbouw West-Vlaanderen VZW).

De gemeente Avelgem besliste dus om de bevolking nauw te betrekken bij het proces van de mobiliteitsplanning en structuurplanning. Daarom werd er besloten om in samenwerking met RISO en CIBE (Centrum voor overheidscommunicatie) gelijklopend met het proces voor de opmaak van het structuurplan de bevolking op regelmatige tijdstippen te raadplegen. De informatie-uitwisseling met de bevolking zorgt ervoor dat elke geïnteresseerde inwoner op de hoogte blijft van het structuurplanningsproces. De door de bevolking verstrekte informatie, ideeën en verwachtingen kunnen verwerkt worden in het structuurplan.

Het overleg met de bevolking zal concreet georganiseerd worden door RISO (dhr. Dirk Sansen). RISO zal voor de volledige duurtijd van het planningsproces (van zowel het ruimtelijk structuurplan als het mobiliteitsplan) instaan voor de continue begeleiding en inhoudelijke en methodische ondersteuning van de bewonersgroepen in de verschillende deelgemeenten (Avelgem, Kerkhove, Waarmaarde, Bossuit en Outrijve). Uit elke bewonersgroep zal eveneens een afgevaardigde zitting hebben in beide adviesgroepen die opgericht zullen worden in functie van de opmaak van het ruimtelijk structuurplan en van het mobiliteitsplan. RISO neemt de verslaggeving van de besprekingen in de bewonersgroepen voor haar rekening.

En op de info-, inspraak- of denkvondens bedoeld voor de ruimere bevolking zal RISO de begeleiding op zich nemen van een subgroep die eventueel ter bespreking van bepaalde thema's op deze avonden gevormd wordt. Er zal o.a. ook gebruik gemaakt worden van wijkwandelingen, tentoonstellingen en een brochure om de informatie op een toegankelijke manier van de burger tot

bij de beleidsmakers en van de beleidsmakers tot bij de burger te kunnen brengen.

De fase waarbinnen deze informatie dient verspreid te worden en de verschillende infodagen die georganiseerd te worden zullen tijdens het proces vastgelegd worden in overleg met de adviesgroep en de procesbegeleider.

Bij het opstarten van het proces werden de bewoners reeds uitgenodigd op één van de drie bewonersvergaderingen die werden gehouden op 12/09/2001, 13/09/2001, 18/09/2001.

De verdere timing van het proces verloopt volgens volgend schema:

| | |
|--------------------|---|
| febr '02 | Bijeenkomsten van de bewonerswerkgroepen: bespreking ontwerp oriëntatienota |
| mei '02 | Voorleggen oriëntatienota aan auditcommissie |
| mei tot sept. '02 | Bijkomend onderzoek en uitwerking scenario's (ontwerpbureau) |
| okt. '02 | Vergadering adviesgroep mobiliteit: toelichting ontwerp synthesesnota Tentoonstelling en infoavonden in de deelgemeenten |
| nov. '02 | Bijeenkomsten van de bewonerswerkgroepen: bespreking ontwerp synthesesnota |
| dec. '02 | Adviesgroep mobiliteit: advies synthesesnota |
| jan. tot maart '03 | Scenariokeuze en uitwerking ontwerpactieplan (ontwerpbureau) |
| april '03 | Uitwerking en verspreiding infobrochure (deur aan deur) |
| mei. '03 | Vergadering adviesgroep mobiliteit: toelichting ontwerpactieplan Tentoonstelling en gespreksavonden in de deelgemeenten |
| juni. '03 | Bijeenkomsten van de bewonerswerkgroepen: bespreking ontwerp |

| | |
|------------------|---|
| juli. '03 | actieplan |
| aug. – sept. '03 | Adviesgroep mobiliteit: advies actieplan |
| okt. '03 | Opmaak eindversie plan (ontwerpbureau) Goedkeuring in de gemeenteraad Voorleggen auditcommissie |
| nov. – dec. '03 | Uitwerking van een toegankelijke brochure en (langlopende tentoonstelling op een publieke plaats) |

1.4.5. BESPREKINGEN

De begeleidingscommissie besprak de oriëntatienota op 19/02/2002 en keurde het document goed op 09/04/2002.

Het projectteam kwam samen op 18/12/2001 en 23/04/2002.

De bewonerswerkgroepen bespraken dit document eind februari 2002.

1.4.6. BESPREKING AUDITCOMMISSIE

Deze nota werd aangepast aan de bemerkingen van de auditcommissie dd.

1.5. BASISGEGEVENS OVER AVELGEM

1.5.1. SITUERING OP STREEKNIVEAU

Avelgem situeert zich in Zuidwest-Vlaanderen, in het arrondissement Kortrijk. Het grondgebied van de gemeente wordt langs het zuiden begrensd door de Schelde. De centrumgemeente Avelgem wordt geflankeerd door de deelgemeenten Bossuit en Outrijve langs de ene kant en Waarmaarde en Kerkhove aan de andere kant. Deze vijf kernen liggen op één lijn parallel aan de oever van de Schelde.

De aangrenzende gemeenten zijn Spiere-Helkijn, Zwevegem, Anzegem en Wortegem-Petegem (Oost-Vlaanderen). Aan de andere kant van de Schelde liggen de gemeenten Celles en Mont de l' Enclus (Henegouwen) en Kluisbergen (Oost-Vlaanderen).

Het grondgebied van Avelgem wordt door enkele lijninfrastructuren van bovenlokaal niveau doorsneden:

De Schelde maakt deel uit van een internationaal netwerk van hoofdwaterwegen. Avelgem bevat een containerterminal en bijhorend industrieterrein langs deze Schelde, geënt op (inter)nationaal binnenvaartgoederentransport;

Het kanaal Bossuit-Kortrijk verbindt de Schelde met de Leie, maar haar economische functie is eerder beperkt: de toeristisch-recreatieve functie primeert tegenwoordig;

De gewestweg N8 verbindt Kortrijk met Oudenaarde via Avelgem en geeft in Kortrijk aansluiting op het autosnelwegennet (E17, R8 en E403);

De provincieweg N353 takt aan op de steenweg N50 naar Doornik, doorsnijdt de verschillende deelkernen van Avelgem en loopt verder richting Oudenaarde;

De N391 verbindt Avelgem met Celles (Henegouwen);

De N36 verbindt Ronse via Kerkhove met Vichte, Deerlijk en Harelbeke.

Kaart 1.1 situering van de gemeente

1.5.2. SITUERING OP GEMEENTELIJK NIVEAU

De oude dorpskern van de centrumgemeente Avelgem

Als grootste en centraal gelegen kern, wordt de oude dorpskern van Avelgem in belangrijke mate gekenmerkt door een geconcentreerd bebouwingspatroon van aanééngesloten en halfopen bebouwing met diverse functies.

De Doorniksesteenweg en de Oudenaardsesteenweg vormen de twee hoofdstraten in deze oude dorpskern. Ook de Leopoldstraat, de Kasteelstraat, de Sint-Jansstraat, de Kerkstraat, de Neerstraat en de Kortrijkstraat vormen belangrijke assen met een dichte bebouwing en diverse functies. Daarnaast maken ook de verschillende straten van de oude industriële en stationswijk deel uit van de oude dorpskern. Het Gemeenteplein, het D. Vermandereplein rond de Sint-Martinuskerk en de IJzerwegstraat vormen belangrijke openbare pleinen, waar veel parkeergelegenheid voorhanden is en belangrijke gemeenschapsfuncties zijn gevestigd. Tenslotte maakt ook het oude gehucht Huttegem, waar vroeger landarbeiders en fabrieksarbeiders woonden, in principe deel uit van de brede dorpskern van Avelgem.

In de centrumgemeente **Avelgem** is een sterke functieverweving aanwezig:

Gemeenschapsvoorzieningen; opmerkelijk is de stijging van de bebouwing voor openbare gebouwen, meer bepaald van 7 ha naar 38 ha in de periode van 1980 tot 1995. Toch blijft dit in zijn geheel maar 2 % van de totale oppervlakte van Avelgem uitmaken. Deze gemeenschapsvoorzieningen bestaan uit scholen (kleuter, lager en middelbaar onderwijs), sportcomplexen, de bibliotheek, het conservatorium, het ontmoetingscentrum, verschillende gezondheidszorgcentra, diverse openbare gemeentediensten... Het oude, leegstaande zwembad nabij de Sint-Martinuskerk is vervangen door een volledig nieuw sportcomplex *Ter Muncken* aan de rand van de dorpskern. Het oude zwembad zou in de toekomst plaats moeten maken voor een nieuw jeugd- en cultureel centrum.

De kleinhandelsvoorzieningen zijn sterk geconcentreerd langs de Doornikse- en de Oudenaardsesteenweg.

Elke kern van de gemeente Avelgem bestaat uit een aanééngesloten en halfopen bebouwing langs de verbindingswegen en in de omgeving van een dorpskerk, die zich telkens naar de Scheldemeersen richt. De woon- en verblijfsfunctie langs de verbindingswegen (Doornikse- en Oudenaardsesteenweg) wordt sterk aangetast door de doortocht van snel autoverkeer en zwaar vrachtvervoer.

We onderscheiden verder vijf kleinere dealkernen:

Bossuit

De oude dorpskern van Bossuit wordt hoofdzakelijk gevormd door de bebouwing langs de Doorniksesteenweg en de onmiddellijke insteken op deze weg. Het aantal voorzieningen in Bossuit is uiterst beperkt. Het kasteel van Bossuit, de St.-Amelbergakerk, de kleuterschool en het oude pompgebouw nabij het kanaal Bossuit-Kortrijk, dat nu dienst doet als ontmoetingscentrum en centrum voor riviertoerisme en V.V.V., vormen de belangrijkste gebouwen in Bossuit.

Outrijve

De oude dorpskern van Outrijve bestaat eveneens uit de bebouwing langs de Doorniksesteenweg en de onmiddellijke insteken (St.-Pieterskerkstraat, Moerbeekstraat, Heestertstraat en de Gentweg). De St.-Pieterskerk, de dorpsschool (lager en kleuteronderwijs), de eerder afgelegen Tombeelmolen en het ontmoetingscentrum Alta Ripa vormen de belangrijkste functies in Outrijve.

Rugge

Hoewel Rugge geen afzonderlijk deelgemeente is kan dit gehucht toch als een afzonderlijke historische kern beschouwd worden. Het grootste aandeel van de bebouwing van dit oude gehucht bevindt zich langs de Ruggestraat, een insteek vanaf de Oudenaardsesteenweg die loopt naar de Scheldemeersen en naar de Mirabrug die Rugge verbindt met Ruien. De Sint-Rochuskerk en de kleuterschool vormen de belangrijkste functies in Rugge.

Waarmaarde

Het grootste deel van de bebouwing onderscheidt zich als een lintvormige structuur. De oude dorpskern blijft beperkt tot de bebouwing langs de O.L.Vrouwstraat en nabij het kruispunt met de Oudenaardsesteenweg. Het ontmoetingscentrum, de Onze-Lieve Vrouwekerk, de Sint-Jan Berchmansbasisschool (afdeling 2) en het regionaal archeologisch museum van de Scheldevallei vormen de belangrijkste functies in Waarmaarde.

Kerkhove

De oude bebouwing van Kerkhove bestaat uit drie onderdelen. Het oudste gedeelte bevindt ter hoogte van de Oude Plaats, nabij het kasteelpark van Kerkhove. De bebouwing rond Ten Hove en de Kaaistraat vormt de tweede kern. En de bebouwing nabij het kruispunt van de Oudenaardsesteenweg en de Brugstraat, waar ook de Sint-Amanduskerk zich situeert, geldt als de meest recente dorpskern, hoewel deze plek eerder een verkeersplein lijkt met rondom kleinschalige bebouwing. Tussen deze drie delen hebben zich verkavelingen en lintbebouwing gevestigd. De Sint-Amanduskerk, het kasteel van Kerkhove, de jachthaven van Kloron, het ontmoetingscentrum en de Sint-Jan Berchmansbasisschool (afdeling 3) vormen de belangrijkste functies in Kerkhove.

De relatie tussen de verschillende dealkernen van Avelgem wordt via verschillende structuren opgebouwd. De Doorniksesteenweg (N353) en de Oudenaardsesteenweg (N8) zorgen voor een relatief vlotte verkeersverbinding tussen deze deelgemeentes. Daarnaast zorgen de Scheldemeersen voor een meer natuurlijke en toeristisch-recreatieve verbinding. De Schelde zorgt tenslotte ook voor verbinding via water, hoewel deze rivier niet meer zoals vroeger tot tegen de echte dorpskernen komt.

Deze kleine deelgemeentes zijn niet altijd meer voorzien van de nodige basisvoorzieningen (vooral Bossuit).

Kaart 1.2 situering op gemeentelijk niveau
Kaart 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3 stratennamenplan

1.5.3. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Avelgem is gelegen in het Schelde-Leie interfluvium, wat beschouwd wordt als een belangrijk agrarisch gebied omwille van de leemhoudende grond.

De Schelde en de Leie zijn met elkaar verbonden door het kanaal Bossuit-Kortrijk dat gedeeltelijk op het grondgebied van Avelgem werd aangelegd en aansluiting vindt met de Schelde ter hoogte van Bossuit.

De gemeente beschikt over enkele zeer waardevolle ecologische elementen zoals de Scheldemeersen rond de oude Schelde-armen, de kasteelparken en de oude spoorwegbeddingen. (zie kaart 1.4.2)

Het winkelapparaat en de bedrijvigheid zijn vooral te situeren in de centrumgemeente. Het industrieterrein langs de Nijverheidslaan bezit het grootste aandeel van de bedrijvigheid (o.a. Balta en de containerterminal). Ook langs de N8 heeft zich ten noorden van Avelgem bedrijvigheid geconcentreerd.

In de deekernen vinden we nog verspreide, meer kleinschalige bedrijvigheid. In Bossuit is er op Waals grondgebied nog een bedrijf (Q8) dat brandstoffen via binnenschepen overslaat op vrachtwagens en dat enkel ontsloten kan worden via de kern van Bossuit. (zie kaart 1.4.1)

Verder beschikt de centrumgemeente over goed uitgeruste voorzieningen, getuige hiervan de vele scholen, bibliotheek, sporthal, rusthuizen en dergelijke meer.

kaart 1.4.1 woonkernen + economische structuur
kaart 1.4.2 natuurlijke structuur

1.5.4. BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR

Gemotoriseerd verkeer:

Van oudsher was er voor Avelgem een vlotte verbinding via Doornik naar het economisch interessante Noord- Frankrijk. Maar toen het economisch zwaartepunt aan de Belgische kant van de grens kwam te liggen, drong er zich ook een vlotte verbinding op met Kortrijk. De N8 bleek onvoldoende als verbinding met de sterk groeiende regio rond Kortrijk. Deze nood werd toen opgevangen door het uitbouwen van een spoorwegverbinding. In 1965 werden de sporen echter niet langer meer gebruikt waardoor het oude probleem van de verbinding met het Kortrijkse weer de kop kwam opsteken.

Op die manier heeft de gemeente Avelgem door de gebrekkige verbinding zijn centrumfunctie ten opzichte van de omliggende gemeenten kunnen blijven behouden.

Het verkeer van Avelgem naar de verstedelijkte as Menen-Kortrijk en Waregem wordt vandaag gespreid over de gewestwegen N382, de N36, de N8 en de N50.

De N8 kent het probleem dat deze door verschillende kernen loopt (Heestert, Zwevegem). In Zwevegem heeft men deze weg reeds ont dubbeld door een nieuwe weg aan te leggen (N391), die rond de gemeente Zwevegem loopt en verder het kanaal Bossuit-Kortrijk volgt. In het gewestplan is er op het grondgebied Avelgem nog een tracé voorzien om de N391 verder door te trekken tot aan het rond punt op de Doorniksesteenweg om dan verder door te lopen naar Celles (Henegouwen), maar deze optie is tot op heden nog nooit weerhouden.

Parallel met de Schelde lopen nog de N353 en het vervolg van de N8 die de verschillende deelgemeenten met elkaar verbindt. Deze wegen zorgen bovendien voor een verbinding naar Doornik en Oudenaarde.

Fietsverkeer:

De fietsvoorzieningen lopen hoofdzakelijk langs de inval- en verbindingswegen. Op de verlaten spoorwegbedding is een fietsweg aangelegd tot aan Moen station en het jaagpad langs de Schelde wordt ook gebruikt voor recreatief fietsverkeer.

Openbaar vervoer:

Er zijn twee buslijnen die op het grondgebied van de gemeente lopen. De lijn 65 Oudenaarde – Avelgem heeft geen halteplaatsen in de kernen Waarmaarde en Kerkhove. De lijn 85a Spiere – Avelgem heeft wel een halte in de deelgemeente Outrijve en één in de buurt van Bossuit. Beide buslijnen hebben een eindhalte aan het oude spoorwegstation in Avelgem. De stationsomgeving is momenteel ingericht als busstation. De oude spoorinfrastructuur wordt immers niet meer gebruikt.

Waterwegen:

De Bovenschelde heeft een belangrijke functie als waterweg met een gabariet van 2000 T. Aanliggend aan de Schelde is er de Avelgem containerterminal. In 1989 werd deze binnenvaartterminal met een loskade van bijna 400m geopend die enerzijds gebruikt wordt als loskaai voor bulkgoederen (zand en grint) en anderzijds als containerterminal voor overslag van binnenvaart op vrachtwagens. Jaarlijks worden hier ongeveer 22.000 containers overgeslagen (gegevens 2000). In Kerkhove is er ook nog de jachthaven van Kloron, die vooral voor watergebonden recreatieve activiteiten wordt gebruikt.

2. INVENTARIS VAN BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES

2.1. PLANNEN NIVEAU GEWEST

2.1.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

o juridisch en beleidsdocument

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een beleidsdocument dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering in september 1997 en door het Vlaams parlement in november 1997.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft het wettelijk kader aan waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het uitgangspunt is het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Naast informatieve en richtinggevendende bepalingen worden ook bindende bepalingen vastgelegd. Het RSV vormt de inhoudelijke basis voor provinciale en gemeentelijke uitvoeringsinstrumenten en –plannen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt verder geconcretiseerd in het Provinciaal Structuurplan.

Visie & Basisdoelstellingen

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt kernachtig verwoord in de metafoor “Vlaanderen, open en stedelijk”. Het RSV streeft namelijk naar een duidelijk onderscheid tussen openheid en stedelijkheid.

Deze visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen:

1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;

2. Het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
3. Het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Deze vier doelstellingen worden in het RSV vertaald in een gewenste ruimtelijke structuur en bindende bepalingen voor vier structuurbepalende componenten voor Vlaanderen:

1. de stedelijke gebieden en stedelijke netwerken
2. het buitengebied
3. de gebieden voor economische activiteiten
4. de lijninfrastructuren

Het grondgebied van de gemeente Avelgem behoort echter niet tot een stedelijk gebied, maar tot het buitengebied.

het buitengebied

Het buitengebied is – op het niveau van Vlaanderen bekeken – het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Buitengebied is aldus een beleidsmatig begrip.

Het RSV stelt dat het integrale grondgebied van Avelgem gelegen is in het buitengebied; meer specifiek behoort Avelgem tot het grote aaneengesloten gebied van de vallei van de Bovenschelde.

Voor het buitengebiedbeleid stelt het RSV de volgende doelstellingen voorop:

- Vrijwaren van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de essentiële functies in het buitengebied: landbouw, bos, natuur, wonen en werken op het niveau van het buitengebied;
- Tegengaan van de versnippering van het buitengebied;
- Bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;
- Streven naar goed gestructureerde gehelen voor landbouw, natuur en bos;
- Nastreven van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- Afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- Bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied ten opzichte van eraan grenzende functies.

gebieden voor economische activiteiten

Het RSV streeft er naar om de verdere verspreiding van de werkgelegenheid tegen te gaan. De Vlaamse overheid wil de economische activiteiten concentreren in de economische knooppunten en in de poorten.

Een economisch knooppunt is een gebied met een hoog aandeel aan werkgelegenheid. Economische knooppunten vormen samen met de poorten de bestaande ruimtelijk -economische structuur van Vlaanderen. Het zijn de plaatsen waar het wenselijk is economische activiteiten te concentreren. Een economisch knooppunt is aldus een beleidsmatig begrip.

Het RSV stelt de volgende beleidsmatige doelstellingen voorop ten aanzien van de gebieden voor economische activiteiten:

- Bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten;
- Ondersteunen van de economische sterkte van iedere sub-regio;
- Afstemmen tussen het economisch ontwikkelingsbeleid en het ruimtelijk beleid.

In het RSV is Avelgem geselecteerd als een “een specifiek economisch knooppunt”, namelijk een economisch knooppunt buiten het stedelijk gebied. De gemeente Avelgem werd geselecteerd als specifiek economisch knooppunt omwille van de afstemming tussen het ruimtelijk beleid met het vooropgesteld regionaal economisch beleid. Avelgem bezit namelijk een bedrijventerrein en een containerterminal gelegen langs de Schelde: deze terminal functioneert als een overslagstation tussen het vrachtvervoer via de binnenvaart en via de weg. De Bovenschelde maakt deel uit van het netwerk van hoofdwaterwegen en de containerterminal kan zo dus aansluiten bij het Europese regionale economische beleid. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van West-Vlaanderen heeft deze selectie en het bijbehorende beleid meer gespecificeerd.

lijninfrastructuur

Het RSV legt de volgende doelstellingen i.v.m. mobiliteit en lijninfrastructuur vast:

- Versterking van alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer;
- Optimalisering door categorisering van het wegennet;
- Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer;
- Het RSV legt vervolgens verschillende accenten voor de wegen-, de spoor- en de waterwegeninfrastructuur, de infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied en de infrastructuur voor pijp- en elektriciteitsleidingen.

wegeninfrastructuur

Het RSV stelt een categorisering van wegen voor en selecteert de wegen op internationaal en Vlaams niveau (de 'hoofdwegen' en 'primaire wegen').

| Categorie | hoofdfunctie | aanvullende functie | inrichting |
|---------------------------|--|-----------------------------|---|
| HOOFDWEG | VERBINDEN op internationaal niveau | verbinden op Vlaams niveau | autosnelweg, naar Europese normen |
| PRIMAIRE WEG categorie I | VERBINDEN op Vlaams niveau | verzamenen op Vlaams niveau | autosnelweg / stedelijke autosnelweg autoweg (2x2 of 2x1) weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling |
| PRIMAIRE WEG categorie II | VERZAMELEN op Vlaams niveau | verbinden op Vlaams niveau | autoweg (2x2 of 2x1) weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling |
| SECUNDAIRE WEG | verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau | toegang geven | weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling doortochten in bebouwde kom |
| LOKALE WEG | toegang geven | | weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling |

Het Vlaams Gewest duidt de hoofdwegen en de primaire wegen in de gewestplannen of in gewestelijke uitvoeringsplannen aan.

Geen enkele weg op het grondgebied van Avelgem wordt geselecteerd als hoofdweg of als primaire weg.



spoorwegeninfrastructuur

Avelgem bezit geen infrastructuur voor het spoor die wordt geselecteerd in het RSV. De oude spoorinfrastructuur (station in Avelgem, spoorlijnen) is reeds enkele decennia niet meer in gebruik en het RSV wil dit ook niet meer heractiveren.

waterwegeninfrastructuur

Avelgem bevat delen van de Bovenschelde en het kanaal Bossuit-Kortrijk op haar grondgebied. De Bovenschelde is in het RSV geselecteerd als hoofdwaterweg en vervult hierbij een internationale verbindende functie. Het kanaal Bossuit – Kortrijk behoort tot het secundair waterwegennet, waarbij er wordt gestreefd naar een maximale integratie van alle functies (vervoer, recreatie, landschap en waterwinning).

collectief en openbaar vervoer in het buitengebied

Het collectief en openbaar vervoer in het buitengebied wordt ondersteund door bundeling van ontwikkelingen in hoofddorpen en woonkernen. Op die manier wordt het ruimtelijk draagvlak vergroot voor de uitbouw van een systeem van stamlijnen door de Lijn en de NMBS, waarop een minimaal aanbod kan gerealiseerd blijven. Dit net van stamlijnen wordt dan aangevuld met zgn. toevoorzieningen (aanvoersystemen zoals b.v. gewone bus, buurtbus, belbus, beltaxi, lijntaxi,...).

Kaart RSV 2.1

2.1.2. ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Ontwerpversie van het beleidsplan duurzame mobiliteit Vlaanderen, juni 2001.

Dit mobiliteitsplan Vlaanderen probeert in een eerste hoofdstuk inzicht te verschaffen in de huidige trendmatige evolutie van mobiliteit in Vlaanderen op gebied van personenverkeer en goederenvervoer. Voor deze onderwerpen wordt telkens nagegaan welke de gevolgen zijn van de trendmatige ontwikkeling op economisch, sociaal, ecologisch en organisatorisch vlak. Verder probeert men de notie “duurzaamheid” te implementeren in het mobiliteitsbeleid. Men vertrekt hier van de duurzaamheidsprincipes geformuleerd volgens de OESO. De trendmatige ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen werd dan in het plan getoetst aan deze duurzaamheidsprincipes.

De doelstellingen werden gegroepeerd onder de volgende vijf onderdelen:

- Bereikbaarheid
- Toegankelijkheid
- Verkeersveiligheid
- Verkeersleefbaarheid
- Milieu- en natuurkwaliteit

Voor elk van deze beleidsdoelstellingen werd er een concrete beleidsstrategie ontwikkeld met daaraan gekoppeld, een set van dragende maatregelen met als doel de geconcretiseerde beleidsambities, op korte en lange termijn, waar te maken.

In het beleidsplan werd onderzocht welke beleidsniveaus bevoegd zijn voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, welke de effecten zijn, op lange en korte termijn, ten aanzien van de verschillende beleidsdoelstellingen.

Het mobiliteitsplan Vlaanderen bevat geen directe maatregelen die concreet betrekking hebben op de gemeente Avelgem. Wel is er op korte termijn



bepaald dat er een derde rijvak zou komen op de E17 tussen Kortrijk en Waregem en dat de sluisen op de Leie verder zouden worden geoptimaliseerd (cfr. Verschuiving binnenvaartverkeer van de Schelde naar de Leie).

2.1.3. BASISMOBILITEIT OF ORGANISATIE PERSONENVERVOER

Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot de oprichting van de mobiliteitsraad Vlaanderen, 20 april 2001

Het doel van dit decreet bestaat erin voor het Vlaams Gewest enerzijds een systeem van basismobiliteit te voorzien en anderzijds één coherente, gemoderniseerde regeling tot stand te brengen inzake de organisatie van het personenvervoer over de weg.

De VVM (Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn) wordt belast met de organisatie van het systeem van basismobiliteit. Om de VVM toe te laten haar lijnvoering op een gefaseerde en adequate manier af te stemmen op de principes van de basismobiliteit dient het instrument ‘netmanagement’.

Basismobiliteit heeft tot doel een vast minimumaanbod van geregeld vervoer aan te bieden aan elke bewoner van een woongebied (volgens het gewestplan) in Vlaanderen. Dit niveau wordt beschreven aan de hand van drie criteria:

1. Amplitude (weekdagen van 6u tot 21 u);
2. Frequentie afhankelijk van het moment van de dag (spitsuur, daluur, laatavonduur);
3. Afstand tot de meest dichtbij gelegen halte, afhankelijk van de locatie van het woongebied (stedelijk, rand- of kleinstedelijk, buitengebied).

Het decreet voorziet dat als er niet aan de minimumvoorwaarden wordt voldaan, de burger een klacht kan neerleggen bij de bevoegde administratie van het Vlaamse Gewest. De burger kan hiervoor een individuele schadevergoeding krijgen in de vorm van de terugbetaling van één taxirit (art.6).



bedieningsfrequentie

Het minimumaanbod van geregeld openbaar vervoer omvat de volgende bedieningsfrequenties:

| | stedelijk | | rand- of kleinstedelijk | | buitengebied | |
|----------------|----------------|---------------|-------------------------|---------------|----------------|---------------|
| | min frequentie | max wachttijd | min frequentie | max wachttijd | min frequentie | max wachttijd |
| week –spits | 4 per u | 20 min | 3 per u | 30 min | 2 per u | 40 min |
| week dal/avond | 3 per u | 30 min | 2 per u | 40 min | 1 per u | 75 min |
| Weekend | 2 per u | 40 min | 1 per u | 75 min | 1 per 2 u | 140 min |

halte-afstanden

De maximale afstand tot een halte van geregeld openbaar vervoer bedraagt:

| stedelijk | rand- of kleinstedelijk | buitengebied |
|-----------|-------------------------|--------------|
| 500 m | 650 m | 750 m |

mobiliteitsraad van Vlaanderen

Binnen de Sociaal-economische Raad van Vlaanderen wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) ingesteld. De MORA is bevoegd om inzake mobiliteit binnen het Vlaams Gewest, op eigen initiatief aanbevelingen te formuleren en studies te verrichten en om, op verzoek van de overheden over die aangelegenheden advies te verstrekken.

2.2. PLANNEN NIVEAU PROVINCIE - REGIO

2.2.1. PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

Ó juridisch en beleidsdocument

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) werd definitief goedgekeurd door de provincieraad op 12 juni 2001. De Vlaamse regering keurde het document goed op 6 maart 2002.

Het PRS-WV regelt de ruimtelijke ontwikkelingen die structuurbepalend zijn op provinciaal niveau. Het PRS-WV richt zich naar het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en biedt een kader voor de gemeentelijke structuurplannen.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) geeft de gewenste ruimtelijke structuur aan voor West-Vlaanderen als kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2007. Het PRS-WV vormt ook het kader voor het ruimtelijk beleid via verordende plannen en andere maatregelen.

VISIE

De ruimtelijke visie voor de provincie West-Vlaanderen gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. De provincie kiest om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en zelfs te versterken.

Om deze verscheidenheid te realiseren hanteert de provincie een aantal ruimtelijke principes. Deze principes vormen de basis voor het verder uitwerken van de deelstructuren en de deelruimten.

De ruimtelijke principes zijn:

- Fysisch systeem als drager voor verscheidenheid
- Selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in gedifferentieerd kernenpatroon

- Gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur
- Deelruimten als bevestiging van diversiteit

De gewenste ruimtelijke structuur wordt uitgewerkt aan de hand van acht deelstructuren en elf deelruimtes (waaronder het Schelde-Leie interfluvium). Daarnaast worden enkele maatregelen en acties alsook enkele specifieke beleidskaders vooropgesteld.



<kaart synthese gewenste ruimtelijke structuur W-VL kaart 2.2

Deelruimte Interfluviumruimte

Het PRS-WV situeert de gemeente Avelgem in de interfluviumruimte, dit is het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen tussen de Leie en de Schelde.

De globale openheid met haar landschappelijke kwaliteit bepaalt de rol van deze interfluviumruimte. Zij is complementair met het grensoverschrijdend stedelijk netwerk van het Kortrijkse.

De beleidsdoelstellingen kunnen als volgt worden samengevat:

- De openheid van het golvend landschap versterken, waarbij de landbouw een primordiale rol kan spelen.
- Een landschappelijk waardevolle Scheldevallei voor 'zachte' functies ondersteunen: natuur, toerisme-recreatie en landbouw worden ondersteund. Aangezien een verschuiving te verwachten is van de binnenvaart tussen Gent en Rijsel van de Schelde naar de Leie en gezien de matige ontsluiting, wordt het aanbodbeleid van watergebonden bedrijventerreinen in het specifiek economisch knooppunt Avelgem *niet* gestimuleerd. Wel blijft zijn verzorgende functie voor de omgeving belangrijk.
- Het kanaal Bossuit-Kortrijk natuurlijk en toeristisch-recreatief uitbouwen.

<kaart interfluviumruimte 2.2.1>

nederzettingsstructuur

In het RSV werden de stedelijke gebieden geselecteerd. Het PRS-WV selecteert de dorpen en woonkernen en maakt hierbij een onderscheid tussen structuurondersteunende hoofddorpen, kusthoofddorpen, bedrijfsondersteunende hoofddorp, herlokalisatiehoofddorpen, meervoudige hoofddorpen en woonkernen.

Beleidsdoelstellingen:

- Het bestaande kernenpatroon versterken.
- Een gebiedsspecifieke en functionele differentiatie van de nederzettingsstructuur.
- Het bestaande vergunde woonpatrimonium en de woonomgeving opwaarderen.
- Voorzien in ruimte voor de eigen woonbehoefte.

De centrumgemeente Avelgem (zonder de deelgemeenten) is geselecteerd als een **structuurondersteunend hoofddorp**.

Een structuurondersteunend hoofddorp is een kern die structuurondersteunend is voor wonen en werken in het buitengebied en hierbij een bovenlokale verzorgende rol vervult. Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk voor de opvang van de eigen groei (= zonder rekening te houden met migratiesaldo) van de huishoudens op het niveau van de kern, voor de aangroei van de huishoudens die niet kerngebonden zijn en van de huishoudens van andere op lager niveau geselecteerde kernen in het buitengebied. Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen en er kan eveneens een lokaal bedrijventerrein van 5 ha⁽¹⁾ voorzien worden met de mogelijkheid tot uitbreiding tijdens de planperiode.

¹ Rekening houdend met sectoraal BPA, blijkt dat reeds 1ha is opgebruikt en dus nog slechts 4ha ter beschikking is voor mogelijke uitbreiding van lokale bedrijvigheid.



De nood aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies, die zullen deel uitmaken van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

De deelgemeenten Bossuit, Outrijve, Waarmaarde en Kerkhove werden *niet* geselecteerd als een hoofddorp of een woonkern. Ze maken dus deel uit van de overige woonconcentraties, die in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zullen worden gedefinieerd. Wat betreft de mogelijke bijkomende woningen kunnen enkel de juridisch bestaande effectieve bouwgronden benut worden, met een mogelijkheid tot uitzondering op grond van sociale doeleinden. Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen. De ruimtelijke ontwikkelingen voor deze deelgemeentes worden aangegeven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, maar de non-selectie van deze deelgemeentes houdt in dat ze geen takenpakket van een hoofddorp of woonkern kunnen toebedeeld krijgen (cfr. Basisbegrip subsidiariteit).

natuurlijke structuur

Het Vlaamse Gewest duidt de grote eenheden natuur (GEN), de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en natuurverwevingsgebieden aan. De provincie heeft als taak deze gebieden te verbinden met natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

Beleidsdoelstellingen:

- Het netwerk van rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten moet behouden en versterkt worden.
- Een gebiedsgericht beleid voeren.
- Aandacht voor natuurlijke structuur in stedelijke gebieden.
- Ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer.

Zo werd het kanaal Bossuit-Kortrijk geselecteerd als een element van natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang. De verlaten spoorwegbedding Dottignies-Avelgem en de verlaten spoorwegberm Kortrijk-

Avelgem als twee elementen van droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

agrarische structuur

Beleidsdoelstellingen:

- Landbouw ruimtelijk ondersteunen als belangrijkste beheerder van de open ruimte.
- Landbouw ruimtelijk ondersteunen waar de agrarische structuur ook drager is van andere functies van het buitengebied (toerisme, recreatie, landschapsbeheer...).

bedrijvigheid

Het RSV maakte de selecties van economische knooppunten waar zowel regionale als lokale bedrijventerreinen gesitueerd kunnen worden. In het PRS-WV worden er geen nieuwe selecties voorgesteld.

De beleidsdoelstellingen op provinciaal niveau worden als volgt gedefinieerd:

- De bestaande ruimtelijk-economische structuur versterken en optimaliseren.
- De eigenheid van de streek versterken door endogene ontwikkelingen en clustervorming te ondersteunen.
- Geen nieuwe zonevreemde bedrijven creëren.

Het RSV selecteerde Avelgem als een specifiek economisch knooppunt. Het PRS-WV had de taak om hierover een ruimtelijke visie uit te werken. Algemeen werd gesteld dat nieuwe regionale bedrijventerreinen best kunnen aansluiten op de bestaande economische structuur. Zodoende kunnen endogene ontwikkelingen en de clustervorming er ruimtelijk ondersteund worden volgens de draagkracht van de omgeving. Voor Avelgem wenst men echter dit aanbodbeleid van regionale (watergebonden) bedrijventerreinen *niet* verder te stimuleren omdat een verschuiving te verwachten is van de binnenvaart tussen Gent en Rijsel van de Schelde naar de Leie en omwille van de matige ontsluiting.

Avelgem blijft als structuurondersteunend hoofddorp echter wel zijn verzorgende functie voor de omgeving vervullen: *“Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen en er kan eveneens een lokaal bedrijventerrein van 5 ha voorzien worden met de mogelijkheid tot uitbreiding tijdens de planperiode”*.

De nood aan en de grootte van een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies, die zullen deel uitmaken van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat samen met het mobiliteitsplan wordt opgemaakt.

kleinhandel

Het PRS-WV bepaalt dat nieuwe kleinhandelszaken zich enkel kunnen vestigen in de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in overige woonconcentraties. Verweving met andere functies moet hier de regel zijn. Lintvorming van kleinhandel wordt op deze manier tegengegaan.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Avelgem zal de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande en nieuwe kleinhandel bepalen, conform hogere bepalingen van de nederzettingsstructuur.

toerisme en recreatie

In het PRS-WV wordt bepaald dat er aan de Scheldevallei een nieuw openluchtrecreatief groen domein van provinciaal niveau zou moeten komen.

Verder worden de Schelde, het kanaal Bossuit- Kortrijk en de spoorwegbeddingen van Kortrijk-Avelgem en Dottignies-Avelgem in het PRS-WV geselecteerd als toeristisch- recreatieve lijnelementen.

verkeer en vervoer

Volgende items vallen onder de bevoegdheid van de provincie:

- De selectie van secundaire wegen;
- Visie op het regionaal openbaar en collectief vervoer;
- De ontwikkeling van een provinciaal functioneel fietsroutenetwerk;
- Het aangeven van het elektriciteitsnet tussen 70 Kv en 150 Kv.

Beleidsdoelstellingen :

- Naar een bereikbaarheid streven afgestemd op gewenste ruimtelijke structuur van de provincie.
- Versterken van alternatieven voor het autoverkeer.
- Naar meer structurele verkeersveiligheid streven.
- Aan een verhoogde leefbaarheid werken.

Belangrijkste punt voor het gemeentelijk mobiliteitsplan is de selectie van de secundaire wegen.

De inrichting gaat uit van de verbindingfunctie op lokaal of bovenlokaal niveau, van het gebruik als toegangsverlenende weg voor aanpalende bestemmingen, en van de eisen van leefbaarheid en ruimtelijke inpassing.

De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling, met doortochtenconcept in bebouwde kom en een ontwerpsnelheid binnen die bebouwde kom van 50 km/u of minder.

| Categorie | Hoofdfunctie | Aanvullende functie | Schaalniveau |
|-------------------------|---|---|-------------------------------------|
| Secundaire weg type I | Verbinden op bovenlokaal niveau | Ontsluiten op (boven)lokaal niveau, toegang geven tot erven | Regio en (klein)stedelijke gebieden |
| Secundaire weg type II | Verzamelen op bovenlokaal niveau | Verbinden en ontsluiten op lokaal niveau, toegang geven en verblijfsfunctie | Regio en omgeving |
| Secundaire weg type III | Verzamelen voor autoverkeer, verbinden voor openbaar vervoer en fiets | Toegang geven en verblijfsfunctie | Tussen (klein) stedelijke gebieden |

Meerdere voormalige “steenwegen” moeten worden omgebouwd om tegemoet te komen aan die principes. In uitzonderlijke gevallen kunnen er omleidingen aangelegd worden om de verkeersleefbaarheid te verbeteren.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen en het Gemeentelijk Structuurplan Avelgem zullen verdere bepalingen voor deze secundaire en lokale wegen uitwerken.

Op het grondgebied van Avelgem selecteerde het PRS-WV volgende wegen: (zie kaart 2.2.3.)

Secundaire weg I:

- N8, van de N391 (Knokke-Zwevegem) tot Kortrijkstraat in Avelgem

Secundaire weg II:

- N8, Stijn Streuvelsstraat

- De N8 vanaf de N353 tot de N36 (Kerkhove)
- N353, van de N8e tot de N50 (Warcoing)
- N36, van de N382 (Kaster-Anzegem) tot de N8 (Berchem-Kluisbergen)

In het PRS-WV werden er op het grondgebied Avelgem geen “knooppunten Regionaal Vervoer” voorzien.

In het gemeentelijke mobiliteitsplan en gemeentelijk structuurplan wordt er dan vervolgens een selectie gemaakt van de “lokale wegen”.

Toegang geven is de belangrijkste functie van lokale wegen. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan voor op de afwikkelingssnelheid van het verkeer.

| Categorie | Hoofdfunctie | Aanvullende functie | Schaalniveau |
|------------------|-----------------------------|----------------------------------|---|
| Lokale weg I | Verbinden op lokaal niveau | Verzamelen op bovenlokaal niveau | Meerdere gemeenten en omgeving |
| Lokale weg II | Ontsluiten op lokaal niveau | Toegang geven tot percelen | Tussen en in gemeenten, kernen, wijk, bedrijventoneel |
| Lokale weg III | Toegang geven tot percelen | Ontsluiten op buurtniveau | Woonstraat, winkelstraat, ventweg, landelijke weg |

kaart wegcategorisering west - Vlaanderen 2.2.2
gewenste verkeersstructuur volgens PRS W-VL 2.2.3

Landschap

Beleidsdoelstellingen :

- De diversiteit en herkenbaarheid van West-Vlaamse landschappen behouden en versterken.
- Landschappen met een duidelijke culturele erfgoedwaarde vrijwaren
- Nieuwe ingrepen ruimtelijk sturen.

maatregelen en acties

De volgende voorgestelde maatregelen en acties zijn van toepassing op Avelgem:

- Pilotproject opzetten rond afbakening en inrichtingsvoorstellen van natuurverbindingsgebieden van de Scheebeeek.
- Bouwvrije zones afbakenen in de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen om de grondgebonden landbouw te ondersteunen in delen van de interfluviumruimte.
- Ruimtelijke-economische ontwikkelingsperspectieven aangeven van specifieke economische knooppunten en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor regionale bedrijventerreinen in specifieke economische knooppunten.
- Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken om kleinschalige toeristisch-recreatieve activiteiten mogelijk te maken in de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken (waaronder de interfluviumruimte).
- Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen in provinciaal beheer in de Scheldevallei.
- Een bovenlokaal fietsroutenetwerk voor woon-werkverkeer opmaken en aanzetten tot de uitvoering van dit netwerk.
- De gave landschappen (van de Scheldevallei en meersen) verder uitwerken en bakens in het landschap selecteren.

- Pilotproject opzetten rond de uitwerking en formulering van ontwikkelingsperspectieven en inrichtingsvoorstellen voor een ankerplaats.

specifieke projecten

Het formuleren van een geïntegreerde visie met afbakening en het uitwerken van inrichtingsvoorstellen voor het kanaal Bossuit-Kortrijk.

2.2.2. GEWESTPLAN KORTRIJK

o juridisch document

Het Gewestplan Kortrijk werd vastgesteld bij K.B. van 4 november 1977 en het vormt nog steeds een juridisch document. Momenteel zijn er immers nog geen goedgekeurde uitvoeringsplannen die het (geheel of gedeeltelijk) vervangen. Voor sommige delen van Avelgem bestaan er echter wel goedgekeurde BPA's die de bestemmingen van het gewestplan op sommige plaatsen wijzigen.

De toelichting bij het gewestplan Kortrijk (Bestuur van de Stedenbouw, 1977) duidt vooreerst op de nadrukkelijke groei naar verstedelijking in de gehele Leievallei. Deze ontwikkeling werd in belangrijke mate bepaald door het sterke spreidingspatroon van de industrie. In het gewest Kortrijk is enkel de Scheldestreek – waartoe Avelgem volledig behoort – nog sterk agrarisch gebleven: alleen hier blijft de bevolkingsdichtheid beneden het gemiddelde van de provincie.

In deze beknopte toelichting werd ook het kasteelpark van Bossuit aangeduid als een onderdeel van het groenpatrimonium met relatief grote betekenis. En de alluviale gebieden van de Schelde werden daarnaast ook benoemd als natuurgebied omwille van hun landschappelijke waarde. Deze Scheldemeersen vervullen een rol van bufferzone tussen de bebouwde gebieden onderling en vormen accenten of rustpunten in een ruimer gebied van te beschermen waardevolle agrarische gebieden.

Het gewestplan werd reeds meermaals gewijzigd. De laatste wijziging werd goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse regering op 6 juli 2001 (publicatie in het staatsblad: 21 augustus 2001).

De belangrijkste wijzigingen tegenover de originele versie van 1977 zijn de volgende:

- De grenswijziging tussen Avelgem en de provincie Oost-Vlaanderen heeft enkele eilanden tussen de Schelde en de oude Schelde-armen bij Avelgem gevoegd als natuurgebieden.
- Ten zuiden van het waterwinningsgebied van Waarmaarde werd een gedeelte van het natuurgebied omgevormd tot reservatie- en erfdienstbaarheidgebieden. Deze zone dient voor een eventuele verbredingswerken of andere infrastructurele werken voor de Schelde.

- Gewestplan kaart 2.3

2.2.3. GAPAK

(Gemeenschappelijk Algemeen Plan Van Aanleg Voor De Twaalf Gemeenten Van Het Arrondissement Kortrijk)

Ó beleidsdocumenten

Formele aspecten

Op 10 mei 1993 werd het project GAPAK opgestart.

Het GAPAK had tot doel het gewestplan te verfijnen en te actualiseren op gemeentelijk niveau en dit binnen een inter- en bovengemeentelijke context. Het werd opgebouwd in twee fasen, nl. visievorming en planuitwerking. Het 'Eindrapport ruimtelijke visie GAPAK' werd in augustus 1995 gepubliceerd. Deze visie omvat een aantal randvoorwaarden en afspraken betreffende toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en strategieën op gemeentelijk en bovengemeentelijk niveau en vormt het kader voor de verdere planuitwerking door elke gemeente afzonderlijk.

De tweede fase van het GAPAK, met name de planuitwerking werd in 1996 ingezet. Voor de twaalf betrokken gemeenten werd door Leiedal een structuurschets onder de vorm van een beknopte discussienota uitgewerkt. Deze nota's werden besproken op het niveau van de schepencolleges.

De structuurschets voor de gemeente Avelgem, waarvan op 8 juli 1996 een eerste discussienota was uitgewerkt, werd nooit gefinaliseerd, omdat dan in Vlaanderen werd gestart met de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Het GAPAK bevat wel een aantal voorstellen die in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan kunnen worden onderzocht. In het GAPAK werden onder andere ook enkele opties bepaald met betrekking tot de mobiliteit;

Opties voor lijninfrastructuur en mobiliteit:

Het GAPAK ontwikkelde enkele mogelijke scenario's voor het traject van de N391 vanaf Zwevegem-Knokke tot Avelgem. Deze N 391 heeft de bedoeling een alternatief te bieden voor de N8, op deze N8 is er namelijk een conflictsituatie tussen de doortochtpolitiek in de respectievelijke gemeenten en de eigenlijke verbindende functie van deze weg.

Drie scenario's:

- Het verbeteren van de bestaande N8 op de bestaande infrastructuur, naar doorstroom- en verkeersleefbaarheidsfunctie toe.
- Een nieuw tracé van de N391 vanaf de Keiberg dat slingert door het open landschap langs Heestert en Avelgem tot aan de bestaande aansluiting met het bestaande tracé van de N391 richting Escanaffles.
- Het optimaliseren van de weg langs het kanaal, gekoppeld aan een doortochtenpolitiek op de N8. Hierdoor zou de N8 kunnen worden gedegradeerd tot een lokale ontsluitingsweg (lokale weg type II).

In het GAPAK werd de voorkeur gegeven aan het derde scenario. Met als gevolg volgende ruimtelijke kernbeslissingen;

- Westzijde van het kanaal optimaliseren voor voetgangers en fietsers.
- Doortochtenbeleid in kernen van Kerkhove, Waarmaarde, Avelgem, Outrijve en Bossuit.
- Aantal nieuwe routes voor de zwakke weggebruiker.

Opties voor de bebouwde kernen:

Het wonen in Kerkhove, Waarmaarde, Bossuit en Outrijve is beperkt en kerngebonden (tegengaan van ontwikkelingen langs invalswegen). Verdere ontwikkeling van Avelgem langs noord- en westzijde.

Opties voor de huisvesting:

Herschikken van een aantal woongebieden en woonuitbreidingsgebieden.
Fasering voor het verder aansnijden voorstellen (a.h.v. behoefteberekening);
Per zone een optimale dichtheid bepalen, rekening houdend met typologie, ligging, beschikbaar openbaar vervoer en ruimtelijke context;
Nastreven van evenwicht tussen vervangingsbouw, verbeteringsbouw, nieuwbouw, inbreiding en uitbreiding.
Taakstelling inzake huisvesting afhankelijk van hogere planniveaus.
Meergezinswoningen enkel in centrumgebieden en grotere woonwijken.

Opties voor menging van functies:

Invoeren van 3 soorten woongebieden: zone voor monofunctioneel wonen, zone voor multifunctioneel wonen en het centrumgebied.
In de laatste twee zones zijn voorzieningen, diensten, handelszaken, bedrijven en kantoren toegelaten. In de zone voor monofunctioneel wonen is de nevenbestemming beperkt.
Meergezinswoningen zijn enkel toegelaten in de centrumgebieden en zones voor multifunctioneel wonen.
Randvoorwaarden voor uitbreidingen van grootschalige bedrijven opleggen.
Voorzieningen en diensten bundelen in het centrumgebied en de zone voor multifunctioneel wonen.

Opties voor concentratiegebieden voor economische activiteiten:

Watergebonden bedrijventerrein optimaliseren i.f.v. het watergebonden transport.
Voorzien van nieuw lokaal bedrijventerrein, aansluitend bij de 'Grote Fabrieke'.

Opties voor bebouwingmogelijkheden in het buitengebied:

Nieuwe bouw mogelijkheden voor woningen in het buitengebied aanduiden op het plan en laten aansluiten bij bestaande concentraties.
Wonen in het buitengebied moet rekening houden met de agrarische activiteiten.
Randvoorwaarden voor bestaande woningen in het buitengebied.
Neven- en nabestemming van de hofsteden worden ook beperkt.
Uitbreidingsmogelijkheden voor niet-agrarische bedrijven in het buitengebied worden vastgelegd a.h.v. een categorisering.

2.2.4. MULTIMODAAL MODEL

Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, administratie Wegen en Verkeer, heeft per provincie een multimodaal verkeers- en vervoersmodel laten maken. Het model is een instrument om verkeersknelpunten te detecteren en effecten van bepaalde beleidsmaatregelen in te schatten.

Het model vertrekt van de verplaatsingsgeneratie (ruimtelijke spreiding tussen activiteiten), verdeelt deze op basis van de vervoerswijzekeuze over de verschillende vervoersmodi (fiets, auto, vrachtwagen, trein, tram, bus) en deelt tenslotte de auto- en vrachtwagenstromen toe aan het wegennet. Naast een toedeling voor het basisjaar 1991 werden ook verschillende scenario's ontwikkeld waarin men poogt de auto- en vrachtwagenintensiteiten voor het jaar 2010 te voorspellen.

Om de ernst van de verkeersproblematiek zo goed mogelijk weer te geven, worden alle simulaties uitgevoerd voor het drukste uur van een gemiddelde werkdag, namelijk het avondspitsuur (van 16.30 tot 17.30 uur). Verplaatsingen tijdens het avondspitsuur ontstaan voornamelijk om van het werk naar huis te rijden maar kunnen ook een andere aanleiding hebben zoals b.v. gaan winkelen.

Het multimodaal verkeersmodel is ontwikkeld om verkeersproblemen te onderzoeken op interregionale schaal. Problemen op een lager niveau (b.v.

van een gemeente) kunnen in principe wel onderzocht worden, mits een plaatselijke verfijning van de invoergegevens (zowel het netwerk als de socio-economische gegevens). Dergelijke verfijning hoort echter niet tot het doel van dit model. Men kan dit verkeersmodel dus wel gebruiken als omkadering om bovengemeentelijke effecten te bestuderen. In de oriëntatienota van de gemeente Avelgem is het dus weinig relevant om een dergelijke verfijnde analyse te maken.

Wel is er bij de opmaak van het mobiliteitsplan voor de gemeente Zwevegem een dergelijke simulatie gemaakt door de Groep Planning. Op basis van het multimodaal model West-Vlaanderen werd een unimodaal verkeersmodel opgemaakt voor de regio Kortrijk-leper-Roeselare. Groep Planning maakte op dit model een verfijning voor de aanleg van de nieuwe N391.

Deze simulatie toont aan dat de aanleg van het noordelijke gedeelte een lichte verschuiving zal teweeg brengen in het regionale verkeerspatroon van de interfluviumruimte. 7% van het verkeer dat momenteel de N36 langs Anzegem en Vichte neemt zal in de toekomst via de N391 gaan. Wanneer we de computersimulaties bekijken voor wat het zuidelijke gedeelte (Zwevegem Knokke naar Avelgem) betreft, zien we dat een variëte langs het kanaal niet zal functioneren als hoofdverbinding naar Avelgem, maar dat het verkeer nog in belangrijke mate op de bestaande N8 blijft. De aanleg van de omleidingsweg rond Zwevegem zal in het centrum van Avelgem ook meer verkeer met zich meebrengen.

Kaart computersimulaties N391 en Zwevegem

2.2.5. REBAK

* beleidsdocument

REBAK staat voor Regionaal Beleidscomité Arrondissement Kortrijk. Ingevolge het Besluit van 20 juli 1994 van de Vlaamse regering houdende erkenning en betoelaging in het kader van het vernieuwd regionaal economisch beleid en het afsluiten van streekcharters, kan in Vlaanderen per sub-regio een streekplatform worden erkend en gesubsidieerd. Het doel van deze streekplatformen is een samenwerking tot stand te brengen tussen organisaties en personen binnen de sub-regio, gericht op het bevorderen van economische groei, inkomensvorming en werkgelegenheid. Concreet hebben deze streekplatformen als oogmerk het uitbouwen van een toekomstgerichte streekvisie en het bepalen van strategische hefboomen voor de bevordering van de socio-economische ontwikkeling en van de tewerkstelling van de regio. Zodra in een streekplatform een consensus is bereikt over deze streekvisie en over de hefboomen kan met de Vlaamse regering een streekcharter worden afgesloten, dit is een gemeenschappelijke intentieverklaring betreffende de verwezenlijking van deze hefboomen.

Opgericht op 14 november 1994 werd REBAK door de Vlaamse regering als streekplatform voor de regio Kortrijk erkend op 22 februari 1995. Op 24 november 1997 keurde de Algemene Vergadering het ontwerp van streekvisie goed. Ondertussen werd een ontwerp van streekcharter aan de Vlaamse regering overgemaakt en wordt gewerkt aan een voorstel van hefboomprojecten.

In haar ontwerp van streekvisie stelt het REBAK een streekstrategie voor het arrondissement Kortrijk voor. Hierin worden volgende – voor de gemeente Avelgem – relevante hefboomprojecten voorgesteld:

- Zonevreemde bedrijven
- Project Anno '02
- Afwerking verkeers- en omgevingsinfrastructuren (o.a. expansie containerterminal Avelgem)

2.3. PLANNEN NIVEAU GEMEENTE

Op gemeentelijk vlak bestaan volgende plannen die hun invloed hebben op het verkeer of waarin uitspraken worden gedaan over verkeer en inrichting van het openbaar domein.

2.3.1. BIJZONDERE PLANNEN VAN AANLEG

** juridische documenten*

Hieronder volgt een overzicht van de BPA's in Avelgem:

Avelgem :

| | |
|--|--|
| AVE003/1 Molendam sociale woningen K.B. 20/12/1976 | Realisatie van woonuitbreidingsgebied voor wijk met sociale woningbouw Molendam. |
| AVE004a Industriezone M.B. 30/12/1991 | Wijziging van BPA AVE004 (K.B. 23/03/1971). Realisatie van industriezone. |
| AVE006a Sportcentrum M.B. 30/08/1996 | Wijziging van BPA AVE006 (K.B. 30/06/1978). Nieuwe reglementering en begrenzing van zone voor wonen, horeca, detailhandel, diensten en kantoren. |
| AVE010 Stampkotstraat M.B. 25/09/1991 | Realisatie van woonuitbreidingsgebied voor wijk met sociale woningen. |
| AVE011 Huttegem M.B. 11/03/1996 | Realisatie en verfijning van het gewestplan van industriegebied naar zone voor bedrijven, handel en kantoren. |
| AVE012 Knobbelstraat M.B. 06/12/2000 | Realisatie van reservegebied voor industrie en wijziging van het gewestplan van agrarisch gebied naar industriegebied. Uitbreiding van houtverwerkend bedrijf. |
| AVE013 | Inbreidingsproject met differentiatie van het |

| | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| Intra Muros M.B. 13/10/1999 | woongebied van het gewestplan. |
|--------------------------------|--------------------------------|

Outrijve :

| | |
|---|---|
| OUT001d Outrijve –centrum M.B. 16/12/1999 | Bouwrijp maken van bouwgronden in het woongebied van het gewestplan. Reglementering, begrenzing en differentiatie van de woongebieden, zone voor recreatie en horeca en zone voor kleine bedrijven. |
|---|---|

Kerkhove :

| | |
|---|---|
| KER004 Krevelstraat M.B. 24/09/1996 | Wijziging van het gewestplan van agrarisch gebied naar industriegebied Uitbreiding van bestaand vleeswarenbedrijf. |
|---|---|

2.3.2. BELANGRIJKSTE VERKAVELINGSVERGUNNINGEN

Op bijgaande kaart worden de locaties aangegeven van de verkavelingen waarvan een groot aantal kavels nog niet zijn bebouwd.

Kaart situering BPA's 2.4
Kaart belangrijkste verkavelingsvergunningen 2.5

2.3.3. HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS)

De gemeente Avelgem heeft op 27 oktober 1999 beslist om over te gaan tot de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In september 2001 werd dan effectief van start gegaan met de opmaak van het GRS. Het structuurplanningsproces verloopt dus parallel met de opmaak van het mobiliteitsplan, voor beide plannen doet de gemeente beroep op de Intercommunale Leiedal. Dit biedt het voordeel dat deze twee processen volledig op elkaar kunnen worden afgestemd (zie ook schema p.4).

In tegenstelling tot het mobiliteitsplan is het structuurplan decreetaal verankerd.² De bepalingen die in het structuurplan naar voren komen zijn dus afdwingbaar eens het structuurplan is goedgekeurd. Het structuurplan is enkel bindend voor de overheid en niet voor de individuele burger.

Het structuurplan geeft de keuzes aan met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van een bepaald gebied, het belicht de ruimtelijke potenties en het geeft richtlijnen en organisatieprincipes aan voor grond- en ruimtegebruik. Het heeft betrekking op het hele grondgebied en op alle ruimtebehoevende activiteiten waarvan de ordening aan een respectievelijk bestuursniveau is toevertrouwd. Het beoogt tevens het bevorderen van de doeltreffendheid en de interne samenhang van het ruimtelijk beleid.

Het bevat zowel beleidskeuzen als een aanduiding van de middelen tot realisatie als een programma van acties.

Een ruimtelijk structuurplan bestaat uit drie delen:

1. het informatieve deel
2. het richtinggevende deel
3. de bindende bepalingen

Het Informatieve deel

² Decreet op de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999



Het informatief deel bevat ten minste:

- 1° een beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande fysieke ruimtelijke toestand;
- 2° een onderzoek naar de toekomstige ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten;
- 3° het verband met het hogere ruimtelijk structuurplan of, in voorkomend geval, met de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- 4° de mogelijke alternatieven om de gewenste ruimtelijke structuur te bereiken.

Het richtinggevende deel

Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan is het deel van het ruimtelijk structuurplan waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.

Dit richtinggevende gedeelte bevat ten minste:

1. De doelstellingen en de prioriteiten inzake ruimtelijke ontwikkeling;
2. Een beschrijving van de gewenste ruimtelijke structuur uitgaande van de bestaande ruimtelijke structuur en van behoeften en gevolgen op economisch, sociaal, cultureel en agrarisch gebied, en op gebied van mobiliteit, natuur en milieu;
3. De maatregelen, middelen, instrumenten en acties tot uitvoering van het ruimtelijk structuurplan.

De bindende bepalingen

Bij het opmaken van een ruimtelijk structuurplan duidt de instantie die het plan definitief vaststelt de onderdelen ervan aan die bindend zijn.

2.3.4. GNOP

* *beleidsdocument*

1. Formele aspecten

Het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP) werd in 1996 opgemaakt en op 27 januari 1997 goedgekeurd door de gemeenteraad. Het GNOP is een beleidsplan van de gemeente voor de sector natuur. Dit betekent dat een goedgekeurd GNOP een duidelijk engagement van de gemeente inhoudt om effectief binnen haar beleid te werken aan het natuurbehoud.

2. Inhoudelijke aspecten

Het GNOP vertrekt van een globale analyse van de toestand van de natuur in de gemeente. Hierbij werd op basis van de gegevens uit de inventarisatie een overzicht gegeven van de potenties die binnen de gemeente bestaan voor natuurontwikkeling. Deze potenties werden visueel weergegeven op een potentiekaart met aanduiding van bestaande en geplande bosgebieden, gebieden met bijzondere ecologische waarde en/of potentie, typische landschappen, poelen en vijvers, panoramische zichtlocaties, corridor-gebieden langsheen beekvalleien... In de globale analyse werd eveneens een overzicht gegeven van de voornaamste knelpunten die ingegeven zijn vanuit het natuurbehoud en -ontwikkeling.

Vervolgens werd een doelstellingsnota opgemaakt. Vanuit een algemene beleidsvisie t.a.v. natuurbehoud op gemeentelijk vlak, werden specifieke 'opties en gebiedsafbakening' geformuleerd en uitgewerkt naar passende beleidsmaatregelen en acties. Binnen het kader van deze planningscontext beperken we ons tot een beknopte weergave van de essentiële actiepunten van het GNOP.

3. overzicht van het actieplan:

Volgende actiepunten uit het GNOP Avelgem kunnen vermeld worden omwille van hun essentieel en prioritair karakter:

Voor de Scheldevallei werd in het kader van het GNOP een structuurschets opgesteld die een globale landschapsvisie voor de Scheldevallei bevat. Deze visie baseert zich op de hypothetische aanduiding van de Scheldevallei als een verwevingsgebied waar een evenwicht dient gevonden te worden tussen natuurontwikkeling, landbouw, landschapsopbouw, waterwinning en recreatie.

- Opstellen van een structuur- en inrichtingsplan voor het park Rijtgracht met nadrukkelijke aandacht voor natuurontwikkeling en natuureducatie. Binnen het park moeten natuurontwikkelings- en recreatiemogelijkheden samengaan.
- Ondersteunende rol van de gemeente voor het aankoopproject van een natuurreservaat Rijtmeersen.
- Het instrument beheersovereenkomsten gebruiken om initiatieven voor natuurontwikkeling in de Scheldevallei te stimuleren.
- Mogelijkheden voor natuurontwikkeling en ecologisch oeverbeheer voor de Oude Scheldemeanders verkennen in overleg met vissersclubs.
- Opstellen van een inrichtingsvisie voor de VMW-terreinen voor waterwinning.
- Verderzetten van het gemeentelijk subsidiereglement voor kleine landschapselementen.
- Ondersteunen en aanmoedigen van het uitbouwen van corridors langsheen beekvalleien op privé-initiatief.
- Onderzoek en natuurontwikkelingsmogelijkheden voor de oude spoorwegbeddingen.
- Voorstellen rond natuureducatie en sensibilisatie formuleren.

2.3.5. VERKEERSONDERZOEK AVELGEM 1986

Deze studie had de bedoeling om na te gaan welke de beste manier was om een aansluiting te voorzien van de weg Kortrijk – Avelgem, de N 391 (in de studie nog RW 901 genoemd), met Oost- Vlaanderen – Henegouwen. De studie was vooral gefocust op het tracé vanaf Zwevegem-Knokke tot Avelgem. Via een kordonenquête heeft men de verschillende verkeersstromen in beeld gebracht. Op de belangrijkste wegen binnen de gemeenten; Zwevegem, Anzegem en Avelgem (verder aangeduid als het zuiden van het arr. Kortrijk), werden de automobilisten gevraagd welke hun herkomst en bestemming was.

Synthese van het onderzoek:

Uit het onderzoek bleek dat het doorgaand verkeer t.o.v. het kordon slechts 30 % bedroeg. 70 % van de ondervraagde automobilisten had dus zowel herkomst als bestemming in één van de drie gemeenten.

De samenstelling van deze 30% doorgaand verkeer was als volgt:

Het verkeer richting Oudenaarde of Ronse was goed voor 50 % van het doorgaand verkeer.

Uit een analyse van de volledige verkeersstromen bleek dat het verkeer richting Ronse, vooral doorgaand verkeer (2/3) was terwijl dit in de richting van Oudenaarde slechts 1/3 bedroeg.

In deze studie ging men er van uit dat het tracé zoals het in het gewestplan werd aangeduid werd gebruikt voor de aanleg van deze nieuwe weg. Momenteel wordt de N391 aangelegd op het grondgebied Zwevegem tot Zwevegem-Knokke maar zijn er nog geen concrete plannen om deze door te trekken naar Avelgem.



2.3.6. BEHOEFTEVERKENNING ROND BASISMOBILITEIT IN DE GEMEENTE AVELGEM (RISO³, FEBRUARI 2000)

RISO West- Vlaanderen deed in 1999 een onderzoek naar de (basis)mobilititeit in de gemeente Avelgem. De resultaten van verschillende onderzoeken werden gebundeld in fiches. Per knelpunt werd zo een fiche opgemaakt met daarop de vermelding hoeveel keer dit knelpunt in het onderzoek werd aangehaald. Op die manier is het dus mogelijk een prioriteitenlijst op te stellen.

De informatie werd opgebouwd vanuit verschillende bronnen;

1. Leerlingenquêtes:

465 antwoorden van ouders van schoolgaande kinderen uit groot- Avelgem rond de mobiliteit van de scholieren en andere gezinsleden (najaar 1999). Uit de resultaten van deze enquête komen volgende problemen vooral naar voor;

- Toestand van de fietspaden.
- Verkeersdrukke in het centrum leidt tot verkeersonveilige situaties.
- Leefbaarheid van woonkernen lijdt onder het zware vrachtverkeer en de snelheid van het verkeer op de hoofdwegen.
- Zwakke bediening, hoge kostprijs en laag gebruikerscomfort van het openbaar vervoer.

2. Scholenquêtes:

12 antwoorden van scholen op een schriftelijke enquête bij lagere en middelbare scholen in Avelgem en de ruime omgeving (najaar 1999). Volgende aspecten komen hier naar voor;

2/3^e van alle schoolgaande kinderen verplaatst zich regelmatig te voet of met de fiets naar school; Bossuit en Kerkhove scoren hierin lager.

³ Regionaal Instituut voor de SamenlevingsOpbouw West- Vlaanderen V.Z.W.

In Bossuit scoort het schoolvervoer goed, in Kerkhove en Outrijve wordt de wagen frequenter gebruikt om de kinderen naar de school te brengen.

3. Bewonersonderzoek dealkernen:

Resultaten van dit onderzoek komen voort uit 33 gesprekken die RISO had met overwegend oudere bewoners (voorjaar 1998 en najaar 1999). Uit de resultaten blijkt dat;

- Er vooral een gerichtheid van de verplaatsingen is op de stad Kortrijk. Voor de deelgemeenten Waarmaarde en Kerkhove is dit ook op de Oost- Vlaamse stad Oudenaarde.
- Ouderen laten blijkbare hun verplaatsingsgedrag in hoge mate afhangen van de bereikbaarheid met de wagen.
- De deelgemeenten zijn slecht voorzien van voorzieningen, wat problemen oplevert voor vervoersarme bewoners
- “Fysieke dreiging” van het drukke en snelle verkeer en het zware vrachtverkeer dat door de dorpskern raast.

4. Enquête openbaar vervoer (Bossuit):

RISO kreeg 26 antwoorden van gezinnen van de deelgemeente Bossuit op hun enquête die peilde naar de openbaar vervoersvoorzieningen in de deelgemeente.

- 10% verkaart meer gebruik te maken van het openbaar vervoer indien de voorzieningen zouden verbeteren.
- Men wil één of meer haltes in het dorpscentrum.
- Betere en snellere verbindingen met betere aansluitingen naar Kortrijk en Waregem.
- Grotere frequentie van de busritten.
- Openbaar vervoer in de weekends en 's avonds.

5. Dienstenenquête:

Deze enquête peilde naar de bereikbaarheid van het dienstenaanbod van de dienstverlenende organisaties en instellingen uit Avelgem en ruime omgeving. Volgende aspecten komen in de resultaten naar boven;

- Gevaar voor “klassenrevalidatie”, alleen de mensen die zich kunnen verplaatsen krijgen een behandeling.
- Veel diensten met een regionale opdracht en vestiging in Kortrijk merken op dat zij zeer weinig cliënten hebben uit groot Avelgem.
- Uit noodzaak rijden veel diensten hun cliënten zelf rond met busjes of auto's van personeel.

6. Enquête mindermobielen centrale (MMC):

De gebiedswerking van de Provincie werkte samen met RISO een enquête uit waarmee de werking en het bereik van 34 West-Vlaamse MMC's in kaart werden gebracht (situatie 1998). Men keek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van een eventuele Minder Mobielencentrale in Avelgem. Uit onderzoek blijkt dat een MMC enkel interessant is om op korte termijn de meest dringende noden aan te pakken van een beperkte groep vervoersafhankelijken. Een MMC kan echter nooit een alternatief zijn voor een goed uitgebouwd openbaar vervoersnetwerk. Ook blijkt het vaak moeilijk om vrijwilligers te vinden om zo een MMC op te starten.

3. INZICHT IN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN

3.1. STANDPUNT VAN HET GEMEENTEBESTUUR

Het standpunt van het gemeentebestuur werd opgetekend aan de hand van een interview op 25 april 2002 met de Burgemeester Lieven Vantieghem en de Gemeentesecretaris Koen Declercq.

3.1.1. BETREFFENDE DE STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING

Wat de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen betreft, verwijst de gemeente naar het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat momenteel in opmaak is. De gemeente is zich bewust van haar status van 'groene gemeente waar het aangenaam wonen is'. Deze potentie zal in de toekomst verder versterkt worden door het uitbouwen van routes doorheen de gemeente waarop veilig kan gewandeld en gefietst worden.

Lukraak woonuitbreidingsgebieden aansnijden kan niet meer, verbetering van het bestaande sociale weefsel biedt daarentegen toekomstmogelijkheden; m.a.w. inbreidingsprojecten genieten de voorkeur.

In dit kader opteert het College van Burgemeester en Schepenen m.b.t. de site 'de Groote Fabrieke' voor de nabestemming 'wonen'. Bedoeling is deze locatie aan te wenden voor interessante projecten, gericht op kwaliteitsvol wonen.

Op het grondgebied van de gemeente Avelgem bevinden zich relatief weinig zonevreemde bedrijven.

Op 29 augustus 2000 werd bij Ministerieel Besluit het BPA n° 14 'zonevreemde bedrijven' goedgekeurd. In dit BPA werden 4 bedrijven opgenomen, allen gelegen langsheen de Leynseelstraat te Avelgem. Er is geen sprake van zonevreemde bedrijven met een sterk mobiliteitsgenererend karakter.

Wat de mobiliteitsimpact van de bedrijvigheid in Avelgem betreft, wacht het bestuur het onderzoek in het kader van het mobiliteitsplan af. De gemeente merkt in dit verband ook op dat onderzoek, louter op basis van de NIS gegevens daterend van 1991 onvoldoende is omdat de nieuwe bedrijvigheden (nv BALTA Industries, AVCT-containerterminal) zich pas na 1991 zijn komen vestigen in Avelgem.

3.1.2. BETREFFENDE VERKEER EN MOBILITEIT

Zwaar vervoer door de kernen

Het gemeentebestuur ervaart dit probleem als prioritair. Immers het grote aandeel van het zware wegverkeer is een zware belasting voor de leefbaarheid in de kernen. De gemeente beseft dat de mogelijkheden om dit verkeer uit de kernen te weren, beperkt zijn. Toch wil het bestuur dat deze problematiek in het mobiliteitsplan grondig wordt onderzocht.

Het doortrekken van het zuidelijk deel van de N391

Avelgem situeert zich op het drieprovinciënpunt, gevormd door West- en Oost-Vlaanderen en Henegouwen waardoor het niet enkel afhankelijk is van ontwikkelingen die zich in het Kortrijkse voordoen.

Zo zullen Avelgemnaars eerder in Oudenaarde de trein naar Brussel nemen, dan in Kortrijk. Het natuurlijke hinterland van het diensten- en middenstandscentrum dat Avelgem is, strekt zich uit tot ver over de Schelde in Wallonië. De 2 belangrijke schoolgemeenschappen rekruteren leerlingen van de omliggende gemeenten...

In die zin hoeft Avelgem – met het oog op de ontwikkeling van zijn potenties – zich niet louter te richten op een eenzijdige mobiliteitsverbetering naar het Kortrijkse toe.

Nochtans is het op heden zo dat het huidige openbaar vervoer aanbod en de categorisering van het wegennet (te) nadrukkelijk op Kortrijk gericht zijn. Het verbeteren van de verbindingen met ook Waregem, Ronse, Oudenaarde en de 'Route de Wallonie' (via de Ijzeren Bareel te Spiere-Helkijn) zijn in deze context even prioritair.

Vandaar dat de gemeente Avelgem geen vragende partij is om het zuidelijk gedeelte van de N391 te voltooien op het tracé zoals het werd voorzien op het gewestplan. Desgevallend kan overwogen worden om dit tracé te realiseren langsheen het kanaal Bossuit - Kortrijk. De gemeente Zwevegem bepaalde in haar mobiliteitsplan dat het afwerken van het zuidelijk gedeelte in samenspraak met Avelgem dient te gebeuren.

Leefbare doortochten

Naast het zware vrachtvervoer is de doortochtenproblematiek in de deelen een tweede prioriteit voor het gemeentebestuur. De 2 grote assen die de 5 deelgemeenten doorklieven, behoren tot het domein van de Provincie enerzijds en tot dat van het Vlaamse Gewest anderzijds. De inrichting van deze wegen behoort dus niet tot de bevoegdheid van de gemeente. Vandaar dat het gemeentebestuur wijst op de verantwoordelijkheden van de respectievelijke wegbeheerders. De verschillen in kwaliteit van inrichting van de Oudenaardsesteenweg in Kerkhove - Waarmaarde - Avelgem, beheerd door het Vlaamse Gewest, en de veiliger ervaren doortochten op de Doorniksesteenweg in Avelgem – Outrijve - Bossuit, beheerd door de Provincie West-Vlaanderen, zijn herkenbaar. De gemeente wenst een veilige (her)inrichting van deze wegen, die bovendien - ongeacht de wegbeheerder - dezelfde verkeersremmende maatregelen en signalisatie moeten hebben.

Fietsen

De 2 grote schoolgemeenschappen trekken dagelijks duizenden leerlingen aan. Bovendien biedt Avelgem, aan de voet van de Vlaamse Ardennen, gelegen langsheen de Scheldeoevers, prachtige mogelijkheden tot recreatie en ontspanning.

Vandaar dat het gemeentebestuur zeer zeker vragende partij is om een weefsel van alternatieve routes uit te bouwen: een netwerk van fietspaden en voetwegen, niet enkel voor recreatief gebruik maar tevens ten behoeve van het functionele fietsverkeer dat zodoende niet langer verplicht is gebruik te maken van de fietsstroken langsheen de druk bereden provincie- en gewestwegen (cfr. zwaar vrachtvervoer).

Openbaar vervoer

De te éézijdige gerichtheid op het Kortrijkse is opvallend. De voorzieningen m.b.t. het openbaar vervoer naar Oudenaarde, Ronse en Waregem zijn voor de gemeente te zwak uitgebouwd, willen deze een alternatief kunnen bieden voor het autoverkeer.

Parkeren

De gemeente beschikt over een 1000-tal parkeerplaatsen waarvoor niet dient betaald te worden. Avelgem wenst dat klanten en bezoekers effectief gebruik maken van deze gratis aangeboden randparkings. Mede daartoe initieert Avelgem sensibilisatiecampagnes om elkeen bewust te maken van deze mogelijkheid om aan de rand te parkeren, zodat het niet telkens drummen wordt om net voor de etalage van de winkel te parkeren.

3.1.3. BETREFFENDE FLANKERENDE MAATREGELEN

In mei 2002 organiseert het gemeentebestuur van Avelgem verschillende initiatieven in het kader van de 'week van de zwakke weggebruiker'. D.m.v. de actie 'U stopt toch ook?' wil het bestuur winkelbezoekers en ouders van schoolgaande kinderen bewust maken om geregeld eens de wagen thuis te laten.

Initiatieven zoals een 'autoluwe schooldag' en een 'fietswinkeldag' willen de bevolking aanzetten tot een mentaliteitswijziging in de richting van een duurzame mobiliteit.

In dit kader ook heeft de gemeente een snelheidsindicatietoestel aangekocht, onder het motto 'meten is weten'. Hiermee hoopt het bestuur de automobilist, door hem te wijzen op zijn snelheid, aan te zetten tot een meer verantwoord rijgedrag.

3.2. STANDPUNT VAN AWW

Projecten voorzien op het driejarenprogramma

2003:

N8 Oudenaardse steenweg: doortocht herinrichting raming 1.2 mio €

N382a: structureel onderhoud raming 300.000 €

2004:

N8 vak N353-R36: aanleg fietspaden raming 1mio €

N8 vak Kerkhove-N353: structureel onderhoud raming 620.000 €

N36 vak E17-Kerkhove; structureel onderhoud raming 750.000 €

Na 2004:

N8e: structureel onderhoud raming 200.000€

N453: structureel onderhoud raming 125.000 €

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

AWV wenst in de komende jaren:

- De uitbreiding van de lintbebouwing langs de gewestwegen stop te zetten;
- Het rechtstreeks toegang verlenen tot private eigendommen langs secundaire wegen type I te beperken;
- Dat bij de ontwikkeling en inplanting van industriezones de mobiliteitseffecten onderzocht worden.

Categorisering wegennet



AWV stelt volgende categorisering van het genummerde wegennet voor. (deze stemt niet helemaal overeen met het provinciaal structuurplan)

Secundair type I

- N8 vanaf de N391 (Knokke-Zwevegem) tot aan het krp. N353.⁴

Secundair type II

- N8 vanaf het krp. N353 (Doornikse steenweg) tot de grens met de provincie Oost-Vlaanderen in Kerkhove
- N353 vanaf het krp. N8 (Stijn Streuvelslaen) tot het krp. N50 in Warcoing
- N36 vanaf het krp. N382 (Kaster-Waregem) tot aan het krp. N8 (Kerkhove)

Lokale wegen:

- N453
- N382a
- N8e

Verbetering verkeersleefbaarheid

- De herinrichting van de N8, N8e en N453, dient voor de AWW overwogen te worden in het kader van een betere verkeersleefbaarheid.
- De subjectieve onveiligheid ter hoogte van de schoolomgevingen, gelegen op of in de nabijheid van gewestwegen, dient onderzocht te worden.
- De aanleg van de N391 dient in overleg met de gemeente Zwevegem onderzocht te worden.

Maatregelen ten bate van fietsers

⁴ Verschilpunt met de categorisering in het PRSWV, AWW wil de Stijn Streuvelslaen selecteren als Secundaire weg type I tot aan het kruispunt met de N353

AWV wenst het provinciaal fietsrouten netwerk verder uit te bouwen:

- Langs de N8 tussen het kruispunt met de N353 en de grens met de provincie Oost-Vlaanderen
- Langs de N453 en de N36

Overdracht wegen

De genummerde wegen die niet gecategoriseerd werden als secundaire wegen, komen in aanmerking voor overdracht. Het betreft de N382a (de Varent) en de N453.

3.3. STANDPUNT AWZ

AWZ afdeling bovenschelde verwacht een groeiende trafiek van vervoer over het water onder meer het vervoer van brandstoffen naar de centrale van Ruien en de containerterminal. De administratie verwacht ook een verdere toename van het binnenvaartverkeer naar Noord Frankrijk toe. AWZ ziet wel in dat na de realisatie van de doortocht van de Leie in Kortrijk het zwaartepunt van de binnenvaarttrafiek naar de Leie zal verschuiven.

Desondanks verwacht AWZ een groei van de containerterminal van 20.000 containers naar 40.000 binnen een periode van maximum 10 jaar.

In haar visie omtrent het fietspad op de Schelde-oever stelt AWZ dat de continuïteit van het fietspad moet gewaarborgd blijven rond de containerterminal.

3.4. STANDPUNT VAN AROHM

De visie van AROHM werd neergeschreven in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. De relevante zaken uit dit plan werden reeds hierboven aangehaald (zie punt 2.1.1.).

3.5. STANDPUNT VAN DE PROVINCIE

3.5.1. AVELGEM BINNEN DE RUIMTELIJKE PLANNING

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) maakt Avelgem deel uit van het buitengebied. Dit betekent dat voor deze gebieden de open ruimte moet worden behouden en waar mogelijk versterkt. Wat betreft de lijninfrastructuur lopen over het grondgebied hoofd- noch primaire wegen.

Verder werd Avelgem binnen het RSV geselecteerd als Economisch Knooppunt. Dit zijn gebieden met een hoog aandeel aan werkgelegenheid. Bedoeling is om in deze gebieden economische activiteiten te concentreren. Een verdere differentiatie en het uittekenen van ontwikkelingsperspectieven voor deze knooppunten gebeurt in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen⁵ (PRSWV) wordt Avelgem geselecteerd als Structuurondersteunend Hoofddorp. Avelgem krijgt hiermee een bovenlokale verzorgende rol die structuurondersteunend is voor wonen en werken. Zo kan een lokaal bedrijventerrein van 5 ha worden ingeplant waarbij de grootte gestaafd wordt binnen het gemeentelijk structuurplan.

Verder voorziet het PRSWV binnen de regio vooral een versterken van de aanwezige landschappelijke kwaliteiten met de agrarische structuur als drager van de grootschalige open ruimte. Het kanaal van Bossuit krijgt vooral een rol als drager van natuur en recreatie. De Schelde heeft als structurerende riviervallei op Vlaams niveau een multifunctionele rol te vervullen (economisch, ecologisch en recreatief). Aangezien een verschuiving te verwachten valt van de binnenvaart van de Schelde naar de Leie en gezien de matige ontsluiting, wordt het aanbodbeleid van watergebonden bedrijven in het specifiek economisch knooppunt Avelgem niet extra gestimuleerd.

⁵ Goedgekeurd door minister Ruimtelijke Ordening op 6 maart 2002



Wat betreft de taakstelling vanuit de provincie naar regionale bedrijventerreinen toe heeft Avelgem een negatieve ruimtebalans van 10,5 ha. Dit betekent dat binnen de planperiode tot 2007 geen bijkomende regionale bedrijventerreinen kunnen worden aangesneden.

Voor wonen heeft de gemeente voor een periode tussen 1991 – 2007 een pakket van 390 wooneenheden verkregen.

In het PRSWV werden door de Provincie de secundaire wegen geselecteerd. Omwille van de selectie als economisch knooppunt werden de N353 en de N8 als secundaire weg gecategoriseerd:

Secundair type 1:

- de N8 van de N391 (Knokke-Zwevegem) tot aan de Kortrijkstraat te Avelgem

Secundair type 2:

- N8 Avelgem (Stijn Streuvelslaan)
- N8 vanaf het kruispunt Stijn Streuvelslaan – Leopoldstraat – Doornikse Steenweg tot de N36 te Kerkhove.
- De N353 vanaf het nulpunt aan de Stijn Streuvelslaan tot de N50.

3.5.2. HUIDIGE VERKEERSPROBLEMATIEK.

Volgende bovenlokale mobiliteitsproblemen stellen zich op het grondgebied Avelgem:

Verhoogde verkeersintensiteiten op de N8 en de N353 met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid in de kernen Avelgem, Bossuit en Waarmaarde. Aanwezigheid bedrijventerreinen aan de Schelde (o.a. containerterminal) trekken veel zwaar verkeer aan.

Onvoldoende voorzieningen fietsverkeer

3.5.3. VISIE VAN DE PROVINCIALE PLANOLOGISCHE DIENST (PPD).

Wegverbindingen

Het wegverkeer voor de regio tussen de Leie- en de Scheldeas (interfluviumruimte) moet gekanaliseerd worden langsheen de N8 en de N382. Dit betekent dat de N36 geen bovenlokale verbindende rol toebedeeld krijgt.

Bijzondere aandacht dient te worden gegeven aan de verkeersleefbaarheid van de kernen ter hoogte van de N353 en de N8 (cf. doortocht Bossuit, Avelgem en Waarmaarde).

Het knelpunt van de doortocht van de N8 doorheen Avelgem dient te worden opgelost d.m.v. de aanleg van een doortocht of een eventuele omleiding als secundaire weg (cf. beleidskader PRSWV).

Openbaar Vervoer

Voor de dunbevolkte gebieden binnen de regio is een vraagafhankelijk systeem de belangrijkste aanvulling naast een streeknet. Dit systeem moet aantakken op streeknetten die de stedelijke gebieden verbinden.

Fietsverbindingen

In deze regio, waar korte functionele verplaatsingen minder voorkomen als in stedelijke gebieden, richt het provinciale fietsroutenetwerk zich vooral toe op de verbindingen tussen de kernen in het buitengebied. Vooral jaagpaden langs waterwegen en oude spoorwegbeddingen voorzien in vlotte en veilige fietsassen. Een hoog medegebruik met toeristische en recreatief fietsverkeer is hier van toepassing. Belangrijk voor het verkeer richting aantrekkingspolen als Zwevegem en Kortrijk is het uitbouwen van de hoofdroute Avelgem naar Kortrijk via de oude spoorwegbedding en het kanaal. De provincie plant hier stappen tot aankoop van de verlaten spoorwegzate en deze in te richten als fietshoofdroute.

Het is belangrijk voor het welslagen van een bovenlokaal fietsroutenetwerk dat een onderliggend lokaal netwerk hierop aansluit. Het gemeentelijke



mobilityplan kan hiervoor als basis dienen om zo belangrijke verbindingen op lokaal niveau te selecteren.

Waterverkeer

Het kanaal van Bossuit is in het PRSWV geselecteerd als waterweg van secundair niveau. De beperkte economische functie wordt aangevuld met een toenemende recreatieve functie. Om eventuele vervoersfuncties te handhaven is het aangewezen de diepgang van deze waterloop te behouden.

3.6. STANDPUNT VAN DE LIJN

3.6.1. OVERZICHT BETREFFENDE BUSLIJNEN

| | Lengte van de lijn | Lengte van de lijn op grondgebied Avelgem | Commerciële snelheid op grondgebied Avelgem | Frequentie H= Heen T= Terug |
|-------------------------------|--------------------|---|---|---|
| 83a Kortrijk-Heestert-Avelgem | 16,264 km | 2,097 km | 31,455 km/u | <u>Week:</u> 15 ritten H/T <u>Zat:</u> 7 ritten H/T <u>Zon en feest:</u> 6 ritten H/T |
| 83b Kortrijk-Otegem-Avelgem | 17,737 km | 2,895 km | 28,950 km/u | <u>Week:</u> 6 ritten H/T <u>Zat:</u> 5 ritten H/T <u>Zon en feest:</u> 3 ritten H/T |
| 85a Avelgem-Spire | 14,147 km | 5,362 km | 45,960 km/u | <u>Week:</u> 7 ritten H, 4 ritten terug <u>Zat, zon en feest:</u> geen bediening |
| 65 Avelgem-Oudenaarde | 18,000 km | 4,500 km | 35,000 km/u | <u>Week-niet in juli en augustus:</u> 16 ritten H/T <u>week-in juli en augustus:</u> 14 ritten H/T <u>Zat, zon en feest:</u> geen bediening |
| 97 Avelgem-Ronse | Gegevens TEC | Gegevens TEC | Gegevens TEC | Gegevens TEC |

3.6.2. VISIE MET BETREKKING TOT DE BESTAANDE EXPLOITATIE

Kosten minimaliseren



De Lijn streeft ernaar om de bestaande commerciële snelheid van de bestaande lijnen te handhaven en te optimaliseren. Volgende maatregelen zouden moeten worden genomen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren;

verkeerslichtenbeïnvloeding aan de kruispunten met verkeerslichten reiwegen van het openbaar vervoer vrij houden
prioriteit bij het strooien van smeltzout op de reiwegen van de bussen
busvriendelijke snelheidsremmers en inrichting van de kruispunten.

Aantal reizigers maximaliseren

De Lijn werpt op dat voor het garanderen van een minimaal comfort voor de reiziger, het noodzakelijk is om de stiptheid en de frequentie te bevorderen. Ook moet het comfort aan de halten verbeteren, de gemeente dient de haltes in te richten volgens de richtlijnen van de omzendbrief van AWW. Verder dient de gemeente ook in te staan voor het onderhoud en de netheid van de schuilhuisjes en halteplaatsen. De gemeente kan ook een bijdrage leveren tot het verstrekken van informatie over de lijnvoering en zorgen voor de handhaving van het parkeerbeleid.

Financiële ondersteuning

Rechtstreekse tussenkomst van de gemeente volgens het derde betalersysteem.

Rechtstreekse tussenkomst van de bedrijven en scholen.

Bij werken dient de meerkostprijs van de wegomlegging opgenomen worden in de aanbestedingsprijs.

Bij braderieën en wielervedstrijden wordt de meerkostprijs van de wegomlegging doorgerekend naar de organisatoren.

Tussenkomst voor promotieacties naar bepaalde doelgroepen.

Tussenkomst voor het verstrekken van duidelijke info aan de halten i.v.m. omleidingsweg, afgeschafte halten, vervangingshalten, enz.

3.6.3. VISIE MET BETREKKING TOT TOEKOMSTIGE PROJECTEN

In het kader van de “basismobiliteit”, is voor het invoeren van nieuwe projecten (nieuwe (bel)buslijnen, opwaardering van bestaande lijnen,...) een planning opgemaakt aan de hand van een objectieve behoefteanalyse.

Volgens deze planning i.k.v. basismobiliteit is voor Avelgem op korte termijn een verbeterde bediening van alle woonzones voorzien d.m.v. een belbus. Bij het uitwerken van de plannen voor deze belbus wordt er naar gestreefd de verbinding tussen alle deelgemeenten van Avelgem en de verbinding met Zwevegem te voorzien. Momenteel wordt er gewerkt aan de concrete uitwerking van het project, in voorbereiding op onder andere overleg met de gemeente, B.T.T.B. en de bespreking van het project in de openbaar vervoercommissie.

Projecten die niet opgenomen worden in de basismobiliteit, dienen via het mobiliteitsplan onderzocht te worden. Het mobiliteitsplan dient op een pragmatische manier de mogelijkheden van een aangepast busaanbod te bekijken. De lijn merkt het belang op dat in het mobiliteitsplan Avelgem duidelijk moet worden gesteld op welke noden het openbaar vervoer nog dient in te spelen. Hierbij dient men rekening te houden met de geraamde kosten, ontvangsten, potentiële gebruikers en de te realiseren flankerende maatregelen.

Meer concreet:

De mobiliteitsstudie dient de impact van het aanbod met de huidige buslijnen na te gaan, evenals de noodzaak van eventuele wijzigingen. De verplaatsingsbehoeften dienen duidelijk te blijken uit de resultaten van het onderzoek.

Op de bijeenkomsten van de GBC dienen de maatregelen inzake de doorstroming van het openbaar vervoer concreet worden ingevuld. Bijvoorbeeld bij het selecteren van secundaire wegen type III, verkeerslichtenbeïnvloeding en dergelijke meer.

Ook volgende punten had De Lijn belicht willen zien in het mobiliteitsplan:

Inzake ruimtelijke ordening, herinrichting wegen, circulatiebeleid, parkeerbeleid,... dient in voldoende mate rekening te worden gehouden met het openbaar vervoer, zowel qua doorstroming als qua (mogelijk) gebruik.

De geplande acties dienen in voldoende mate te worden onderbouwd door relevante (recente) cijfergegevens (zoals bv. Oorsprongs- als bestemmingsgegevens, verkeerstellingen,...)

Het belang van een centrumhalte/ knooppunt (bus/belbus) dient duidelijk aangegeven te worden.

Kaart 3.2 Bestaande buslijnen + buffer van 750m rond de halteplaatsen

3.7. VISIE OMLIGGENDE GEMEENTEN

Alle buurgemeenten werden aangeschreven met de vraag hun visie te formuleren op mobiliteitsproblemen die ook hun betrekking hebben op de gemeente Avelgem. Tot op heden hebben wij nog geen antwoord gekregen van de gemeenten; Kluisbergen, Spiere-Helkijn en Celles.

3.7.1. ZWEVEGEM

De gemeente Zwevegem heeft een mobiliteitsplan uitgewerkt dat werd goedgekeurd door de auditcommissie van 14/02/2000. In het beleidsplan werden volgende zaken opgenomen die ook van belang kunnen zijn voor de mobiliteit in de gemeente Avelgem.

Nieuwe N8 of N391:

Het mobiliteitsplan Zwevegem stelt voor de nieuwe N8 grotendeels een ander tracé voor dan het gewestplan.

In het deel tussen Zwevegem-Knokke en Moen-Statie (de Keiberg) wordt de bestaande gewestweg behouden en aangepast. In Heestert wordt op middellange termijn een herinrichting van de doortocht gepland.

In het deel tussen Moen-Statie en Avelgem wordt een omleidingsweg rond Heestert aangelegd volgens het tracé voorzien in het gewestplan. Het definitieve tracé van dit deel kan echter pas vastgelegd worden in samenspraak met het gemeentebestuur van Avelgem.

Tevens worden de Sluislaan en de Kwatanestraat heringericht als ontsluitingsweg voor de industriezone van Moen naar de gewestweg. Hierdoor zal het centrum van Moen bijna volledig ontlast worden van het vrachtverkeer.

In het mobiliteitsplan wordt ook een voorstel gedaan tot hiërarchisering van de wegen. Het deel van de nieuwe N8 tussen Zwevegem-Deerlijkstraat en Avelgem wordt geselecteerd als secundaire weg. Dit deel bestaat uit:

Het deel van de nieuwe omleidingsweg rond Zwevegem langs het kanaal (tussen de Deerlijkstraat en de Avelgemstraat);

De Keiberg;

De nieuwe omleidingsweg rond Heestert tussen Moen-Statie en Avelgem.

Het deel van de oude gewestweg doorheen het centrum van Heestert wordt geselecteerd als lokale bedieningsweg (of lokale weg type II).

Hierbij moet vermeld worden dat AWW, in verband met de hiërarchisering van de nieuwe N8, een ander standpunt inneemt dan de gemeente. Het deel tussen de E17 en de Deerlijkstraat werd als primaire weg II voorgesteld, de rest als secundair. AWW ging niet akkoord met de selectie als primaire weg II tussen de E17 en het kruispunt van de Deerlijkstraat.

Over hoe het tweede deel van de N 391 met Avelgem moet worden verbonden, doet het mobiliteitsplan Zwevegem geen echte uitspraak. Wel is Zwevegem vragende partij om dit stuk te voltooiën, omdat dit een manier zou zijn om de ontsluiting van Moen zou optimaliseren en tevens ook de kern van Heestert ontlasten.

Voor de aanleg van deze omleiding werd een computersimulatie uitgevoerd die een overzicht geeft van de te verwachten intensiteiten afhankelijk van welk tracé er gekozen wordt. (zie kaart 2.4.)

Openbaar vervoer:

Het mobiliteitsplan van de gemeente Zwevegem stelt voor om in het buitengebied de invoering van het belbussysteem te voorzien. De belbus zal het gebied bedienen tussen Zwevegem en Avelgem. Dit gebied omvat naast de kernen van Zwevegem en van Avelgem alle deelgemeenten van Zwevegem en ook Bossuit en Outrijve. De belbus zorgt voor de onderlinge verbinding tussen deze plaatsen en voor de aanvoer naar de stadslijn Kortrijk-Zwevegem (overstap aan de kerk in Zwevegem) en naar de lijn 85a richting Oudenaarde (overstap aan het station in Avelgem). De belbus rijdt tijdens de daluren, en vervangt de normale busdiensten van de daluren. Hij bereikt een frequentie van ongeveer één bus om de twee uur.

Fietsverkeer:

- In het mobiliteitsplan werd voor het grondgebied van de gemeente een fietsrouten netwerk uitgedacht voor zowel functioneel als recreatief fietsverkeer. Maatregelen met rechtstreeks gevolg voor de gemeente Avelgem zijn:
- De aanleg van vrijliggende fietspaden vanaf de Keiberg tot in Bossuit op middellange termijn
- De aanleg van vrijliggende fietspaden in de Scheldestraat (van Otegem naar centrum Avelgem) op lange termijn.

3.7.2. ANZEGEM

Ook voor deze gemeente bestaat er een reeds goedgekeurd mobiliteitsplan (30/09/1998). Het beleidsplan bevat buiten een algemeen engagement om een volwaardig fietsrouten netwerk uit te bouwen geen concrete maatregelen die rechtstreeks een impact kunnen hebben op de mobiliteit van de gemeente Avelgem.

3.7.3. WORTEGEM- PETEGEM

De gemeente Wortegem-Petegem is op dit moment ook bezig met de opmaak van een mobiliteitsplan en geeft Avelgem volgende beschouwingen en verwachtingen mee.

N 453:

In de toekomst worden er voor deze weg geen spectaculaire stijgingen van het aantal verplaatsingen verwacht waardoor er zich geen capaciteitsproblemen zullen voordoen.

Fietsroutes:

In het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk is de hoofdroute voorzien langs de trekweg van de Schelde (kant Melden-Berchem). Gezien de intentie van Administratie voor Water en Zeewegen om deze zijde uit te bouwen als industrieweg, moet de overzijde van de Schelde (kant Wortegem-Petegem) uitgebouwd worden als een recreatieve en/of functionele fietsroute. Een alternatieve fietsroute is voorzien langs de gewestweg N 453 en is tevens vermeld in het eisenpakket voor de fietsnetwerken te Wortegem-Petegem, gezien het gemeentelijk domein gelegen is langs de N 453. de N 453 – vanaf het Elsegeplein tot de grens met West-Vlaanderen – is opgenomen in het provinciaal fietsnetwerk.

Openbaar vervoer:

De Lijn Oost-Vlaanderen voorziet tegen 1 november 2002, in het kader van het decreet op de basismobiliteit, een belbus met ankerpunt in Oudenaarde en halten ook in Waregem. Er komt tevens een versterking van lijn 83 (Oudenaarde –Deinze) en lijn 58 (Oudenaarde –Waregem).

Het gemeentebestuur van Wortegem –Petegem zal het gemeentelijk domein de Ghellinck, gelegen langs de Kortrijkstraat, verder uitbouwen en renoveren. Het is dan ook wenselijk dat het domein goed wordt ontsloten door het openbaar vervoer.

Verder verwacht de gemeente geen grote mobiliteitsproblemen voor de toekomst en er zijn geen grote infrastructuurwerken gepland.

3.7.4. KLUISBERGEN

Deze gemeente is momenteel ook bezig met de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Het proces bevindt zich momenteel in de synthesefase. Hun visie omtrent de wegencategorisering en de toekomstige ontwikkeling van de bedrijvigheid, zullen later in het mobiliteitsplan van de gemeente Avelgem worden ingebracht.

3.8. STANDPUNT VAN BASISGROEPEN EN ACTIEGROEPEN

Bij het opstarten van het planningsproces voor zowel structuurplan als mobiliteitsplan, werden een drietal bewonersvergaderingen georganiseerd. Op deze avonden werden de mensen uitgenodigd om deel uit te maken van een bewonerswerkgroep. Deze bewonerswerkgroepen hebben ook een afvaardiging in de adviesgroep mobiliteit.

Tijdens deze eerste avonden (gehouden op 12/09/2001,13/09/2001,18/09/2001) kwamen vooral volgende zaken aan bod die prioritair zouden moeten worden behandeld;

- Doortocht van het zware vrachtverkeer door de kernen zorgt voor enorm veel overlast
- Centrumstraten van Avelgem zijn op veel plaatsen verkeersonveilig
- Een herinrichting van de kruispunten in Avelgem lijkt noodzakelijk
- Verkeersonveiligheid aan de schoolomgevingen
- Overdreven snelheid
- Nood aan volwaardige fietsvoorzieningen in het centrum, de gemeente beschikt over veel waardevolle alternatieven (jaagpaden, oude spoorwegbermen, veldwegels,...) maar de staat ervan is soms slecht
- Gebrekkig openbaar vervoer, te lage frequentie, te weinig of ontbreken van haltes in deelgemeenten
- Er is een probleem van sluipverkeer door woongebieden
- Nood aan beter en algemeen onderhoud van wegen en fietspaden
- Parkeerdruk in de kern van Avelgem
- Uitbreiding industriegebieden niet wenselijk omwille van de extra mobiliteit dat dit met zich mee zou brengen

4. PROBLEEMSTELLING

4.1. CONFRONTATIE VAN DE VISIES VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN

4.1.1. CONTAINERTERMINAL

Tegenstelling visies: REBAK en AWZ stelt wel de verdere ontwikkeling van de containerterminal voorop terwijl in het RSV en Provinciaal structuurplan wordt bepaald dat watergebonden activiteiten in Avelgem niet verder zullen gestimuleerd worden, doordat verwacht wordt dat het belang van de Bovenschelde zal afnemen t.o.v. de Leie.

Deze containerterminal is echter niet gelegen op een plaats waar aan typische watergebonden bedrijvigheid wordt gedaan. Naburige bedrijven als Balta maken (voorlopig) nog geen gebruik van de binnenvaart in Avelgem. De verscheepte goederen worden dus vooral vanuit het "hinterland" aangevoerd. Per definitie heeft zo een containerterminal dus een goede ontsluiting nodig om adequaat te kunnen functioneren.

Bovendien overstijgt het belang van deze containerterminal duidelijk het gemeentelijke niveau. Voor dit mobiliteitsplan is het dus belangrijk onderzoek te voeren naar de te verwachten trends inzake binnenvaartverkeer op de Schelde en Leie. Zo dienen we bijvoorbeeld de impact in te schatten van de nieuwe containerterminal in Wielsbeke aan de Leie en de eventuele gevolgen hiervan voor de terminal in Avelgem, gezien verwacht wordt dat er een verschuiving zal gebeuren van het binnenvaartverkeer naar de Leie.

4.1.2. DE N8 EN DE NIEUWE N 391

Het verkeer tussen Kortrijk (E17) en Avelgem verloopt momenteel langs de N8 doorheen het centrum van Zwevegem en Heestert. De hoge verkeersintensiteit op deze gewestweg veroorzaakt in deze centra een grote verkeersdruk.

In het gewestplan van Kortrijk (1977) werd een tracé gereserveerd voor een nieuwe gewestweg tussen Kortrijk en Avelgem. Dit tracé liep ten westen van de deelgemeente Zwevegem tot in Zwevegem-Knokke en volgde daarna de oude spoorwegbedding tot in Avelgem.

In de loop van de volgende jaren is ten gevolge van stedenbouwkundige en verkeerstechnische studies het voorstel gegroeid om het tracé van de N391 te wijzigen. In het mobiliteitsplan Zwevegem werd beslist om een oostelijke omleidingweg te bouwen die voor een betere ontsluiting zorgt van de firma Bekaert en gebruik maakt van de reeds bestaande infrastructuur langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.

In 1989 werd een consensus bereikt tussen de betrokken besturen en ministeries over een nieuw tracé, het noordelijke deel (van E17 tot Zwevegem – Knokke) werd aanvaard. Voor het zuidelijke gedeelte naar Avelgem werd het tracé van het gewestplan in grote lijnen gevolgd.

Bij de meest recente wijziging in 1998 van het gewestplan werd het nieuwe noordelijke tracé vastgelegd. Voor het zuidelijke gedeelte werd het deel van het vroegere tracé tussen het kanaal en Moen-Station geschrapt en bleef het deel tussen Moen-Station en Avelgem behouden.

Bij de opmaak van het GAPAK werden drie scenario's uitgewerkt voor het zuidelijke gedeelte (zie punt 2.2.3.) Waarbij de voorkeur geuit werd om de weg langs het kanaal te optimaliseren gekoppeld aan een doortochtbeleid voor de N8.

De visie van Zwevegem en Avelgem op het afwerken van de N391 is duidelijk niet op elkaar afgestemd. Avelgem is momenteel geen

vragende partij meer voor het doortrekken van deze verbinding op het voorziene tracé. Terwijl Zwevegem in het afwerken van de N391, een mogelijkheid ziet om haar deelheden Moen en Heestert te ontlasten van doorgaand verkeer. Avelgem zag aanvankelijk wel een voltooiing zitten op het tracé langs het kanaal, maar hiervoor zou men door waardevol landschappelijk gebied van de Keiberg moeten gaan op het grondgebied van Zwevegem. Daarenboven toonde de simulatie van Groep Planning (zie kaart 2.4) duidelijk aan dat deze optie geen oplossing is voor de verkeersdruk in het centrum van Avelgem.

AWV stelt voor om het zuidelijke gedeelte van de N391 vanaf Knokkebrug tot Moen statie op het bestaande tracé van de N8 te laten lopen. De omleiding rond Heestert zou volledig of gedeeltelijk op het aangeduide tracé volgens het gewestplan moeten lopen. Het zou dan ook zeer wenselijk zijn om binnen het kader van dit mobiliteitsplan duidelijke keuzes en afspraken te maken en dit in nauw overleg met de gemeente Zwevegem en de wegbeheerder AWV.

4.1.3. CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

Bij de categorisering van het wegennet is geen formele afstemming gebeurd met het wegennet op Waals grondgebied. De N8 (sec.I) en de N382 (sec.II) zouden moeten zorgen voor de verbinding met de E17, deze wegen hebben een bochtig tracé met een relatief smal profiel en wringen zich bovendien doorheen verschillende dorpskernen (Anzegem, Heestert). De N36 snijdt ook door verschillende dorpskernen maar het bredere profiel biedt meer mogelijkheden voor een doortochtenbeleid, toch is deze weg niet geselecteerd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

Bij het opmaken van de categorisering op provinciaal niveau was het uitgangspunt dat Avelgem als economisch knooppunt een goede verbinding (minstens via een secundair I) moest krijgen met het Kortrijkse en de E17. Een verbinding in de interfluviumruimte van Oudenaarde en Henegouwen met hoofdwegennet werd niet

gestimuleerd daar deze dient te gebeuren via de N60 (primaire weg type I, zie kaart 2.1.2.). Toch leeft de idee dat er een aanzienlijke druk bestaat van doorgaand verkeer dat zich via de interfluviumruimte een weg baant naar de E17.

4.2. PROBLEEMSTELLING RUIMTELIJKE STRUCTUUR

4.2.1. MACRO

De gemeente Avelgem ligt weliswaar in buitengebied maar heeft ook een niet te verwaarlozen centrumfunctie, getuige hiervan de vele scholieren en de aanwezigheid van enkele grootschalige economische activiteiten op het grondgebied van de gemeente. Anderzijds ligt de gemeente Avelgem tussen enkele gebieden met een sterk ontwikkelde bedrijvigheid, het Kortrijkse en het Noorden van Frankrijk aan de ene kant en Oudenaarde, Ronse aan de andere kant.

De ruimere regio kenmerkt zich door een gebrekkig en weinig vooruitziend locatiebeleid van economische activiteiten, bedrijven hebben zich voornamelijk in deze regio gevestigd omwille van de beschikbare ruimte en hebben te weinig rekening gehouden met een vlotte ontsluiting naar de hogere infrastructuur.

Bovendien tast de versnippering en lintbebouwing, de open ruimte van het glooiende landschap van de Schelde-Leie interfluviumruimte sterk aan.

4.2.2. MESO

Zoals reeds gesteld in de probleemstelling op macro-niveau is er dus ook in Avelgem sprake van een ondoordacht locatiebeleid. De aanwezigheid van economische activiteiten, bedrijventerrein en het ontbreken van een goede ontsluiting zorgen voor conflicten (containerterminal, Holvoet, Balta,...). Deze mobiliteitsstudie zou samen met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan een visie moeten kunnen formuleren omtrent deze problemen. Ook toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moeten in overweging worden genomen;

- Verdere uitbouw Containerterminal
- Toekomstige bestemming van de omgeving rond de "Grote fabriek"
- Cultureel Centrum
- Nieuwe verkavelingen, rekening houdend met het aantal wooneenheden
- Ruimte voor extra 5ha industrie
- Nieuwe locatie containerpark⁶

4.2.3. MICRO

De hierna volgende knelpunten werden opgetekend op basis van de verslagen van de verschillende bewonersvergaderingen die werden gehouden in september. Tijdens deze avonden konden bewoners terecht met hun vragen en opmerkingen in verband met ruimtelijke en mobiliteitsproblemen. Het was de bedoeling dat deze vergaderingen de basis vormden voor een goede probleemdefiniëring. Deze vergaderingen waren tevens de start van het structuurplannings- en mobiliteitsplanningsproces.

1. Centrumgemeente Avelgem

Schoolomgevingen worden in het algemeen als onveilig ervaren. Aanwezigheid bedrijventerrein en de containerterminal aan de Schelde trekt enorm veel zwaar vrachtverkeer aan. Probleem van sluipverkeer dat het drukke centrum wil vermijden. Uitrit parking grootwarenhuis BIS aan de Doorniksesteenweg.

⁶ Op het grondgebied van de gemeente dient momenteel een nieuwe locatie gevonden te worden voor het containerpark. Het BPA "Intra Muros" zorgt ervoor dat het containerpark op de huidige locatie moet verdwijnen.

2. Bossuit

Aanwezigheid van bedrijven op grondgebied van Wallonië maar gezien de ligging langs de Schelde enkel ontsloten via de kern van Bossuit.

Het nieuwe pompgebouw is door de helling aan de ingang moeilijk bereikbaar voor mindervalide mensen. Er is hier ook geen halte voor openbaar vervoer voorzien.

Op de site van het nieuwe pompgebouw is ook de glascontainer geplaatst op een grasplein dat niet bereikbaar is met de wagen.

Geen goede fietsverbinding van de Vlaanderenstraat naar het Oude kanaal, nochtans een route die vaak door scholieren wordt gebruikt.

3. Outrijve

De molen in de Molenstraat trekt heel wat bezoekers aan tijdens de momenten dat hij in werking is. Dit zorgt voor een toegenomen parkeerdruk in de woonstraten, wagens parkeren op de bermen waardoor voetgangers op de rijbaan moeten lopen.

4. Waarmaarde

Deze deekern is zeer slecht voorzien van winkels, er is geen bakker noch slager waardoor de inwoners verplicht worden om de wagen te nemen vermits het openbaar vervoer geen alternatief is in Waarmaarde.

5. Kerkhove

Slechte ontsluiting van de bedrijvigheid in de Kruisstraat.

De Varent is een beschermde kasseistrook (Ronde van Vlaanderen) maar zorgt voor de gewone fietser en bewoner voor problemen van bereikbaarheid en afwatering.

4.3. PROBLEEMSTELLING VERKEERSSTRUCTUUR

4.3.1. GEMOTORISEERD VERKEER

Regionaal niveau:

Op basis van het mobiliteitsplan Zwevegem en de categorisering van de wegen volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan, zal de N8 als verlengde van de nieuwe N391 worden omgebouwd als een secundaire weg type I. Dit gebeurt onder andere door een noordelijke omleiding rond Zwevegem en eventueel later rond Heestert. Deze ingrepen zullen ongetwijfeld meer verkeersdruk veroorzaken in de woonkernen van de gemeente Avelgem. Intergemeentelijk overleg is dus nodig om het verdere trajectverloop op het grondgebied van de gemeente Avelgem te bepalen. Verder is er ook bijkomend onderzoek nodig om na te gaan hoe groot het aandeel van het doorgaand verkeer is dat momenteel de dorpskern doorkruist en op welke wijze het industrieel verkeer kan ontsloten worden op het hoger wegennet.

Gemeentelijk niveau:

Te veel zwaar vrachtverkeer dat door de centra raast, zorgt voor verkeersonleefbare situaties in de kernen. Het drukke verkeer zorgt tijdens de piekmomenten voor congestie.

Er zijn weinig alternatieven om het zware vrachtverkeer te weren uit het centrum.

In de bocht van de Knobelstraat vóór het verkeer het centrum van Avelgem nadert is het de bedoeling dat het vrachtverkeer de Bosstraat inrijdt. Dit is onduidelijk gesignaleerd, daardoor rijden veel vrachtwagens via de Driesstraat en stranden zij op de Neerstraat waar het verboden inrijden is. Op deze plaats is het moeilijk manoeuvreren in de Hoogstraat en Kerkhofstraat.

Vaak wil het autoverkeer het drukke centrum van Avelgem mijden door via de woonwijken te rijden. Dit zorgt evenwel voor steeds toenemend sluikeverkeer. Wat de verkeersleefbaarheid in de woonwijken doet afnemen.

De gemeente heeft vaak te maken met overdreven snelheid op de verbindingswegen maar ook in de centra vaak in de buurt van woonwijken en scholen. De inrichting van de Doorniksesteenweg en Oudenaardsesteenweg in de deekernen dwingt onvoldoende af dat voertuigen vertragen, het wegbeeld laat toe dat er te snel gereden wordt door de bebouwde kom. De snelheidsbeperking in de doortocht, zelfs in de bebouwde kom, bedraagt in alle deekernen 70 km./h.. Hierdoor wordt de verkeersleefbaarheid in de buurt van scholen en andere gemeenschapsvoorzieningen danig belast.

4.3.2. DOORTOCHTENPROBLEMATIEK

Voor de deelgemeenten van Avelgem bestaan grotendeels uit lintvormige structuren die zich langs de N8 en de N353 ontwikkeld hebben. Het lineaire karakter en het brede profiel van deze wegen, gecombineerd met het ontbreken van een adequaat poorteffect, zorgen vaak voor hoge snelheden door de verschillende bebouwde kommen. Hierdoor treedt er ook barrièrewerking op, met een moeilijke oversteekbaarheid en een toegenomen subjectieve onveiligheid tot gevolg.

In de verschillende deelgemeenten zijn de belangrijkste functies (scholen, winkels) langs deze wegen gevestigd, waardoor de verblijfsfunctie vaak in conflict komt met het verbindende karakter van deze wegen.

4.3.3. ONGEVALLLEN/VERKEERSVEILIGHEID

Op kaart 4.4, geven we reeds een eerste analyse van de ongevalgegevens van '96-'98. Deze analyse is gebaseerd op de ongevallen GIS van de provincie West-Vlaanderen. Deze gegevens zijn enkel voor de gewest- en

provinciewegen. Op het grondgebied van de gemeente Avelgem zijn er geen gevaarlijke punten geselecteerd.

Uit deze analyse blijkt dat het kruispunt Stijn Streuvelslaan-Doorniksesteenweg samen met het kruispunt Kasteelstraat-Oudenaardsesteenweg, probleempunten zijn voor het fietsverkeer.

Er moet worden onderzocht of er eventueel structurele oorzaken zijn voor de ongevallen op de voornaamste wegen. Aan de hand van dit onderzoek moeten voorstellen worden uitgewerkt voor de oplossing van deze knelpunten.

4.3.4. VOETGANGERS, CENTRUMSTRATEN EN SCHOOLOMGEVINGEN

De centrumgemeente Avelgem beschikt over een zeer grote scholengemeenschap. Er stelt zich een probleem voor de verkeersveiligheid voor voetgangers en scholieren. Maatregelen die hier een oplossing kunnen aan bieden kunnen samengaan met voorstellen voor de verbetering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de doortochten en centrumstraten.

De kwaliteit van de voetpaden in de centra is op sommige plaatsen onvoldoende, zo staan bijvoorbeeld de bloembakken aan het nieuwe zwembad hinderlijk opgesteld voor voetgangers, kinderwagens en rolstoelgebruikers.

Verder beschikt de gemeente over een zeer uitgebreid net van wandelpaden en “stapstenen” tussen de landbouwkavels die veel voor recreatieve doeleinden worden gebruikt. Buiten de soms erbarmelijke staat van deze wegels ontbreekt het ook vaak aan duidelijke bewegwijzering.

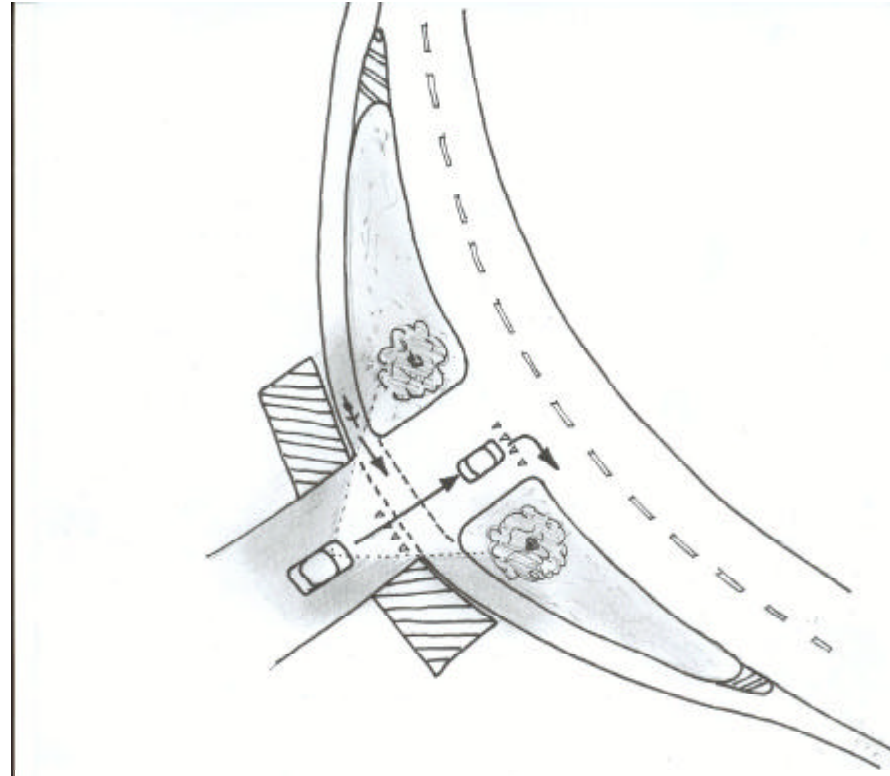
4.3.5. FIETSVERKEER

Op sommige plaatsen is de infrastructuur wel voorzien voor fietsverkeer. Op andere plaatsen is deze er dan weer niet. In de centra zijn er dan te weinig of geen fietsvoorzieningen. Buiten de centra zijn de fietsvoorzieningen vaak in zeer slechte staat. De veiligheid van de fietspaden langs de steenwegen is op sommige plaatsen onvoldoende, auto 's en vrachtwagens kunnen de bochten afsnijden over de fietspaden. Ronde punten zijn vaak niet fietsvriendelijk aangelegd.

Op een aantal plaatsen in de gemeente (krp. Stampkotstraat-Stijn Streuvelslaan, Molenstraat-Doorniksesteenweg,.....) is het fietspad niet meer gelegen langs de rijbaan. Wanneer zijwegen uitgeven op de baan, hebben autobestuurders de neiging om tot aan de rijbaan te rijden, zij kruisen daarbij het fietspad. De zichtbaarheid van de autobestuurders is op deze plaatsen beperkt waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan voor de fietsers (zie figuur).

De gemeente beschikt over voldoende mogelijkheden om een degelijke fietsinfrastructuur uit te bouwen, er zijn de jaagpaden langs de Schelde en het kanaal Bossuit – Kortrijk, de oude spoorwegbermen, de veldwegels en paadjes tussen de landbouwkavels. Deze infrastructuur wordt dan ook zeer vaak gebruikt voor recreatieve fietsers en wandelaars.

Voor de fietsers stellen er zich verder een aantal belangrijke problemen inzake oversteekbaarheid (bv. Omgeving Oudenaardsesteenweg-Kasteelstraat).



(Figuur: beperkte zichtbaarheid automobilist bij vrijliggend fietspad)

4.3.6. OPENBAAR VERVOER

Op het grondgebied van de gemeente wordt er zeker niet op alle plaatsen voldaan aan de criteria van het decreet op de basismobiliteit.(zie kaart 3.2)

Er is geen verbinding naar het NMBS-stations in Anzegem en Waregem. De frequentie van het openbaar vervoer wordt over het algemeen als te laag ervaren. Bovendien zijn er helemaal geen haltes in Waarmaarde en Kerkhove. Enkel in Kerkhove is een halte voorzien voor de schoolbus, maar in de deelen Kerkhove en Waarmaarde is dus duidelijk niet voldaan aan de basismobiliteit.

Het openbaarvervoersaanbod is niet goed afgestemd op de schoolkinderen, de bussen zitten overvol. Er is enkel één schoolbus naar Anzegem en Waregem die alleen 's morgens, 's avonds en de woensdagnamiddag rijdt. Deze lijn wordt in concessie uitgebaat, waardoor De Lijn geen zicht heeft op de reële problematiek van de overbezetting op deze verbinding. Bij het onderzoek zal deze verbinding dus mee in rekening moeten worden gebracht.

Tijdens het weekend zijn de verbindingen met Kortrijk en Oudenaarde slecht voorzien, zodat het huidige openbaar vervoer aanbod geen echt alternatief kan bieden voor het autoverkeer in Avelgem van en naar de grote stedelijke centra.

4.3.7. PARKEREN

Bewoners werpen op dat er een toegenomen parkeerdruk is in het centrum van Avelgem en in de buurt van het sportcentrum. Avelgem bezit inderdaad heel wat parkeerinfrastructuur in de bebouwde kern, de parkeerdruk situeert zich vooral in de centrumstraten en in de omgeving van het sportcomplex Ter Muncken. Andere parkings zoals achter de Sint-Martinuskerk, de stationsomgeving, de parking aan het atheneum en het gemeenteplein blijven vaak onderbenut terwijl de hoofdstraten vol staan.



In Outrijve is er nu, na de restauratie van de Tombeelmolen, soms sprake van een parkeerdruk in de omliggende woonwijken.

Het parkeren zal worden onderzocht binnen het kader van een regulerend parkeerbeleid. Er moet onderzocht worden waar er eventueel sprake is van parkeerdruk in de centrumstraten en wat de juiste omvang is van het probleem.

4.3.8. VERVOERSPLANNEN/CARPOOLING

Momenteel bestaan er geen grote initiatieven van bedrijven om hun vervoer te organiseren, zowel individueel als op niveau van een gans bedrijventerrein. In het mobiliteitsplan dient er onderzocht te worden welke de mogelijkheden zijn en hoe de gemeente de bedrijven en andere belangrijke verkeersaantrekkende functies kan stimuleren om aan een meer duurzame vorm van vervoersmanagement te werken.

Bossuit – Outrijve kaart 4.1
Avelgem kaart 4.2
Waarmaarde – Kerkhove kaart 4.3

5. DEFINIËRING VAN HET VERDERE ONDERZOEK

5.1. INLEIDING

In de tweede fase zullen minstens twee scenario's worden uitgewerkt. Een trendscenario (effecten van het vroeger beleid - vóór de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - geprojecteerd tegen de tijdshorizon van 2010), en één of meerdere scenario's gebaseerd op een duurzaamheidsprincipe (samenhangend geheel van mogelijke beleidsopties binnen het referentiekader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen).

Wat het verkeersnetwerk betreft, zal de scenario-opbouw in eerste instantie te maken hebben met de effecten van verkeersingrepen op regionaal verkeer, zoals de categorisering van het wegennet. Ook de verkeerscirculatie en de inrichting van de infrastructuur van het wegennet (b.v. type doortocht) in de gemeente kunnen bouwstenen zijn voor de opbouw van de scenario's. In verband met de belangrijkste thema's die aan bod moeten komen in het mobiliteitsplan (zie vorig hoofdstuk), worden enkele beleids- en onderzoeksvragen gesteld, die verder onderzoek richting kunnen geven.

5.2. ONDERZOEKSVRAGEN:

| Onderzoeksvraag | Omschrijving | te maken door |
|--|--|---|
| 1. functies | | |
| 1.1. situering van de belangrijkste verkeersaantrekkende functies in de gemeente | Scholen, bedrijven, winkels, nieuw containerpark, winkelconcentraties, bijkomende economische ontwikkelingen (Containerterminal, site "grote fabriek",...) | Leiedal+gemeente (op basis gegevens GAPAK) |
| 1.2. situering van de nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen in de gemeente | Bijkomende verkavelingen, industriezones, ambachtelijke zones, handelszaken,...; | Leiedal+gemeente (op basis gegevens GAPAK) |
| 2. gemotoriseerd verkeer | | |
| 2.1. Woon/werk- en woon/school- verplaatsingen | - Volkstelling 1991 (NIS), indicatief voor de belangrijkste verplaatsingspatronen - Scholenenquête 1999 (RISO) | Leiedal+Langzaam Verkeer |
| 2.2. kruispunttellingen | - op belangrijkste kruispunten - op dinsdagen en donderdagen van 16u.30 tot 17u.30 | tellingen : Gemeente verwerking Leiedal + Langzaam Verkeer |
| 2.3. intensiteitskaarten van de belangrijkste wegen | 1.automatische intensiteitmetingen AWW <ul style="list-style-type: none"> • N8 Kerkhove kmpt 64.8 en 65.0 • N453 Kerkhove kmpt 9.2 • N36 Kerkhove kmpt 46.1 • N8 Heestert kmpt 76.5 2. - afgeleid uit de kruispunttellingen | AWV+ Leiedal + Langzaam Verkeer |

| | | |
|---|--|---|
| | - afzonderlijke kaarten voor vrachtwagens | |
| 2.3. ongevalanalyse | In kaart brengen ongevalgegevens: <ul style="list-style-type: none"> • OngevallenGIS provincie West-Vlaanderen • Politie | Gegevens <ul style="list-style-type: none"> • Provincie • Politie Verwerking <ul style="list-style-type: none"> • Leiedal + Langzaam verkeer |
| 2.4. Herkomst- en bestemmingsonderzoek: om aandeel van doorgaand (vracht-)verkeer te kennen: <ul style="list-style-type: none"> - Welke zijn de belangrijkste verkeersgenererende bedrijven in de gemeente en omgeving? - Naar waar moet het verkeer? | -Enquête bij belangrijkste verkeersgenererende bedrijven in Avelgem en buurgemeenten <ul style="list-style-type: none"> - bevraging trafieken - Multimodaal model: selected link; onderzoek naar bestemming / herkomst van verkeer op regionale schaal | AWV+ Leiedal+ Langzaam verkeer + gemeente |
| 3. fietsers | | |
| 3.1 inventariseren bestaande fietspaden | type fietspad, breedte, staat | Voor gewestwegen: AWV voor gemeentewegen: gemeente |
| 3.2. kruispunttellingen | Samen met de tellingen voor auto's | gemeente |
| 3.3. intensiteiten op de belangrijkste wegen | af te leiden uit de kruispunttellingen | Leiedal+langzaam verkeer |
| 3.4. de weg naar school | lijst met scholen schoolenquêtes 1999 (RISO) bewonersonderzoek deelenkernen 1998 – 1999 (RISO) | |
| 3.5. mogelijke nieuwe doorsteken | uit schoolenquêtes | |
| 3.6. subjectieve onveiligheid voor fietsers | Schoolenquêtes | |
| 3.7. bestaande toeristische fietsroutes | | |
| 3.8. inventariseren kerkwegen | | |
| 3.9. fietsers bij grote bedrijven en tewerkstellingszones | Enquête | |
| 4. voetgangers | | |
| 4.1. inventaris van de toeristische wandelroutes | | |
| 4.2. ligging van de zebra's | | |

| | | |
|---|--|--|
| 4.3. subjectieve onveiligheid | | |
| 4.4. schoolomgevingen | | |
| 5. openbaar vervoer | | |
| 5.1. lijnvoering en de frequentie van de bussen | Enquête RISO 1999 | De Lijn – Leiedal+Langzaam Verkeer |
| 5.2. schuilhuisjes: plaats, type, uitrusting | | gemeente |
| 5.3. aantal opstappende passagiers | | De Lijn |
| 6. parkeren | | |
| Parkeerdrukonderzoek | - Huidig parkeeraanbod voor parkeerbalans - bezettingsgraad | Gegevens: Verwerking: <ul style="list-style-type: none"> • gemeente • Leiedal + Langzaam Verkeer |