

Mobiliteitsplan Avelgem

deel 2

Synthesenota

PAC oktober 2003

INLEIDING

1 DOELSTELLINGEN MOBILITEITSPLAN

Voor de opbouw van een mobiliteitsplan werden richtlijnen gepubliceerd en dient een specifieke methode gevolgd te worden. In deze nota werden deze richtlijnen en methoden mee opgenomen. Dit moet de leden van de begeleidingsgroep en andere geïnteresseerden die niet vertrouwd zijn met deze richtlijnen, toelaten de opbouw van het plan te volgen. **Deze tekstgedeelten worden in een ander lettertype weergegeven.** De teksten die betrekking hebben op Avelgem zijn gewoon geprint.

Fase 2 behelst de opbouw van het plan en resulteert in onderhavige synthesesnota.

In dit werkdocument wordt **beleidsvoorbereidend** werk verricht. Hier wordt door middel van scenario's systematisch onderzocht welke de consequenties zijn van een aantal keuzemogelijkheden waarover het beleid (de verschillende partners van het mobiliteitsconvenant) beschikt.

Fase 3 - het beleidsplan Duurzame Mobiliteit - is dan de beleidskeuze van de gemeente. Het geeft de krachtlijnen en de verantwoordelijkheden aan voor een geïntegreerd programma van acties voor de korte, middellange en lange termijn.

2 OPBOUW MOBILITEITSSCENARIO'S

In de tweede fase worden dus minstens een tweetal **mobiliteitsscenario's** uitgewerkt: een trendscenario en een scenario duurzame mobiliteit (trendbreukscenario). Een scenario is de projectie van een samenhangend pakket van beleidsmaatregelen tegen de tijdshorizon van het jaar 2010. In het **trendscenario** wordt de doeltreffendheid van het verder zetten van het **huidige** mobiliteitsbeleid onderzocht m.b.t. ruimtelijke, socio-economische en verkeersontwikkelingen tegen genoemde tijdshorizon van 2010. Wat het Vlaamse Gewest betreft gaat het trendscenario uit van het vroegere beleid in de periode vóór 1997, het referentiejaar waarin het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is goedgekeurd.

De doelstelling van het mobiliteitsconvenant is het realiseren van een **trendbreuk**. De sterke verbetering van de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en een beheersing van de groei van de automobilititeit moeten worden gerealiseerd door middel van een ruimtelijke herstructurering, een selectieve bereikbaarheid met de auto, gekoppeld aan een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

De systematische analyse van gewenste trendbreuken vindt plaats in één of meerdere **scenario('s) duurzame mobiliteit**. Vastgesteld werd dat een trendbreuk enkel kan gerealiseerd worden door een samenhangend geheel van ontwikkelingen en overheidsmaatregelen op verschillende terreinen: de mobiliteitseffecten van **ruimtelijke (A)** en **verkeersontwikkelingen (B)** en van **ondersteunende** (b.v. fiscale of juridische) **maatregelen (C)** dienen elkaar te versterken.

Daarom worden in de verdere procedure telkens volgende werkdomeinen of modules gehanteerd.

	Fase 2 Opbouw van het plan		Fase 3 Beleidsplan
WERKDOMEINEN	Trendscenario (stap 2.2) ⇒	Scenario's Duurzame Mobiliteit A, B, C (stap 2.3) ⇒	Keuze scenario Duurzame Mobiliteit (stap 3.1 en 3.2)
WERKDOMEINEN STAPPEN			
Werkdomein A Mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen <ul style="list-style-type: none"> - BPA's, APA's, ... - strategische projecten - categorisering van wegen en straten 			
Werkdomein B De verkeersstructuur per vervoerswijze, incl. Veiligheidszorg: <ul style="list-style-type: none"> - voetgangers - fietsers - openbaar vervoer - auto - vrachtverkeer - andere 			
Werkdomein C Ondersteunende maatregelen			
D – Interactie tussen de werkdomeinen			
Evaluatie t.a.v. problemen en doelstellingen	Evaluatie	Evaluatie	

3 SYNTHESE PROBLEEMSTELLING

De belangrijkste probleempunten die naar boven kwamen in de oriëntatie – en onderzoeksfase, worden hier nog eens samengevat.

3.1 MOBILITEITSPROBLEMEN IN RELATIE MET DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

3.1.1 Centrumgemeente Avelgem

- De gemeente Avelgem beschikt over een relatief grote scholenpopulatie. De meeste van deze scholen liggen dan ook langs de grote assen van de gewestwegen, waardoor deze schoolomgevingen de nodige aandacht verdienen naar verkeersveiligheid en bereikbaarheid toe.
- Aanwezigheid van een regionaal bedrijventerrein en de containerterminal aan de Schelde genereert en trekt veel (zwaar vracht-)verkeer aan.
- Probleem van sluipverkeer dat het drukke verkeer op de gewestweg in het centrum wil vermijden.
- Verkeersonveilige situaties bij in- en uitrijden van parkings van bedrijvigheid en handelszaken langs de Leynseelstraat en de Doorniksesteenweg (b.v. grootwarenhuis BIS).

3.1.2 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. Hier is ook geen halte voorzien voor openbaar vervoer.
- De verkeersonleefbaarheid die wordt gecreëerd door het zware vrachtverkeer, kan als één van de oorzaken voor de toenemende leegstand worden aangeduid.
- Geen goede fietsverbinding van de Vlaanderenstraat naar het Oude kanaal, nochtans een route die vaak door scholieren wordt gebruikt.

3.1.3 Outrijve

- De kwaliteit van de leefomgeving wordt aangetast door het drukke, doorgaande verkeer en het hoge aandeel van het zwaar vrachtverkeer op de N353.

3.1.4

Waarmaarde

- Deze deekern is zeer slecht voorzien van winkels, er is geen bakker of slager, waardoor de inwoners verplicht zijn de wagen te nemen gezien het openbaar vervoer geen alternatief is in Waarmaarde.

3.1.5

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.
- Slechte ontsluiting kadegebonden bedrijvigheid.

3.1.6

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Er wordt in het kader van het structuurplan een uitgebreid locatie-onderzoek gevoerd voor een nieuwe locatie voor het gemeentelijk afvalstoffenpark. Bij de inplanting van dit nieuwe containerpark dient men terdege rekening te houden met het mobiliteitsgenererende karakter ervan. Er zullen enkele verkeersbegeleidende en ondersteunende maatregelen moeten getroffen worden voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. De voorkeur van de gemeente gaat momenteel uit naar een terrein dat gelegen is op de gronden van Electrabel tussen Rugge en Waarmaarde, ten zuiden van de N8. Momenteel lopen de onderhandelingen nog, waardoor op dit moment nog geen definitieve locatie kan worden aangegeven in dit mobiliteitsplan.

Synthese

- Slechte ontsluiting van bedrijven op verschillende niveaus:
 - micro: overlast in woonstraten;
 - macro: verbinding van containerterminal met het hoofdwegennet.
- Verkeersaantrekkende functies langs de steenwegen en de combinatie van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zorgen vaak voor conflicten.
- Slecht uitgebouwd voorzieningenapparaat in de deekernen (vooral in Bossuit en Waarmaarde) heeft een sterke autoafhankelijkheid tot gevolg.

3.2 PROBLEEMSTELLING VERKEERSSTRUCTUUR

3.2.1 Wegennet

Autoverkeer

- De verkeerscongestie voor het gemotoriseerde verkeer in Avelgem beperkt zich tot de centrumstraten (Oudenaardse- en Doorniksesteenweg). Het kruispunt met rode lichten (aan de Kerkstraat) genereert files omdat de rijstroken niet recht in elkaars verlengde gelegen zijn.
- Doordat men het drukke centrum wil vermijden ontstaat sluipverkeer in de woonwijken.
- Er is een probleem van (te) hoge snelheid in de (lintvormige) doortochten van de woonkernen, gelegen langs de N8 en N353. In Avelgem in de omgeving van scholen en in woonwijken is er eveneens een problematiek van overdreven snelheid. Het wegbeeld in de doortochten dwingt geen verlaagde snelheid af; in sommige doortochten is zelfs 70 km/uur toegestaan. De drukke verkeersstromen tegen hoge snelheid leiden tot moeilijke oversteekbaarheid en een gevoel van onveiligheid.

Vrachtverkeer

- Veel zwaar vrachtverkeer dat met hoge snelheid door de centra rijdt zorgt voor verkeersonleefbare situaties in de kernen.
- Slechte bewegwijzering.

Parkeren

- Bewoners werpen op dat er een toegenomen parkeerdruk is in het centrum van Avelgem en in de buurt van het sportcentrum. Maar van echt structurele parkeerproblemen is in de gemeente Avelgem geen sprake.

3.2.2 Openbaar vervoer

Er zijn te weinig of zelfs geen halteplaatsen in de deelgemeenten (geen in Waarmaarde en Kerkhove). Ook de frequentie van het openbaar vervoer wordt als te laag ervaren. Op het grondgebied van de gemeente wordt zeker niet op alle plaatsen voldaan aan de criteria van het decreet op de Basismobiliteit.

De verbindingen met Kortrijk, Waregem en Oudenaarde zijn slecht voorzien. Het aanbod is niet goed afgestemd op de schoolkinderen, de bussen zitten overvol en op woensdagmiddag is er geen extra verbinding voorzien. Er is evenmin een verbinding naar het station van Anzegem.

Het huidige openbaarvervoeraanbod en het ontbreken ervan biedt geen alternatief voor het autoverkeer in Avelgem. (bron: [inspraakvergadering met bevolking](#))

3.2.3 Fietsverkeer

Er is geen volledig fietsnetwerk.

In de centra zijn er volgens de bevolking (te) weinig fietsvoorzieningen. Buiten de centra zijn de fietsvoorzieningen vaak in zeer slechte staat. De fietser is op de fietspaden langs de steenwegen onvoldoende beschermd (geen fysieke afscherming): auto 's en vrachtwagens kunnen de bochten afsnijden over de fietspaden. Ronde punten zijn vaak niet fietsvriendelijk aangelegd.

Er is een specifiek probleem van verkeersveiligheid op een aantal vrijliggende fietspaden op plaatsen waar zijstraten toekomen.

Er zijn potenties voor de uitbouw van een recreatief fietsnetwerk (nu al voor een groot deel gebruikt): jaagpaden langs de Schelde en het kanaal Bossuit – Kortrijk, de oude spoorwegbermen, de veldwegels en paadjes tussen de landbouwkavels.

Voor de fietsers stellen zich een aantal belangrijke problemen inzake oversteekbaarheid (b.v. omgeving Oudenaardsesteenweg - Kasteelstraat).

3.2.4

Voetgangers, centrumstraten en schoolomgevingen

De centrumgemeente Avelgem beschikt over een zeer grote scholengemeenschap. Er stelt zich een probleem van verkeersveiligheid voor voetgangers en scholieren. Maatregelen die hiervoor een oplossing kunnen 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 (hinderlijk opgestelde bloembakken...).

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

3.2.5

Verkeersveiligheid

Resultaten uit het ongevallen-GIS

(ongevallen tussen 1998 en 2000, enkel op genummerde wegen)

Op het grondgebied van de gemeente Avelgem zijn geen zogenaamde *gevaarlijke punten* geselecteerd (prioriteitswaarde hoger dan 15).

Er zijn enkele opvallende knelpunten voor fietsers:

- Stijn Streuvelslaan - Doorniksesteenweg;
- Kasteelstraat – Oudenaardsesteenweg;
- Stijn Streuvelslaan – Leynseelstraat – Stampkotstraat - Kortrijkstraat.

3.2.6

Vervoerplannen/carpooling

Momenteel bestaan er geen grote initiatieven van bedrijven om hun vervoer te organiseren, individueel noch op niveau van een gans bedrijventerrein. In het mobiliteitsplan dient 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.

De ruimtelijke en verkeerskundige problemen worden op kaarten per deelkern weergegeven.

4 VERKEERSONDERZOEKEN

In het kader van de mobiliteitsplanning werd een reeks onderzoeken georganiseerd:

- intensiteitstellingen auto, zwaar verkeer, fiets;
- snelheidsmetingen;
- bedrijfsenquête bedrijventerrein Avelgem;
- scholenenquête
- ongevallenanalyse;
- parkeerdrukonderzoek;
- analyse openbaar vervoer;
- analyse fiets.

Onderzoeksresultaten worden in deze synthesenota gebruikt als basis voor de opbouw van de scenario's. De resultaten van het onderzoek worden gebundeld in een apart onderzoeksrapport.

TRENDSCENARIO

1 STRUCTUUR VAN DIT DEEL

Het trendscenario is het scenario dat de effecten van de voortzetting van het huidige beleid projecteert m.b.t. ruimtelijke, socio-economische en verkeersontwikkelingen tegen een tijdshorizon (2010).

Het trendscenario wordt in de opbouw van het plan als contrast gehanteerd met de scenario's Duurzame Mobiliteit. Het trendscenario moet aangeven hoe de mobiliteit en voornamelijk de mobiliteitsproblemen evolueren indien de gemeente haar huidige beleid verder zet.

De ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in Avelgem staan in relatie met ontwikkelingen op een groter schaalniveau: Daarom worden alvorens in te gaan op specifieke trends op gemeentelijk niveau ook een aantal trends op macroniveau aangegeven: hierbij gaat de aandacht vooral naar algemene socio-economische ontwikkelingen op Vlaams niveau (b.v. toename wagenbezit,...) en ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in de regio.

2.A TRENDS IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

2.A.1 TRENDS IN BESTEMMINGSPANNEN BPA'S, APA'S, GEWESTPLAN

Avelgem kent een sterke concentratie van functies en voorzieningen in het hoofddorp Avelgem. De kern groeit in het trendscenario zeer sterk aan door invulling van de grote reserves woonuitbreidingsgebied. Mensen wonen daardoor steeds verder van de kern, zodat ze minder vlug geneigd zijn zich te voet of met de fiets te verplaatsen.

2.A.2 RUIMTELIJKE TRENDS EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

Uitbreiding containerterminal

De huidige containertrafiek bedraagt 22.000 ton per jaar. Tegen 2010 zou deze trafiek toenemen tot 40.000 ton per jaar, i.e. een toename met 82%. Het verkeersgenererende effect wordt in onderstaande tabel berekend.

Straten	Per dag			Ochtendspitsuur		
	2002 ¹	Toename afvoer/aan- en afvoer ²	Trend 2010	Intensiteit 2002 ³	Toename ⁴	Intensiteit Trend
N8 tussen Stationsstraat en Leopoldstraat		+68 / +136 (55%)		84	+14	98
Via Leynseelstraat (N8) richting Kortrijk		+42 / +84 (34%)		63	+5	68
Via Oudenaardsesteenweg (N8) in Avelgem-centrum		+26 / +52 (21%)		109	+9	118
Doorniksesteenweg (N353)		+53 / +106 (43%)		69	+11	80
Balcaenstraat richting Celles		+2 / +4 (2%)		23		
TOTAAL			273 /			
Verkeer afkomstig van bedrijventerrein Avelgem	150 / 300	+123 / +246 (100%)	546	31	+25	56

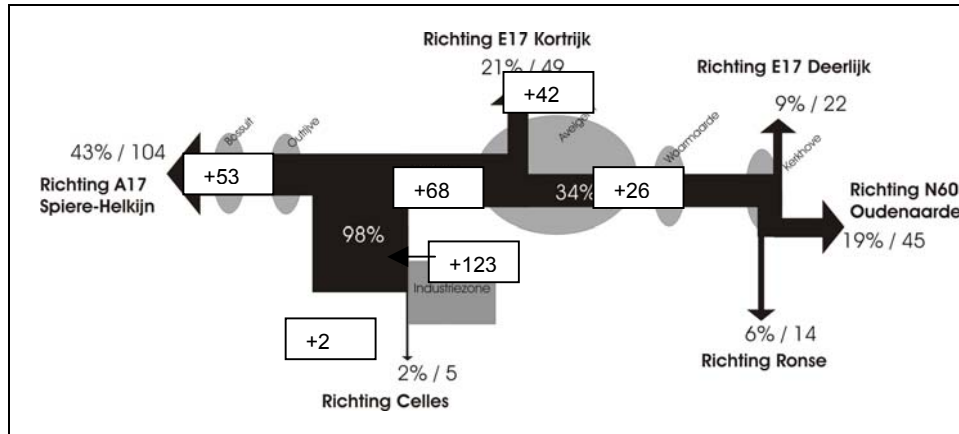
¹ Op basis van bedrijfsenquête Avelgem, uitgaand verkeer / uitgaand en inkomend

² + 82% vrachtverkeer te verwachten bij uitbreiding containertrafiek van 22.000 ton naar 40.000 ton per jaar; verdeeld over routes o.b.v. huidig routekeuzegedrag; wegrijdende vrachtwagens (afvoer) / aan- en afvoer in veronderstelling dat vrachtwagens ook uit de zelfde richting komen aangereden

³ uit verkeerstellingen tijdens ochtendspits, uitgevoerd op verschillende plaatsen in Avelgem (12/9/2002)

⁴ 82% van waargenomen verkeer dat tussen 7 en 9u de Industrielaan in en uit rijdt (omgerekend per uur); verdeeld over routes o.b.v. huidig routekeuzegedrag

Wegrijdende vrachtwagens, per dag (7-18u)



2.A.3

TRENDS IN RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSTRUCTUUR

In het trendscenario worden de verkeersnetwerken niet als ruimtelijk structurerend aanzien. Er wordt eerder een omgekeerde strategie gevolgd: de verkeersnetwerken worden zo goed en zo kwaad als het kan aangepast in functie van de ruimtelijke ontwikkelingen.

2.B TRENDS IN VERKEERSNETWERKEN

2.B.1 TRENDS IN VERVOERSWIJZEKEUZE

In het trendscenario worden geen specifieke inspanningen gedaan om de vervoerswijzekeuze te wijzigen. De verwachte modalsplitprognoses zijn richtinggevend voor de uitbouw van de verkeersnetwerken.

Tabel 2.1: De verwachte groei van de mobiliteit van personen in de komende decennia, per vervoerswijze.

Vervoerswijze	Referentieperiode	Groei (in %)	Verandering /jaar (%)	Bron
Weg	1990-2005	+44 à +53	+2.5 à +2.9	NCB, 1991
Openbaar	1990-2005	-18 à +24	-1.1 à +1.4	NCB, 1991
Spoor	1990-2020	+17	+0.8	NMBS, 1990
Weg	1987-2020	+39	+1.4	NMBS, 1990
Alle modi	1990-2005	+36 à +44	+2.1 à +2.5	NCB, 1991
Alle modi	1987-2020	+35	+0.9	NMBS, 1990
Alle modi	1987-2020	+28 à +45	+1.9 à +2.9	Meersman, 1991

Bron: Groeiprognoses en verandering op jaarbasis van de mobiliteit in België voor de aangegeven vervoersmodi en referentieperiode, uitgedrukt volgens de mobiliteit van personen (basis = persoonkm) (in %), RSV p. 259

Tabel 2.2: De verwachte vervoerswijzekeuze voor alle motieven (Vlaanderen)

Vervoerswijze	1994-1995 ⁵	Verwachte trend	2010
Auto	63,7%	Stijgt	66,5%
Fiets	16,8%	+ Status-quo	16%
Te voet	13,9%	Daalt	12,5%
Openbaar vervoer	4,5%	Daalt	4%
Andere	1,1%	+ Status-quo	1%

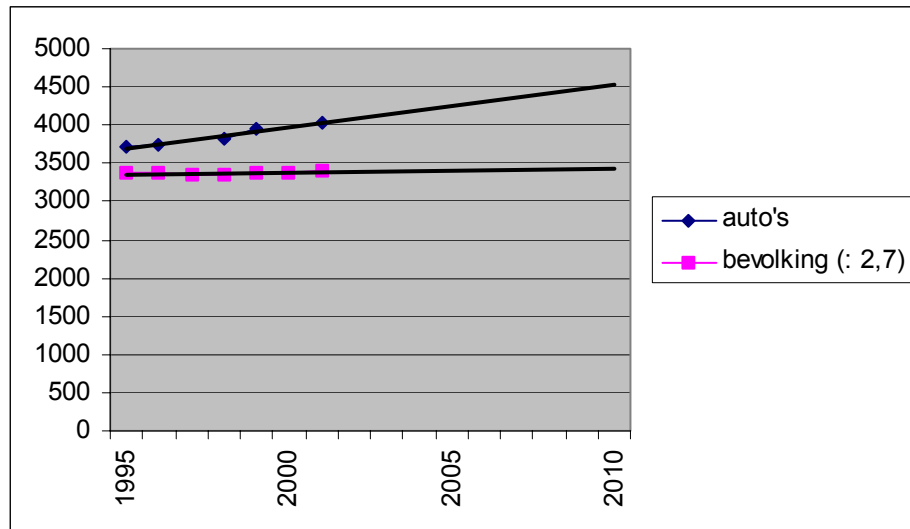
De auto is de enige modus die een significante aandeelstijging kent in de modal split. De mens wordt over het algemeen meer autoafhankelijk (In Avelgem is het autobezit zelfs hoger dan gemiddeld in Vlaanderen). Dit gaat ten koste van het aandeel voetgangers: de afstanden voor verplaatsingen met allerlei motieven nemen sterk toe.

Een andere verliezer is het openbaar vervoer. Deze achteruitgang heeft te maken met het slechte imago van het openbaar vervoer en de slechte competentie (langere verplaatsingstijden, minder comfort...).

In de periode 1996-2001 is het wagenpark in Avelgem jaarlijks gemiddeld met 51 auto's toegenomen. Dit terwijl de bevolking slechts zeer beperkt toenam (gemiddeld +14 inwoners per jaar). Avelgemse gezinnen beschikken steeds meer over een tweede en derde auto. Het gemiddelde wagenbezit ligt in Avelgem trouwens hoger dan gemiddelde in Vlaanderen (resp. 1 auto per 2,3 en 2,7 inwoners). Als de trend wordt verder gezet, mogen we tegen 2010 een 400-tal bijkomende auto's verwachten, die wellicht allemaal tijdens de spits op de Avelgemse wegen terug te vinden zijn.

⁵ Hoe het vooruitgaat, Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag, Min. V.d. Vlaamse Gemeenschap, Mobiliteitscel, 1996, p 9

Figuur 2.1: Prognose toename autopark (1995 – 2010)



Bovenstaande figuur toont aan dat het Avelgemse autopark sterker toeneemt dan men zou verwachten op basis van de bevolkingstoename (1 auto per 2,7 inwoners).

2.B.2 TRENDS IN WEGENNET

Omleidingsweg N391 vanaf Moen-Station tot aan industriezone Avelgem

De N391 loopt rond de kern van Zwevegem (langs kanaal) en heft er de (doorgaande) verkeersfunctie van de N8 op. De weg wordt verder ook doorgetrokken van vóór de kern van Heestert tot aan de industriezone Avelgem. Hiervoor wordt het tracé van het gewestplan gevolgd: de weg loopt

voor een stuk op de oude spoorwegberm en buigt dan af naar de Etienne Balcaenstraat (industriezone Avelgem) (variant 1).

Er bestaan ook alternatieve tracés die (gedeeltelijk) afwijken van het gewestplan:

- volledig tracé op de oude spoorwegbedding volgen tot aan de Doorniksesteenweg (variant 2);
- enkel een omleiding rond de bebouwde kern van Heestert en weer aantakkend op de N8 vóór de bebouwing van de Leynseelstraat (dus nog op Zwevegems grondgebied aantakkend) (variant 3);
- enkel omleiding rond de bebouwde kern van Heestert, maar weer aantakkend op de N8 aan het kruispunt Stampkotstraat - Stijn Streuvelslaan (dus met de nodige onteigeningen...) (variant 4).

Een laatste mogelijk variant, het behoud van het bestaande tracé met herinrichting van de doortochten zal worden besproken in het duurzaam scenario.

Kanaalweg Heestert – Moen – Bossuit

Aan de oostzijde van het kanaal wordt een belangrijke verkeersweg gecreëerd. Er wordt gedeeltelijk gebruik gemaakt van bestaande (al dan niet verder uit te bouwen) wegen zoals de Kanaalweg, Oeverlaan... De weg loopt door een natuurgebied en een vogelhabitatrichtlijngebied.

2.B.3 TRENDS IN OPENBAARVERVOERNETWERK

Er wordt uitgegaan van het behoud van het huidige aanbod op het vlak van busverkeer.

Overzicht bestaande buslijnen

LIJNNR	LIJN	TYPE LIJN	LENGTE op grondgebied Avelgem	COMMERCIELE SNELHEID grondgebied Avelgem	FREQUENTIE Weekdag	Zaterdag	Zon-/feestdag
83a	Kortrijk – Heestert - Avelgem	Verbindende streeklijn	2,1 km op totaal van 16,2 km	31 km/u	15 ritten H/T dal om de 2u; spits ong. om de 30 min	7 ritten H/T	6 ritten H/T
83b	Kortrijk – Otegem - Avelgem	Functionele lijn (schoolvervoer)	2,9 km op totaal van 17,7 km	29 km/u	6 ritten H/T (enkel spits)	5 ritten H/T	3 ritten H/T
85a	Avelgem - Spiere	Ontsluitende streeklijn	5,3 km op totaal van 14,1 km	46 km/u	7 ritten H, 4 ritten terug (enkel spits)	-	-
65	Avelgem - Oudenaarde	Verbindende streeklijn	4,5 km op totaal van 18 km	35 km/u	15 ritten H/T dal om de 3 uur spits: meerdere bussen per uur (gericht op scholen; rijden niet in juli en aug.)	-	-
97	Doornik – Avelgem Avelgem - Ronse	Verbindende streeklijn	Beperkt: enkel tussen busstation en Schelde	Geen gegevens	12 / 11 ritten resp. H/T; vooral tijdens spits (niet klokvast) 13 / 17 ritten resp. H/T; vooral tijdens spits (niet klokvast)	4 H/T 4 / 5 resp. H/T	4 H/T 4 H/T

2.B.4 TRENDS IN AFBAKENING VAN VERKEERS- EN VERBLIJFSGEBIEDEN

Er is geen afbakening van verkeers- en verblijfsgebieden. Het verkeer wordt met zo weinig mogelijk weerstand door de kernen geloodst (tegen 70 km/uur). De stroom snel rijdende auto's en vrachtwagens zorgt voor een sterke barrièrewerking in de kleinere kernen (Kerkhove, Waarmaarde, Outrijve, Bossuit). In Avelgem komen ook heel wat woongebieden onder druk te staan ten gevolge van sluipverkeer. Fietzers en voetgangers komen door hierdoor in de verdrukking.

2.B.5 TRENDS IN FIETSRUTES

Er bestaat geen samenhangend fietsroutenetwerk. In de mate van het mogelijke wordt wel geïnvesteerd in fietspaden. Deze bevinden zich echter enkel op (delen van) de belangrijke verkeerswegen. Op tal van andere plaatsen blijft het door het vele en snelle verkeer gevaarlijk fietsen.

2.B.6 TRENDS IN DE VERKEERSVEILIGHEID

Ondanks (puntsgewijze) investeringen in verkeersveiligheid wordt het onveiligheidsgevoel niet verminderd. Vooral de hoge snelheid in de kleinere kernen zorgt voor zeer gevaarlijke situaties.

2.B.7 TRENDS IN PARKEERVOORZIENINGEN

Bij een vraagvolgend parkeerbeleid zal de parkeerdruk in de kernen toenemen. Hierdoor zal minder ruimte beschikbaar zijn voor verblijfsactiviteiten, voetgangers en fietsers. Ook ruimte voor kernversterking gaat verloren. Dit leidt tot een onevenwicht tussen de verkeersruimte (weg, parking...) en de verblijfsruimte (pleinen, groenstructuren...).

In een trendscenario wordt geen onderscheid gemaakt tussen duur en het doel van het parkeren. Enkel door een differentiatie in het parkeerbeleid kunnen ongewenste effecten, zoals langdurig parkeren in een winkelstraat, parkeeroverlast in woonbuurten, e.d. aangepakt worden. Het is van essentieel belang het juiste parkeerbeleid te voeren op de juiste plaats.

2.C WERKDOMEIN C TRENDS IN ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Handhavingsbeleid

- Snelheidscontroles;
- controles tegen wild parkeren.

CAMPAGNE / SENSIBILISERING DOELGROEPEN

Woon-schoolverkeer

Reeds sterk uitgebouwde sensibilisering in de scholen (verkeersonderricht met behulp van een *verkeerskoffer*, U stopt toch ook?, Ik laat me zien, fietspool, werking met oudercomités, acties in *Week van de Zachte Weggebruiker...*).

Aan scholen wordt onderzocht of zone 30 kan worden ingevoerd.

Woon-werkverkeer

Info- of sensibiliseringscampagnes gericht op het bedrijfsleven worden opgezet.

Woon-winkelverkeer

Marktbus.

Toeristisch verkeer

- Fietsverhuur;
- VVV.

3 BESLUIT TRENDSCENARIO SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C

In het trendscenario worden de verkeersnetwerken (en vooral het (vracht)autonetwerk) aangepast en uitgebouwd om sterke ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten. Zo wordt de N391 aangelegd tussen Knokke-Zwevegem en het bedrijventerrein van Avelgem om een sterke uitbreiding van de bedrijvigheid, in het bijzonder de uitbouw van de containerterminal, toe te laten. Ook tussen Bossuit en Knokke-Zwevegem wordt, aan de oostkant van het kanaal, een prominente verkeersweg uitgebouwd.

De bebouwde kernen groeien verder aan, vooral aan de randen. De sterkste aanwas doet zich voor in de hoofdgemeente Avelgem. Het gaat voornamelijk om autogerichte en ruimteverslindende verkavelingen.

Het openbaar vervoer kan voor de meeste verplaatsingen niet concurreren met de auto. Vooral het overstappen verloopt moeizaam (slechte afstemming op treinen...). De omgeving van het busstation ligt er verwaarloosd bij en nodigt niet uit om er te verblijven in afwachting van een volgende bus. De kleinere kernen Waarmaarde, Kerkhove en in het weekend Outrijve en Bossuit worden niet bediend door openbaar vervoer.

Fietsers en voetgangers moeten op de drukke straten die de kernen doorsnijden wijken voor het rijdende en stilstaande autoverkeer. Het aanbod aan parkings wordt systematisch verhoogd om de toenemende vraag in te willigen.

Op het vlak van sensibilisering (ondersteunende maatregelen) heeft de gemeente een sterke reputatie. Dit leidt tot een grote betrokkenheid van de bevolking bij het mobiliteitsdebat.

OPBOUW SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT (STAP 2.3)

1 STRUCTUUR VAN DIT DEEL

Voor de opbouw van het duurzaam scenario vertrekken we van de doelstellingen van het mobiliteitsconvenant en reeds bestaande beleidskaders, aangevuld met gemeentelijke doelstellingen. De doelstellingen vormen het afwegingkader voor de latere evaluatie. Het duurzaam scenario behandelt, net als het trendscenario, drie werkdomeinen: de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen (werkdomein A), de ingrepen op de verkeersnetwerken (werkdomein B) en de ondersteunende maatregelen (werkdomein C). De samenhang tussen deze verschillende werkdomeinen wordt eveneens aangegeven (werkdomein D).

2 DOELSTELLINGEN

Mobiliteitsconvenant

Een **scenario Duurzame Mobiliteit** is een samenhangend geheel van mogelijke doelstellingen binnen het referentiekader van het Vlaamse Gewest (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen) inzake mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersstructuren per vervoerswijze en ondersteunende maatregelen. Een scenario is met andere woorden slechts duurzaam indien het aan de initiële doelstelling van het mobiliteitsconvenant voldoet, geformuleerd in *artikel 2 van het moederconvenant*.

Art.2 van het moederconvenant

Het onderhavige mobiliteitsconvenant wil ertoe bijdragen:

- de verkeersveiligheid te verhogen;
 - de verkeersleefbaarheid te verbeteren en
 - de vervoersvraag te beheersen
- door middel van:
- ruimtelijke herstructurering en
 - selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan
 - een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

De doelstellingen zijn de basis voor het duurzaam scenario (trendbreukscenario). Doelstellingen worden afgeleid uit beleidsdocumenten van de hogere planniveaus: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1), Mobiliteitsplan Vlaanderen (2), Vlaams Totaalplan Fiets (3), Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (4). Voor een aantal doelstellingen worden zelf taakstellingen toegevoegd met het oog op het bereiken van een aanvaardbaar kwaliteitsniveau (5).

1 VERHOGEN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID			
DOELSTELLING	TAAKSTELLING	MOGELIJKE INDICATOREN	GEMEENTELIJKE MAATREGELEN
ALGEMEEN (2)			
Sterke reductie van aantal doden (ongeacht een totale toename van verkeer)	Algemeen: minimaal -50% in periode 1999-2010; jongeren (-26 j) min. -62% Autosnelwegen: in 2010 min. 25% daling t.o.v. 1999 Gewest- en provinciewegen: tegen 2010 min. 65% daling t.o.v. 1999 (bibeko) en 60% bubeko Gemeentewegen: tegen 2010 min. 65% daling t.o.v. 1999 (bibeko) en 55% bubeko	Ongevalcijfers	Duurzaam-veilige herinrichting van wegen: streven naar: <ul style="list-style-type: none"> - functioneel gebruik: voorkomen van oneigenlijk gebruik van infrastructuur (wegencategorisering); - homogeen gebruik: voorkomen van grote verschillen in snelheid, richting en massa bij (middel)hoge snelheden; - voorspelbaar gebruik: de weg moet gewenst verkeersgedrag afdwingen.
Sterke reductie van aantal zwaar gewonden (ongeacht een totale toename van verkeer)	Algemeen: minimaal -50% in periode 1999-2010; Autosnelwegen: in 2010 min. 25% daling t.o.v. 1999 Gewest- en provinciewegen: tegen 2010 min. 60% daling t.o.v. 1999 (bibeko) en 55% bubeko Gemeentewegen: tegen 2010 min. 55% daling t.o.v. 1999 (bibeko) en 55% bubeko	Ongevalcijfers	Beperken rijnsnelheid: kans op dodelijk ongeval is veel kleiner in zone 30
Beperken licht gewonden t.o.v. gereden voertuigkilometer	Tegen 2010 max. 57 licht gewonden per 100 miljoen voertuigkm (i.p.v. 78 in '99)	Ongevalcijfers	

2 VERBETEREN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID			
DOELSTELLING	TAAKSTELLING	MOGELIJKE INDICATOREN	GEMEENTELIJKE MAATREGELEN
Beperken van luchtverontreiniging, gezondheidshinder	EU-normen inzake emissies	Nox, SO ₂ , fijn stof, lood-concentraties	Beperken hinder van gemotoriseerd verkeer in kwetsbare gebieden (b.v. draaiende auto's, bussen... aan scholen)
Beperken van geluids- en trillingshinder	Norm in behoefte-analyse AWW ligt op 65dB(A)	Aantal gehinderden door geluid en trillingen t.g.v. wegverkeer Equivalent geluidsniveau uitgedrukt in dB(A)	Beperken rijsnelheid (continu); onderhoud van wegdek, keuze van wegdek bij herinrichting
Beperken van geurhinder	Geen kwantitatieve taakstelling	Moeilijk te meten; eerder subjectieve aanwijzing door gehinderden	Zie gezondheidshinder
Verhogen van oversteekbaarheid in bebouwde gebieden	Gemiddelde wachttijd in bebouwde kom overal minder dan 15 sec. ⁶ ; buiten bebouwde kom nabij bebouwing max. 30 sec.	Gemiddelde wachttijd voor oversteken	Verlagen snelheid ⁷ ; oversteekbeveiliging (middeneiland, verkeerslichten...)
Streven naar evenwichtig ruimtegebruik: straat als verblijfsruimte (spelen, wandelen...)	Voetpadbreedte min. 1,7 m ⁸ ; best 2,3 m	Verhouding verkeersruimte / verblijfsruimte Voetpadbreedte	Aandacht voor voetpaden
Verhogen van belevingswaarde: kwaliteit van publiek domein	Geen kwantitatieve taakstelling	Aanwezigheid structureel groen; totale oppervlakte van netwerk van publiek domein...	Opmaak masterplan voor publiek domein
Beschermen en indien mogelijk versterken van landschap en erfgoed	Geen kwantitatieve taakstelling	Structureerende werking / hinder van (her)nieuw(d)e weg op totaalbeeld van landschap	Afstemming structuurplan - mobiliteitsplan

⁶ Vanaf een gemiddelde wachttijd van 15 seconden is een weg moeilijk oversteekbaar; als de gemiddelde wachttijd groter is dan 30 seconden, is de oversteekbaarheid zo slecht dat men risico's gaat nemen (Bron: ASVV, 1996)

⁷ Door het verlagen van snelheid vergroot de hiaattijd waar je makkelijker kan oversteken; snelheden hoger dan 50 km/uur worden bovendien overschat, waardoor men minder vlug zal oversteken (hoewel het wel kan).

⁸ Volgens algemene bouwverordening uit 1996 moeten trottoirs minimum 1,5 m zijn (uitzondering min. 1 m indien rooilijnbreedte minder dan 9 meter); om rolstoelen vlot toe te laten is 1,7 m het minimum en 2,3 m de aangewezen breedte.

3 BEHEERSEN VAN DE VERVOERSVRAAG			
DOELSTELLING	TAAKSTELLING	MOGELIJKE INDICATOREN	GEMEENTELIJKE MAATREGELEN
RUIMTELIJKE HERSTRUCTURERING			
Ruimtelijke bundeling van verplaatsingsbehoeften: toepassen van principe van nabijheid (1)	Een noemenswaardig aandeel van de woonbehoefte realiseren binnen 1 km van de kern van het hoofddorp met verzorgende functies (school, winkels...)	Aantal inwoners binnen straal van 1 km van de verzorgende kern	Woonverdichting in de hoofdgemeente; menging van functies
Locatiebeleid afgestemd op (multimodaal) bereikbaarheidsprofiel (1): <ul style="list-style-type: none"> - Woningbouw en persoonintensieve functies nabij openbaarvervoerknooppunten - Zwaarverkeer generende functies aansluiten op aangepaste ontsluitingsstructuur 	Een belangrijk aandeel van de tertiaire ontwikkeling (kantoren, KMO's) realiseren binnen straal van 1 km van busstation	Modal split van nieuwe werknemers	Verdichting nabij openbaarvervoerknooppunten (busstation)
SELECTIEVE BEREIKBAARHEID MET AUTO			
Optimaal benutten van huidig verkeerssysteem	Totale reistijd tot belangrijke omliggende attractiepolen mag met niet meer dan x% toenemen	Reistijd Totale afstand verkeersluw gebied	Uitwerken wegencategorisering
Voeren van een restrictief parkeerbeleid	Max. parkeernorm per locatie	Aantal parkeerplaatsen	Gedifferentieerd parkeerbeleid gericht op de verschillende doelgroepen (bewoners, klanten winkels...)
STIMULEREN VAN OPENBAAR VERVOER			
Verhogen van openbaarvervoergebruik	Verhogen van aantal busreizigers (aantal niet-betalende én betalende)	Commerciële snelheid-reistijdsverhouding (Vf-waarde): reistijd met openbaar vervoer t.o.v. reistijd met auto	Busstation Avelgem uitbouwen als bovenlokale draaischijf van streekbussen

DOELSTELLING	TAAKSTELLING	MOGELIJKE INDICATOREN	GEMEENTELIJKE MAATREGELEN
STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK (3)			
Verhogen van fietsgebruik (absoluut én relatief)	Toename van aandeel fietsverplaatsingen in totaal aantal verplaatsingen: +4% tussen 2000 en 2010 (gemiddeld in Vlaanderen van 15% naar 19%)	% met de fiets in modal split	Uitbouw fijnmazig fietsrouten netwerk

3 DUURZAAM SCENARIO

In deze paragraaf worden mogelijke elementen per werkdomein (A, B en C), die in aanmerking kunnen komen voor mogelijke ontwikkelingen / varianten, opgesomd. Ze worden eveneens in kaarten in beeld gebracht. Tekst en kaarten vullen mekaar aan. Er wordt een beeld gegeven van ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen op macroniveau alvorens in te zoomen op de uitwerking op gemeentelijk niveau. Voor een aantal werkmodules bestaan er verschillende varianten.

3.A WERKDOMEIN A MOGELIJKE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

3.A1 Module A1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) is momenteel in opmaak. Er is reeds een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur beschikbaar. Deze wordt hier dan ook als leidraad genomen voor het bepalen van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Wonen

In het kader van het GRS werd een woonbehoeftestudie opgemaakt. De woonbehoefte voor de periode 1998 – 2007 kwam op 266 eenheden. Het structuurplan heeft de ambitie om deze wooneenheden vooral te realiseren in het centrum van de kernen door inbreidingsprojecten. In het centrum van Avelgem wordt nieuwe gestapelde woningbouw gestimuleerd. Voor mobiliteit is de kernversterking een goede zaak. Door de nabijheid zijn heel wat verplaatsingen te voet of met de fiets mogelijk.

Economische ontwikkeling

Avelgem is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. In navolging van het provinciaal structuurplan, wordt in het GRS de optie genomen om de bedrijvigheid niet uit te breiden. Het regionale bedrijventerrein blijft behouden en wordt geoptimaliseerd, maar wordt niet verder uitgebreid. Er wordt (voorlopig) ook geen bijkomend lokaal bedrijventerrein ontwikkeld. De lokale economische

ontwikkeling richt zich in de eerste plaats op de ontwikkeling van KMO's, handel en horeca en dienstverlenende en verzorgende activiteiten die via verweving in de centrumgebieden en in gebieden voor gemengde functies worden ingebracht. Voor verdere toelichting zie structuurplan.

3.A2

Module A2

Strategische ruimtelijke projecten, belangrijk vanuit mobiliteitsoogpunt

Koppelingsgebieden tussen Avelgem-centrum, het bedrijventerrein en de Scheldemeersen

Koppelingsgebieden zijn gemengde zones die de overgang vormen tussen de harde bebouwde ruimte (centrum en bedrijventerrein) en de zachte onbebouwde ruimte (Scheldemeersen). Door het voorzien van een fiets- en wandelroute parallel aan de Rijtgracht worden de verschillende gebieden ook letterlijk aan elkaar gelinkt.

Oude spoorwegberm als non-stop fietsroute

De oude spoorwegbedding wordt omgevormd tot een groene en recreatieve as. Op of naast de berm wordt een non-stop fietsroute aangelegd die zowel voor functioneel (alternatief voor drukke N8) als recreatief fietsverkeer een grote betekenis heeft.

Groote Fabriek – stationsomgeving als (her)nieuwe ontwikkelingspool

De omgeving van het oude station – Huttegem – Groote Fabriek – sportcomplex Ter Muncken wordt nieuw leven ingeblazen. De Groote Fabriek wordt als een gemengd gebied ontwikkeld en via voetgangers- en fietsdoorsteken verknoopt aan de stationsomgeving. Deze wordt mee opgenomen in de nieuwe dynamiek en uitgebouwd tot een aangename verblijfsruimte.

Doortochtaanpak

Bossuit, Outrijve, Waarmaarde en Kerkhove zijn kleine kernen die in twee gedeeld worden door het verkeer dat door de kern snijdt. Door een doortochtaanpak moet het verkeer zich lokaal aanpassen aan de verblijfsfunctie. Door een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte wordt de verkeersveiligheid en –leefbaarheid voor de omwonenden bijkomend verhoogd.

Ook in Avelgem wordt een doortochtaanpak voorgesteld. Deze wordt geïntegreerd in een ruimere aanpak van kernversterking. De Stationsstraat – Doorniksestraat – Oudenaardsesteenweg (tot Bevrijdingslaan) worden als lokale hoofdstraat en centrumas uitgebouwd.

Omgeving pompgebouw (Bossuit) als recreatieve aantrekkingspool

De omgeving van het oude pompgebouw wordt verder uitgebouwd als bovenlokaal centrum voor riviertoerisme en recreatief fiets- en wandeltoerisme. Verschillende fiets- en wandelroutes worden er verknoopt. Er zijn voorzieningen die de toeristische functie ondersteunen (informatieverlening, beperkte overnachtingsmogelijkheden, fietsverhuur...).

3.A.3 Module A3 Categorisering van wegen

3.A.3.1 Hoofd- en primaire wegennet en knooppunten

Avelgem ligt in een redelijk grote maas van **hoofdwegen**:

- de E17 / A14 Gent – Kortrijk – Rijsel;
- de E403 / A17 Brugge – Kortrijk – Doornik;
- de A8 Rijsel – Doornik – Halle;
- de E40 / A10 Gent – Brussel.

Deze maas wordt op Vlaams niveau een stuk verkleind door de intentie om de N60 tussen Gent via Ronse tot aan de A8 uit te bouwen tot een **primaire weg type I**.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Schaalniveau
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Europa en Vlaanderen
Primaire weg type I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Vlaanderen en (klein)stedelijke gebieden
Primaire weg type II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Vlaanderen en (klein)stedelijke gebieden

3.A.3.2 Secundair wegennet en knooppunten

In het Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS W-V) zijn de secundaire wegen geselecteerd. Dit zijn wegen met een verbindende (type I), ontsluitende (type II) functie op provinciaal niveau. Secundaire wegen type III hebben naast een ontsluitende functie voor gemotoriseerd verkeer ook een verbindende functie voor openbaar vervoer en fiets.

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

Secundaire wegen type I

In het provinciaal structuurplan zijn volgende wegen geselecteerd als secundaire weg type I: N391 (omleidingsweg Knokke-Zwevegem) en N8 tot de N8e in Avelgem.

Het lijkt logisch deze secundaire weg type I door te laten lopen tot aan het kruispunt met de N353, waar zowel in oostelijke als in westelijke richting een secundaire weg type II vertrekt. Op alle secundaire wegen (ook type I) primeert in het bebouwde gebied de verkeersleefbaarheid op de doorstroming.

Secundaire wegen type II

- N8e, van de N8 Kortrijkstraat tot de N353 Doorniksesteenweg (zie hogerstaande opmerking);
- N8, van de N8e Stijn Streuvelsstraat (of N353 zie opmerking) tot in Oudenaarde;
- N353, van de N8e tot de N50 (Warcoing);
- N382 - N36 (vanaf Kaster-Anzegem) tot de N8 in Kerkhove.

Secundaire wegen type III

Geen selectie.

3.A.3.3

Lokale wegen

Lokale wegen zijn de wegen die niet in een hoger plankader geselecteerd werden als hoofdweg, primaire of secundaire weg. De lokale wegen worden ingedeeld volgens de drie functies van wegen (verbinden, ontsluiten en toegang geven) en kunnen vervolgens worden onderverdeeld naargelang het gebied waarop zij betrekking hebben. Door aan elke straat een duidelijk statuut te geven kan beter vorm worden gegeven aan de leesbaarheid van de verkeersstructuur. Iedere weg of straat krijgt een geëigende plaats in de wegencategorisering en een daarop geënte eigen weginrichting, afhankelijk van zijn verkeersfunctie én zijn ruimtelijke omgeving.

<i>Categorie</i>	<i>Hoofdfunctie</i>	<i>Aanvullende functie</i>	<i>Schaalniveau</i>
Lokale weg I	Verbinden op lokaal niveau	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Meerdere gemeenten en omgeving
Lokale weg IIA	Ontsluiten en verzamelen op lokaal niveau	Toegang geven tot percelen	Twee kernen
Lokale weg IIB	Ontsluiten en verzamelen op lokaal niveau	Toegang geven tot percelen	wijk, bedrijvenzone
Lokale weg III	Toegang geven tot percelen	Ontsluiten op buurtniveau	Woonstraat, winkelstraat, ventweg, landelijke weg

Lokale weg type I

Weg met een interlokale verbindingfunctie

Een lokale weg type I is een interlokale verbindingsweg die meerdere kernen met elkaar verbindt. De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal (regionaal) niveau. De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. Op deze wegen geldt een snelheid van 70 km/uur indien niet bebouwd, en afhankelijk van de ontsluitingsbehoefte van 'aangelanden'. Binnen de bebouwde kom wordt de weg uitgebouwd als verblijfsgebied. Binnen de centra geldt een 'doortochtprincipe' van 50-30 km/uur.

Lokale weg type IIA

Weg met een verzamel- / ontsluitingsfunctie op gemeentelijk niveau

Hoofdfunctie van de weg is verzamelen c.q. ontsluiten op gemeentelijk niveau. De weg draineert al het verkeer tussen naburige kernen en voert het naar een weg van hogere orde. Interlokale verkeersstromen worden zoveel mogelijk vermeden. Snelheid en gedrag van gemotoriseerd verkeer worden afgestemd op de omgeving.

Dit soort wegen kan via de wegbreedte, typologie van beplanting, merk- en oriëntatiepunten in de omgeving worden vormgegeven.

Lokale weg type IIB

weg met een verzamel- / ontsluitingsfunctie op deelgebiedniveau

De hoofdfunctie van de weg is, net als de lokale weg type IIA verzamelen en ontsluiten. Het schaalniveau is echter verschillend. Terwijl de lokale weg type IIA nog een verzamel- en ontsluitingsfunctie op gemeentelijk niveau heeft, heeft een lokale weg type IIB slechts een functie in het ontsluiten van een deelgebied (wijk, KMO-zone...). De weg kan onderdeel vormen van een enkelrichtingscirculatie.

Lokale weg type III

Erftoegangsweg (woonstraat, winkelstraat, landelijke weg, fietsweg)

Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). Hier primeert de verblijfsfunctie. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd. Deze wegen kunnen op termijn opgenomen worden in verruimde Zone 30-gebieden.

Selectie van lokale wegen

Lokale weg type I

- Balcaenstraat / N391: interlokale verbinding van Avelgem en deerkernen naar Escanaffles – Celles
- N453 / Oudenaardsesteenweg, vanaf rotonde tot grens Wortegem-Petegem: interlokale verbinding van Kerkhove naar Elsegem en Petegem en niet verder (verbinding naar Oudenaarde via N8, secundaire weg).

Lokale weg type IIA

ONTSluitING OF VERZAMELWEG OP GEMEENTELIJK NIVEAU

- Moenstraat: lokale verzamelweg, verbinding tussen Bossuit en Moen (en niet verder);
- Bevrijdingslaan – Bosstraat – Knobbelstraat: lokale verzamelweg, verbinding tussen Avelgem en Otegem / Tiegem (en niet verder);
- Ruggestraat: lokale verzamelweg, verbinding tussen Ruggen en Ruinen (en niet verder).

Lokale weg type IIB

ONTSLUITINGSWEG BEDRIJVENZONE

Nijverheidslaan: ontsluiting van bedrijvenzone Avelgem

WIJKONTSLUITINGSWEGEN AVELGEM-CENTRUM

- Neerstraat – Driesstraat – Knobbelstraat
- Kortrijkstraat (oud tracé N8)
- Stampkotstraat
- Hoogstraat – Kerkhofstraat
- Ganzenhofstraat
- Pontstraat – 's Maartensstraat
- Leopoldstraat – Kasteelstraat

WIJKONTSLUITINGSWEGEN OUTRIJVE

- Molenstraat
- Heestertstraat (tot aan Molenstraat)

WIJKONTSLUITINGSWEGEN RUGGE

- Langestraat (tot waar bebouwing loopt)

WIJKONTSLUITINGSWEGEN WAARMAARDE

- O.L.Vrouwstraat
- Nieuwstraat (tot waar bebouwing loopt)

WIJKONTSLUITINGSWEGEN KERKHOVE

- Krevelstraat (tussen N36 en N8)
- Kapellestraat – Ten Hove (tevens ook Industrie-ontsluitingsweg)

Lokale weg type III

Alle overige wegen worden geselecteerd als lokale weg type III.

3.A.3.4

Categorisering spoorwegen en stations

Hoofdstations

Het station van Kortrijk werd in het RSV geselecteerd als hoofdstation.

Secundaire spoorlijnen en knooppunten

Er ligt geen spoorlijn op het grondgebied van de gemeente. In het provinciaal structuurplan werden geen openbaarvervoerknooppunten geselecteerd.

We zouden Avelgem kunnen beschouwen als een *knooppunt van intergemeentelijk niveau*. De kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Waregem (en Doornik) zijn dan te beschouwen als knooppunten van *regionaal niveau*.

3.A.3.5

Categorisering van waterwegen

Hoofdwaterwegen

De Schelde is in het RSV geselecteerd als hoofdwaterweg. In het PRS W-V wordt het accent van het binnenvaartverkeer en de eraan gebonden activiteiten wel hoofdzakelijk gelegd op de Leie.

Secundaire waterwegen

Het kanaal Bossuit-Kortrijk werd in het provinciaal structuurplan geselecteerd als secundaire waterweg. Het vervult een beperkte functie in het goederenvervoer (onsluiten naar hoofdwaterwegen). Het kanaal heeft daarnaast een belangrijke functie op het vlak van recreatie en natuurontwikkeling. Om zowel de toenemende recreatieve functie als een beperkte functie als drager van goederenvervoer te handhaven voor de toekomst, is het noodzakelijk de vooropgestelde toegankelijkheid van deze waterlopen te behouden.

3.B

WERKDOMEIN B

INGREPEN IN DE VERKEERSNETWERKEN

De visie op de verkeersnetwerken vertrekt van de bestaande en gewenste ruimtelijke structuur (Avelgem structuurondersteunend hoofddorp en specifiek economisch knooppunt). Er wordt getracht zowel voor personen als voor goederen een multimodale verkeersstructuur te ontwikkelen, afgestemd op de ruimere omgeving.

Multimodale ontsluiting personen

Er wordt een integrale visie ontwikkeld op de uitbouw van de verschillende verkeersnetwerken:

- wegnnet: volgens wegencategorisering, doortochtaanpak;
- openbaarvervoernetwerk:
 - Avelgem als intergemeentelijk knooppunt,
 - Streeklijnen naar omliggende stedelijke gebieden,
 - Basismobiliteit voor alle kernen;
- fietsnetwerk: functionele en recreatieve fietsroutes: langs verkeerswegen en/of langs rustigere alternatieven, uitbouw samenhangend netwerk;
- voetgangersnetwerk: afbakening verblijfsgebieden, Zone 30-ingrepen, voetgangersdoorsteken, looproutes.

Per deekern worden de verschillende verkeersnetwerken samengebracht in een verkeersstructuurschets.

Multimodale ontsluiting goederen

De binnenvaart is een zeer duurzame vervoerwijze: ze zorgt voor het laagste energieverbruik en het minste milieuhinder (minder dan per spoor en veel minder dan over de weg). Vanaf de overslagpunten moeten de goederen echter met een ander vervoermiddel getransporteerd worden. Vanaf de containerterminal in Avelgem is de weg de enige mogelijkheid. Avelgem ligt echter niet aan de autosnelweg, en de draagkracht van de secundaire wegen die naar de omliggende hoofdwegen (autosnelwegen) leiden is niet grenzeloos. Op basis van de huidige vrachtverkeersstromen (overigens niet enkel afkomstig van de containerterminal) is de grens ver bereikt. Ruimtelijke ontwikkelingen die de hoeveelheid vrachtverkeer sterk doen toenemen, moeten vermeden worden.

De ontsluiting van het vrachtverkeer verloopt in eerste instantie via de bestaande secundaire wegen (zie wegencategorisering). Een doortrekking van de N391 tot in Avelgem is niet gewenst. Wel kan op het grondgebied van Zwevegem een lokale oplossing gezocht worden voor de moeilijke doortocht van Heestert (zolang deze niet tot in Avelgem komt).

3.B.1

Module B1

Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/voetgangersnetwerken

Centrumgebieden

De afbakening van centrumgebieden is gericht op bebouwde gebieden met een zekere dichtheid en een verscheidenheid aan functies. Binnen deze bebouwde gebieden bevinden zich specifieke attractiepolen die veel (potentiële) voetgangers aantrekken. Voorbeelden hiervan zijn scholen, openbare diensten (gemeentehuis, post, culturele centrum), winkelcentrum...

In deze gebieden geldt een diffuse oversteekbaarheid. De voetganger kan op elke locatie de weg op een veilige manier oversteken. Voorwaarde is een aangepast rijgedrag (snelheid) van het gemotoriseerde verkeer.

Verblijfsgebieden

Verblijfsgebieden zijn bebouwde gebieden met een specifieke aandacht voor het verblijfskarakter, maar in eerste plaats voor de voetganger. Binnen deze verblijfsgebieden wordt gestreefd naar logische en veilige voetgangersnetwerken. De invloedssfeer van een verzorgingsgebied wordt voor voetgangers geraamd op een straal van 600 meter. Binnen deze straal gelden specifieke kwaliteitsnormen, zoals voetpadbreedte, materiaalgebruik en verlichting, maar ook de directheid van de looproutes en de mate van oversteekbaarheid van de weg. Specifieke aandacht dient te worden besteed aan de details van het openbare domein (verlaagde stoepen, plaats van allerlei obstakels, onderhoudsstaat...). Kinderen, ouderen en mindervaliden (rolstoelgebruikers, gehandicapten) bepalen de norm.

Woonstraten

Woonstraten zijn lokale wegen type III die voorkomen in het verblijfsgebied. De verblijfskwaliteit primeert boven de verkeersfunctie. De invoering van Zone 30 volstaat om voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer gezamenlijk gebruik te laten maken van dezelfde weg. Snelheidsmetingen moeten uitwijzen of bijkomende snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn om de inrichting van een woonstraat tot Zone 30 te rechtvaardigen.

3.B.2

Module B2

Fietsroutes/netwerk

Wenslijnen bepalen

In het onderzoeksrapport werd aan de hand van de gegevens van de volkstelling van 1991 een analyse gemaakt van de vervoerswijzekeuze voor het woon-werk- en het woon-schoolverkeer (zie ook trends in verplaatsingspatronen). Ook de verschillende bestemmingen waar men werkt of naar school gaat werden in beeld gebracht. Op basis van deze gegevens werden wenslijnen uitgezet tussen de verschillende bestemmingen.

Voor de uitbouw van een consistent fietsroutenetwerk binnen de gemeente vormt het door de provincie uitgetekende netwerk een goede basis. Het is de opdracht van het lokale niveau om de mazen van het netwerk te verkleinen door het selecteren van aanvullende routes en het realiseren van fietsdoorsteken.

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De provincies hebben in opdracht van het Vlaamse Gewest een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- ‘non-stop hoofdroute’ met zeer hoge kwaliteitseisen (grotendeels conflictvrij);
- bovenlokale functionele routes: kernenverbindend netwerk met maaswijdte van 3,5 kilometer.

Non-stop hoofdroutes

Dit zijn hoogwaardige snelle routes, een soort van fietssnelwegen, gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 15 km, tendens naar grotere afstanden wegens verbeterde fietstechniek, infrastructuur,

fietsvergoedingen...) en doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd.

Selectie van non-stophoofdroutes:

- spoorroute op oude spoorwegberm;
- Schelderoute (tussen spoorroute en Ruggestraat aan noordzijde van Schelde, verder aan zuidzijde);
- Kanaal van Bossuitroute.

Bovenlokale fietsroutes

Bovenlokale routes zijn gericht op meer dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km) in het woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. Volgende gebruikerseisen primeren hier:

- verkeers- en sociale veiligheid: vooral aandachtspunt in het woon-schoolverkeer;
- snelheid (kortste afstand, voorrangregeling, weinig wachttijden), comfort, kwaliteit en continuïteit: vooral belangrijk om ook andere doelgroepen (b.v. woon-werkverkeer) op de fiets te krijgen.

Het functionele fietsrouten netwerk valt grotendeels samen met de verbindingswegen voor autoverkeer, gezien dit doorgaans de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen. Het door de provincie ontworpen bovenlokale kernverbindende netwerk heeft een maaswijdte van 3,5 kilometer. Ook het functionele fietsrouten netwerk wordt hiërarchisch opgebouwd. Het is belangrijk dat de fietsvoorzieningen worden meegelift bij de ombouw van het wegennet volgens de nieuwe categorisering van het wegennet.

Selectie van bovenlokale fietsroutes:

- Doorniksesteenweg (N353) – Leopoldstraat – Kasteelstraat (N8e) – Oudenaardsesteenweg (N8);
- Ruggestraat;

- Kerkstraat – Oudenaardsesteenweg – Bevrijdingslaan – Bosstraat – Knobbelstraat;
- Brugstraat – Bruggesteenweg.

Lokaal fietsrouten netwerk

FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Dit zijn routes die niet opgenomen worden in het provinciale fietsrouteplan. Ze vervolledigen het netwerk op gemeentelijk vlak. Samen vormen zij een samenhangend fijnmazig netwerk langs waar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt kunnen worden.

- Lokale functionele fietsroutes: Dit zijn routes die alternatieve verbindingen vormen tussen de kernkernen en attractiepolen. Ze vervolledigen het netwerk en zorgen voor de fijnmazigheid ervan.
- Lokale doorsteken zijn belangrijk voor inkorting van de reistijd tussen twee bestemmingen.
- Bosdreven en veldwegen: zoveel mogelijk behoud van huidige smalle profiel, enkel voor plaatselijk, landbouw- en fietsverkeer, weren van sluipverkeer.

Mogelijke lokale fietsroutes

1. Bijkomende fietsroutes langs wegen met zekere verkeersfunctie
 - a Doorniksesteenweg (tussen Neerstraat en Stationsstraat) – Stationsstraat
 - b Kortrijkstraat – Leynseelsstraat
 - c Neerstraat – Driesstraat – Knobbelstraat
 - d Pontstraat – Sint-Maartensstraat – Stamkotstraat
 - e O.L.Vrouwstraat – Nieuwstraat
 - f Kaaistraat - Krevelstraat

2. Rustige alternatieve fietsroutes

- a jaagpad op linkeroever Schelde: van Bossuit tot grens Oost-Vlaanderen (bepaalde omleiding rond containerterminal);
- b Meersstraat – Harent – Ronnemontstraat (alternatieve route van Avelgem naar Ruggen en Ruinen door Scheldemeersen)
- c Alternatieve route van Outrijve door koppelingsgebied (langs Rijtgracht) naar Avelgem-centrum
- d Alternatieve route tussen Bossuit en Outrijve langs Smissestraat en deels bestaande en nieuwe landbouwwegen
- e Alternatieve route tussen Outrijve en Avelgem via Oude Fabriek en station: Molenstraat – Kouterstraat – nieuwe weg in omgeving van Puurbeek – nieuwe weg aan achterkant Groote Fabriek of Pontstraat – Doornstraat
- f Vanop Schelderoute aftakking naar Outrijve en Heestert (via Moerbeekstraat en Heestertstraat);
- g Alternatieve route tussen Avelgem-centrum – Ruggen – Waarmaarde – Kerkhove: parallel met Rijtgracht; deels langs bestaande wegen (Ruggekouterweg, Waterhoek, Rijtstraat)

RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

De recreatieve fietsroutes zijn een onderdeel van een totaal recreatief-toeristisch aanbod van de streek. In het recreatieve fietsroutenetwerk dient een duidelijke hiërarchie aanwezig te zijn.

- Hoofdroutes zijn langeafstandsroutes met een grote maaswijdte. Het zijn recreatieve, autovrije verbindingen met weinig knelpunten.
- (Boven)lokale routes vormen samen met de langeafstandsroutes het recreatieve fietsroutenetwerk. Het zijn overwegend aantrekkelijke en rustige routes langs bezienswaardigheden.
- Inkortingen of alternatieve recreatieve routes worden niet opgenomen in het knooppuntensysteem en vormen een nog fijnmaziger netwerk dat enkel wordt weergegeven op kaart.
- Themaroutes worden bij voorkeur ingepast in het fietsroutenetwerk (b.v. Natuurfietsroute).

Hoger aangegeven aanvullende routes hebben een belangrijke recreatieve functie op lokaal vlak. Ze vormen linken tussen de grote bovenlokale recreatieve non-stoproutes en de aantrekkelijke dorpskernen, en verknopen belangrijke recreatieve bestemmingen.

3.B.3 Module B3 Openbaarvervoernetwerk

3.B3.1 Knooppunten

Het busstation van Avelgem is een draaischijf van streeklijnen. Het wordt daarom geselecteerd als openbaarvervoerknooppunt van intergemeentelijk niveau.

Om beter in te spelen op de vervoervraag, kunnen de bussen naar Kortrijk tijdens de schoolspits verder doorrijden naar de school langs de Oudenaardsesteenweg en er na school weer vertrekken. Op de Oudenaardsesteenweg moet hiervoor de nodige halte-infrastructuur voorzien worden (b.v. ter hoogte van het voetbalveld of de parking van het Atheneum).

Op een analoge manier kunnen de bussen naar Oudenaarde (en Waregem) op momenten van een ploegenwissel (om 5h / 13h / 21h) doorrijden en vertrekken in het bedrijventerrein van Avelgem.

3.B3.2 Streeklijnen

De openbaarvervoerverbindingen van de verschillende vervoermaatschappijen (De Lijn West-Vlaanderen, De Lijn Oost-Vlaanderen, TEC Hainaut) worden op elkaar afgestemd. Bus 65 kan in het ideale geval verder doorrijden naar Kortrijk als bus 83.

Naast de bestaande streeklijnen naar Doornik (TEC 97), Kortrijk (DL W-VI 83), Oudenaarde (DL O-VI 65) en Ronse (TEC 97), kan een streeklijn naar Waregem ingelegd worden. Deze lijn passeert langs het L-station Anzegem en kan zorgen voor basismobiliteit in Waarmaarde en Kerkhove (zie onder). Gezien de sterke gerichtheid van Avelgem (en vooral de oostelijke deekernen)

op Oudenaarde wordt een aantal (bijkomende) ritten van de lijn 65 via Waarmaarde en Kerkhove geleid.

De streeklijnen sluiten in de stations waar ze toekomen (Kortrijk, Oudenaarde, Doornik, Waregem en Ronse) zo goed mogelijk aan op de belangrijke IC-treinen naar Brussel, Gent, Rijsel...

3.B3.3 Basismobiliteit, kwaliteitsniveau op lokaal niveau

In Vlaanderen bestaat een decretale basis omtrent basismobiliteit. Die is voorgeschreven in het decreet op de organisatie van het bezoldigde personenvervoer over de weg. De uitvoeringsbesluiten ervan zijn nog niet verschenen.

De berekeningswijze die voorlopig wordt gebruikt in afwachting van de uitvoeringsbesluiten is als volgt:

Typologie van het gebied Tijdstip	Stedelijke gebieden	Kleinstedelijke gebieden	Buitengebieden
Weekdagen piekuren: - 6 tot 9 h - 16 tot 19 h op woensdagen ook 11u45 tot 13u45	4 bussen per uur max 20' wachttijd	3 bussen per uur max. 30' wachttijd	2 bussen per uur max. 40' wachttijd
Weekdagen: daluren - 9 tot 16 h - 19 tot 21 h	3 bussen per uur max. 30' wachttijd	2 bussen per uur max. 40' wachttijd	1 bus per uur max. 75' wachttijd
Weekends en feestdagen - 8 tot 23 h	2 bussen per uur max. 40' wachttijd	1 bus per uur max. 75' wachttijd	1 bus per 2 uur max. 140' wachttijd
Maximale afstand tot halte in vogelvlucht	500 m	650 m	750 m

Er bestaan verschillende mogelijkheden om de deekernen van Avelgem (Bossuit, Outrijve, Waarmaarde, Kerkhove) te voorzien van basismobiliteit. Gezien de verzorgende functie van het hoofddorp Avelgem, is het wenselijk dat de belbus een vaste halte heeft in Avelgem-centrum.

Variant 1: Uitbreiden belbusgebieden Zwevegem en Anzegem

De deekernen van Avelgem worden bediend door twee overlappende belbussen, die beide een aanknopingspunt hebben in Avelgem-centrum.

Outrijve en Bossuit worden bediend door de uitgebreide belbus van Zwevegem. De belbus heeft een vaste halte aan het busstation van Avelgem. Hier kan men, indien gewenst, overstappen op lijn 83 richting Kortrijk en op lijn 65 richting Oudenaarde. De belbus rijdt tijdens de daluren, en vervangt de normale busdiensten van lijn 85a tijdens de daluren. Hij bereikt een frequentie van ongeveer één bus om de twee uur.

Waarmaarde en Kerkhove worden op een gelijkaardige manier bediend door een uitbreiding van de belbus Anzegem. De belbus heeft een vaste halte aan Avelgem busstation. De belbus biedt daarnaast ook de mogelijkheid om in het station van Anzegem over te stappen op de trein naar Oudenaarde. Het is wenselijk het traject Avelgem – Waregem via Waarmaarde en Kerkhove tijdens de spits als vaste lijn uit te bouwen.

Variant 2: Belbus Kluisbergen – Avelgem

Er wordt een belbus ingelegd die alle kernen van de gemeente Avelgem en Kluisbergen bedient. De belbus heeft haar ankerpunt aan Avelgem busstation. Tijdens de schoolspits en op zaterdagvoormiddag (marktdag) heeft de belbus een bijkomende vaste halte op de Oudenaardsesteenweg ter hoogte van het atheneum.

Omwille van de functionele gerichtheid op de verzorgende kern van Avelgem is het wenselijk om ook een aantal Waalse kernen (Celles, Escanaffles, Amougies, Mont de l'Enclus) te bedienen met de belbus.

3.B.4

Module B4

Wegenplan aansluitend op en conform met de wegcategorisering; routes zwaar verkeer

Omleiding Heestert

In het duurzaam scenario wordt niet geopteerd voor het doortrekken van de N391 tot aan de Doorniksesteenweg of de Balcaenstraat. In functie van de verkeersleefbaarheid van de dorpskern van Heestert en een verhoogde verkeersveiligheid (3 gevaarlijke bochten elimineren), kan een lokale omleiding van de N8 (secundaire weg type I) evenwel aangewezen zijn. In dit duurzaam scenario blijven twee mogelijke varianten over.

Variant 3:

Beperkte omleiding Heestert, volledig op grondgebied Zwevegem

Deze variant voorziet een zeer beperkte omleiding aan de zuidkant van de bebouwde kern van Heestert. De weg takt aan op het bestaande tracé van de N8 vóór de bebouwing van de Leynseelstraat. Het omleidingstracé loopt volledig op Zwevegems grondgebied.

Variant 4:

Beperkte omleiding Heestert, aansluitend ter hoogte van het kruispunt Stamkotstraat

Deze variant voorziet een beperkte omleiding rond de bebouwde kern van Heestert, die aantakt op het bestaande tracé van de N8 ter hoogte van het kruispunt Stampkotstraat - Stijn Streuvelsilaan. Het tracé loopt voor een deel op het grondgebied van Avelgem. Om het tracé te realiseren zijn een aantal onteigeningen nodig.

Doortochtaanpak

Zowel de hoofdkern Avelgem als de dealkernen Bossuit, Outrijve, Waarmaarde en Kerkhove, worden doorsneden door secundaire wegen. In de doortochten wordt ervoor gezorgd dat de auto- en vrachtwagenbestuurders hun gedrag aanpassen aan de omgeving (veel voetgangers en fietsers, oversteekbewegingen, parkeerbewegingen...). Bij het binnenrijden van de doortocht wordt door middel van een poorteffect duidelijk gemaakt dat men een ander soort gebied binnenrijdt. Het ruimtelijke beeld van de weg moet het gewenste verkeersgedrag duidelijk maken. Bij de doortochtaanpak hoort een aangepast snelheidsregime (zie 3.B5).

In de doortocht van Avelgem worden omwille van de omvang verschillende zones afgebakend die zorgen voor een geleidelijke overgang van verkeersgebied naar centrumgebied. De overgang naar de bebouwde kom wordt gemarkeerd door een buitenpoort; hier wordt de snelheid van 70 naar 50 km/h teruggebracht. Na een overgangszone is er een tweede poort, een binnenpoort, die het binnenrijden van het centrumgebied markeert. In dit centrumgebied wordt er bijzondere aandacht besteed aan de inrichting van het publiek domein.

Ter hoogte van Ruggeslaan wordt geen doortochtaanpak toegepast op de N8 (de kern ligt niet echt aan de N8 en de bebouwing staat er redelijk ver van de weg). Het kruispunt met de Ruggestraat dient wel beveiligd te worden, met het oog op een betere oversteekbaarheid. De Ruggestraat vormt de ruimtelijke drager van de kern. Haar profiel dient gewijzigd (versmald) om de centrumsfeer te versterken.

Routes zwaar verkeer

De secundaire wegen zijn de *hoofdroutes voor het zwaar verkeer*. Het zwaar verkeer dient net als het autoverkeer in de doortochten haar rijstijl aan te passen aan de omgeving. Via de secundaire wegen wordt het zwaar verkeer naar het hoofdwegennet geleid. De Balcaenstraat is tot aan het

bedrijventerrein ook opgenomen in het bovenlokaal netwerk voor zwaar verkeer.

Daarnaast zijn er nog *secundaire routes voor zwaar verkeer*. Deze hebben een verzamel- en ontsluitingsfunctie vanuit/naar naburige bestemmingen. De Ruggestraat is als enige lokale weg type IIA geen lokale route voor zwaar verkeer. De weg snijdt immers dwars door de kern van Rugges. Bovendien bestaan er voldoende nabijgelegen alternatieve routes om de andere oever van de Schelde te bereiken (N8 of N391).

De lokale ontsluitingswegen voor de bedrijvenczones in Avelgem en Kerkhove (Nijverheidslaan en Kapellestraat – Ten Hove) zijn eveneens geselecteerd als secundaire route voor zwaar verkeer.

3.B.5

Module B5

Verkeersveiligheidsplan aansluitend op of geïntegreerd in A3, B1, B2 en B4

Bossuit

De doortocht van de N353 door Bossuit is een zone 50. De overige straten in het verblijfsgebied kunnen een zone 30-statuuut krijgen (in het bijzonder de omgeving van de school en de kerk).

Outrijve

De doortocht van de N353 door Outrijve is een zone 50. De overige straten in het verblijfsgebied kunnen een zone 30-statuuut krijgen, in het bijzonder de omgeving van Outrijveplein.

Avelgem

De N353 gaat ter hoogte van de rotonde aan de Balcaenstraat over van zone 70 naar zone 50. Het punt waar de non-stopfietsroute de Doorniksesteenweg (N353) kruist, wordt beveiligd. Het invoeren van een zone 30 vanaf het kruispunt Stijn Streuvelslaan – Doorniksesteenweg – Stationsstraat tot iets voorbij het kruispunt met de Kerkstraat ter hoogte van de scholen), zou het verblijfskarakter van de centrumstraat (met vele winkels en voorzieningen) ondersteunen en de veiligheid verhogen. Komende via de N8 uit de richting van Kerkhove, rijdt men 200 meter voorbij het kruispunt met de Toekomststraat het verblijfsgebied van Avelgem binnen. Via een poorteffect wordt de overgang van 70 naar 50 beklemtoond. Het kruispunt met de Kasteelstraat wordt bijzonder beveiligd in functie van overstekend fietsverkeer.

Rugge

De Oudenaardesteenweg (N8) blijft omwille van de grote afstand tussen weg en bebouwing zone 70. Het kruispunt van de N8 met de Ruggestraat wordt wel beveiligd, om de fietsers op een veiligere manier te kunnen laten oversteken.

Waarmaarde

De Oudenaardesteenweg (N8) wordt in de doortocht van Waarmaarde zone 50. De inrichting van de weg verhoogt het verblijfskarakter van het centrum. Delen van het centrumgebied ten zuiden van de N8 (met kerk, school) kunnen omgevormd worden tot zone 30 (Onze-Lieve-Vrouwstraat, Ter poeleweg...).

Kerkhove

De Oudenaardesteenweg (N8) wordt in de doortocht van Kerkhove zone 50. De aangepaste inrichting van de weg verhoogt het verblijfskarakter. Op de rotonde in het centrum wordt een duidelijke hiërarchie aangebracht: het onderscheid tussen de aansluitende secundaire wegen (N8 en N36) en de lokale weg naar Wortegem-Petegem (N453) wordt duidelijk gemaakt. Op de N453 wordt ter hoogte van de school een zone 30 ingevoerd. De achterliggende woonwijk (waar ook de achteringang van de school ligt) kan eveneens opgenomen worden in een zone 30.

3.B.6

Module B6

Parkeerplan en parkeerbeheer

Stand-stillprincipe

Het mobiliteitsplan streeft naar het toepassen van het stand-stillprincipe. Dit betekent dat in de dorpscentra geen nieuwe parkeerplaatsen bijkomen. Het beheer en het aantal parkeerplaatsen wordt bij herinrichting bepaald in functie van het verbeteren van de voorzieningen voor zwakke weggebruikers.

Beter rendement bestaand areaal

Globaal genomen zijn er (meer dan) voldoende parkeerplaatsen in het centrum van Avelgem. Het parkeeraanbod wordt gereguleerd in functie van attractiepolen, randactiviteiten en de straatfunctie.

3.B.7

Module B7

Overstapvoorzieningen

Openbaar vervoer

Het verhogen van de intermodaliteit is een essentieel element om de potentie van het openbaar vervoer te verhogen. Aantrekkelijke (overdekte) bushaltes in de hoofddorpen kunnen zorgen voor een betere uitstraling van het openbaar vervoer en maken de wachttijd aangenamer.

Deze knooppunten worden ingericht met comfortabele wachtaccommodatie, overdekte fietsstallingen, gebruiksvriendelijke reizigersinformatie (op termijn displays met real time informatie). De overstaptijd wordt verkleind door afstemming van uurregelingen.

Het gemeentebestuur zorgt samen met De Lijn voor een uniforme en comfortabele halte-uitrusting volgens de richtlijnen van De Lijn.

Fietsenstallingen en langparkeerplaatsen aan het station van Avelgem stimuleren de ketenmobiliteit (b.v. fiets → bus → te voet).

Fietsenstallingen

Om de bereikbaarheid van de verschillende kernen te bevorderen, krijgen niet alleen de haltes van het openbaar vervoer aandacht, maar ook de bereikbaarheid per fiets, onder meer door het voorzien van comfortabele, diefstalveilige fietsenstalling op regelmatige afstanden in het handelscentrum en de centrumsfeer.

Zo nodig worden fietsenstallingen geplaatst in overleg met aangelanden (b.v. ter beschikking stellen van grond).

3.C
WERKDOMEIN C
PROGRAMMA VAN ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE
MAATREGELEN

Verder aan te vullen met selectie uit onderstaande tabel.

3.C.1
Module C1
Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

Vervoersmanagement woon-schoolverkeer

Schoolvervoerplannen: scholen mee betrokken in mobiliteitsdebat. Investerings in schoolomgevingen (b.v. zone 30, parkeerbeleid...) en schoolroutes, maar daar tegenover staat een engagement van de scholen (stimuleren fietsgebruik door fietspoolen, sensibilisering, gemachtigde opzichters...).

Vervoersmanagement woon-werkverkeer

Opmaak bedrijfsvervoerplan containerterminal en Balta.

3.C.2
Module C2
Tarifering, parkeren, openbaar vervoer

3.C.3
Module C3
Algemene sensibilisatie door middel van campagnes, bewonersparticipatie

Avelgem heeft op dit vlak reeds een sterke reputatie. Verder ondersteunen en uitbouwen van bewonersparticipatie.

3.C.4
Module C4
Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

3.C.5
Module C5
Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerreglementeringen, e.a.

Sluitstuk van het beleid naast infrastructurele ingrepen.

3.C.6
Module C6
Dynamisch verkeersmanagement

3.C.7
Module C7
Beleidsondersteuning, monitoring

Regelmatig onderzoek om de effecten van de ingrepen te meten en indien nodig bij te sturen.

LIJST MET MOGELIJKE C-MAATREGELEN

WOON-WERKVERKEER
Verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor werknemers
Betalend parkeren voor werknemers
Reparatiedienst voor fietsen
Wachthokje voor carpoolers
Carpoolparkeerplaatsen
Probeerabonnement voor het openbaar vervoer
Thuiskomgarantie voor carpoolers en openbaar vervoer
Aanstelling van een mobiliteitscoördinator
Fietsen voor personeel
Douches, kleedruimtes en kastjes voor fietsers
Fietslotto
Campagne <i>Met de fiets naar het werk</i> e.a.
Ticketprinter op het werk
Bedrijfsbus, spitbus, shuttle
ARI-disk en busboekjes op het werk
Bereikbaarheidsgids voor tewerkstellingsconcentraties
Persoonlijk reisadvies
Carpool
Bonus voor automobilisten die eigen parkeerplaats opgeven
Telewerken en vergaderen

Acties naar het eigen gemeentepersoneel
Specifieke promotiecampagne (b.v. voor een openbaarvervoerlijn)
Differentiatie in onkostenvergoeding naargelang het gebruikte vervoermiddel
ZAKELIJK VERKEER
Treintaxi
Dienstfietsen
Grootgebruikerscontract voor het openbaar vervoer
Call-center voor organisatie zakenreis per openbaar vervoer
Duidelijke regels voor dienstverplaatsingen
WOON-SCHOOLVERKEER
Voetgangerspool
Fietspool
Carpool
Afzetplaats(en) en shuttle
Folder rond de bereikbaarheid van de school
Sensibilisatiecampagne bij de aanvang van het schooljaar
Educatief materiaal
Rondeleidingen
Persoonlijk reisadvies
Promotieacties voor een schoolabonnement

VRIJETIJDSVERKEER
Stadsplan met fiets- en wandelroutes
Fietsverhuur
Fietsparking bij evenementen
Opbergkluizen
Verkoop en reservering van openbaarvervoertickets, toegangskaarten
Openbaar vervoer + taxi
Collectieve taxi's
Nachtbussen
Speciaal openbaar vervoer bij evenementen
Speciale bussen t.b.v. plaatselijk toeristisch verkeer
Gecombineerde toeristenpas
Brochure <i>Op stap zonder auto</i>
WINKEL- EN DIENSTENVERKEER
Opbergkluizen
Leveringsdienst
Teleshopping, tele-administratie
Transport en shoppinggids
Speciale shoppinggids per lijn
Shoppingbus
Winkels betalen openbaarvervoerticket terug (in plaats van parkeerticket)
Collectieve taxi voor patiënten ziekenhuis

VERSCHILLENDE DOELGROEPEN
Bereikbaarheidsadvies
Persoonlijk reisadvies
Eigen collectief vervoer
Afgestemde dienstregeling en haltes openbaar vervoer
Pendelbus, Park-and-Ride
Speciale tickets en tarieven openbaar vervoer
Beloning gebruik duurzame vervoerswijzen
Parkeermanagement op locatie
Fietsenstallingen op locatie
Promotiecampagne duurzame vervoerswijzen
Mobiliteitskaart van de gemeente
Mobiliteitsinformatie voor nieuwe inwoners
Mailen van openbaarvervoerinformatie
Openbaarvervoerinformatie in openbare gebouwen
Sensibilisatie van de bevolking
Carsharing
Witte fietsen
Globaal mobiliteitspakket/pas
Nationale openbaarvervoertelefoon
Info over belang van keuze van de locatie van de woning
Openbaarvervoerticket in plaats van vervangwagen

4 BESLUIT DUURZAAM SCENARIO SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C

In het duurzaam scenario wordt uitgegaan van de ruimtelijke ontwikkelingen die in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan voorgesteld worden. Er wordt gestreefd naar kernversterking op het vlak van wonen. Hierdoor wordt het principe van nabijheid gepromoot, waardoor heel wat verplaatsingen te voet of met de fiets kunnen gebeuren. De economische ontwikkeling richt zich vooral op het stimuleren van lokale ontwikkelingen. Er wordt gestreefd naar functiemenging. De omgeving van de Grote Fabriek is een belangrijke te herontwikkelen aantrekkingspool.

Daarnaast verdient de omgeving van het oude station de nodige aandacht: het moet een gebied worden waar het aangenaam is om te verblijven (toeristisch-recreatieve onthaalfuncties, horeca...). Het wordt via fiets- en voetgangersdoorsteken verknoopt met de site van de Grote Fabriek. De omgeving van het station vormt tegelijk de kop van de centrumas van Avelgem die nu eigenlijk nog maar tot aan de Stijn Streuvelsstraat loopt.

Het sterke beeld van station wordt terug hersteld, maar dit maal onder de vorm van goed functionerend busstation met overstapvoorzieningen (fietskluisen...). Het busstation vormt de draaischijf van tal van verbindende en ontsluitende buslijnen naar de omliggende stedelijke gebieden (Kortrijk, Waregem, Oudenaarde, Ronse en Doornik). Een vlotte overstap tussen de verschillende lijnen wordt mogelijk gemaakt. Tevens wordt de dienstregeling beter afgestemd op de vertrekuren van treinen in de stedelijke gebieden.

Vanuit Avelgem vertrekt een aantal secundaire wegen die het gebied voor auto- en vrachtverkeer ontsluiten naar het omliggende hoofd- en primaire wegennet (E17, A17, N60). De N8 – N391 Avelgem – Zwevegem werd in het provinciaal structuurplan als belangrijkste secundaire weg geselecteerd (type I). Daarnaast werden de N353 Avelgem – Spiere-Helkijn, de N8 Avelgem – Oudenaarde en de N36- N382 Kerkhove – Anzegem ook geselecteerd als secundaire weg (type II). Op alle secundaire wegen moet het verkeer zich in de bebouwde kom aanpassen aan de omgeving. Hiertoe wordt een doortochtaanpak voorgesteld die de verkeersleefbaarheid en –veiligheid in de kernen moet verhogen.

Naast secundaire wegen worden ook lokale wegen geselecteerd. (Inter)lokale verbindingswegen (type I) komen, door de veelheid aan secundaire wegen, bijna niet voor. Enkel in de richting van Celles en Wortegem-Petegem wordt een (inter)lokale verbindingsweg geselecteerd. Tussen de kernen van Avelgem en de overige omliggende kernen (Moen, Otegem, Tiegem, Ruien) worden lokale verzamelwegen geselecteerd (type IIA).

Fietsverkeer, zowel functioneel als recreatief, is belangrijk voor Avelgem. In Avelgem liggen immers veel scholen; Avelgem is daarnaast ook een toeristisch-recreatieve gemeente. Het provinciaal fietsrouten netwerk wordt verder aangevuld met lokale fietsroutes. Het gaat om de logische en meest directe fietsroutes naar omliggende kernen en functies (meestal langs verkeerswegen), maar ook om rustige alternatieve fietsroutes die naast functioneel fietsverkeer ook recreatieve fietsers kunnen aantrekken.

EFFECTEN EN EVALUATIE SCENARIO'S

1 OVERZICHT SCENARIO'S EN EFFECTEN

	TRENDSCENARIO	EFFECT	DUURZAAM SCENARIO	EFFECT
WERKDOMEIN A RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	<u>Visie</u> : verdere invulling van gewestplan		<u>Visie</u> : Ruimtelijke structuurplannen (RSV, PRS WV, GRS) basis voor gewenste ruimtelijke structuur	
Wonen	Invulling woonuitbreidingsgebieden	+ 2000 à 2500 inwoners → +5400 à 6750 verpl per dag → +880 à 1100 auto's tijdens avondspits mensen gaan voor meeste verplaatsingen met de auto	Eerst verdichten en inbreiden, later (na 2007) gefaseerd uitbreiden Gestapelde woningbouw in centrumgebied met sterke verweving van functies	Mensen kunnen voor veel verplaatsingen te voet of met de fiets gaan
Bedrijvigheid, ontwikkeling containerterminal	Expansie van containertrafiek van 22.000 momenteel naar 40.000 in 2010	Zie tabel 1 en figuur 1	Avelgem = specifiek economisch knooppunt; geen stimulering van watergebonden bedrijvigheid; wel verzorgende functie voor de omgeving	Geen of beperktere uitbreiding containerterminal?
Open ruimte en groen	Verdere (verspreide) bebouwing van de open ruimte		Scheldevallei als ruggengraat voor natuurontwikkeling; vrijwaren van glooiend openruimtegebied ten noorden van de kernen; openruimteverbindingen tussen de kernen	
			Groene vingers die het woongebied indringen en structureren (o.a. de spoorwegbedding als groene en recreatieve as)	Mogelijke schakels in fiets- en voetgangersnetwerk

WERKDOMEIN B – VERKEERSNETWERKEN					
B1	AUTO- EN VRACHT- AUTO	Nieuwe infrastructuur: omleiding rond Heestert / N391: Variant 1: N391 op oude spoorwegberm en afbuigen naar de E. Balcaenstraat (tracé gewestplan); Variant 2: N391 op oude spoorwegberm tot aan Doorniksesteenweg; Variant 3: lokale omleiding N8 rond Heestert, volledig op grondgebied Zwevegem; Variant 4: lokale omleiding Heestert, aantakend aan Stampkotstraat. Aanleg kanaalweg van Heestert – Moen – Bossuit	Doortrekken van N391 (variant 1 en 2) heeft sterk aanzuigeffect van doorgaand noord-zuidverkeer. Een lokale omleidingsweg rond Heestert (variant 3 en 4) heeft een beperkt verkeersaantrekkend effect; het effect hangt af van de lengte (variant 3 t.o.v. variant 4) en de uitbouw van de nieuwe weg (verhoogde doorstroming). De aanleg van de kanaalweg zorgt voor meer verkeer in Bossuit en Outrijve. De weg gaat door een natuur- en habitatrictlijngebied.	Categorisering van bestaand wegennet: functie van wegen afstemmen op gewenste ruimtelijke structuur Doortochtenaanpak Gereguleerd parkeerbeleid	Grofmazig autonetwerk t.v.v. zwakke weggebruiker
B2	FIETSNETWERK	Onvolledig netwerk	Steeds minder mensen fietsen door toenemende afstand (ruimtelijke spreiding) en verhoogde verkeersonveiligheid	Fijnmazig functioneel fietsroutenetwerk, met fietsvoorzieningen langs belangrijke wegen en rustige alternatieve routes (b.v. langs Rijtgracht)	Verhoogde fietsgebruik en verhoogde veiligheid
B3	VOETGANGERS- NETWERK	Voetgangers worden beschouwd als <i>restgroep</i>	Mensen trachten met auto tot voor de deur te rijden	Compacte kernen met verweving van functies en tal van voetgangersdoorsteken, netwerk van openbare ruimten	Centrumgebied wordt voetgangersgebied
B4	OPENBAAR VERVOER	Behoud huidig aanbod	Openbaar vervoer verliest concurrentieslag met auto	Uitbreiding aanbod; versterken knooppuntfunctie van Avelgem, afstemming van verschillende vervoersmaatschappijen	Slagkrachtiger openbaar vervoer

WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN				
	Er worden reeds veel ondersteunende maatregelen genomen: campagnes, ondersteunende maatregelen zowel t.a.v. scholen (fietspool, verkeerskoffer...), marktbezoekers (marktbus) als toeristen en recreaten (fietsverhuur, VVV,...)	Avelgem is een gemeente waar de bevolking reeds sterk betrokken wordt bij het beleid	Vervoersmanagement met scholen, bedrijven,... (vervoerplannen) Tarifiering openbaar vervoer Algemene sensibilisering Handhaving Verkeersmanagement (b.v. lichtenbeïnvloeding...) Beleidsondersteuning	Iedereen neemt zijn verantwoordelijkheid in het mobiliteitsdebat, kwaliteitszorg

2 EVALUATIE MOBILITEITSSCENARIO'S

De evaluatie van de scenario's is de laatste stap in de tweede fase, die moet leiden tot het bepalen van een voorkeurscenario (beleidsscenario). De betrokken actoren wordt gevraagd de maatregelen opgenomen in de voorgestelde scenario's (zie bijlage) te evalueren.

INLEIDING	1	TRENDSCENARIO	8
1 DOELSTELLINGEN MOBILITEITSPLAN	1	1 STRUCTUUR VAN DIT DEEL	8
2 OPBOUW MOBILITEITSSCENARIO'S	1	2.A TRENDS IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	8
3 SYNTHESE PROBLEEMSTELLING	3	2.A.1 TRENDS IN BESTEMMINGSPANNEN BPA'S, APA'S, GEWESTPLAN	8
3.1 MOBILITEITSPROBLEMEN IN RELATIE MET DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	3	2.A.2 RUIMTELIJKE TRENDS EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	9
3.1.1 Centrumgemeente Avelgem	3	2.A.3 TRENDS IN RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSTRUCTUUR	10
3.1.2 Bossuit	3	2.B TRENDS IN VERKEERSNETWERKEN	11
3.1.3 Outrijve	3	2.B.1 TRENDS IN VERVOERSWIJZEKEUZE	11
3.1.4 Waarmaarde	4	2.B.2 TRENDS IN WEGENNET	12
3.1.5 Kerkhove	4	2.B.3 TRENDS IN OPENBAARVERVOERNETWERK	13
3.1.6 Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen	4	2.B.4 TRENDS IN AFBAKENING VAN VERKEERS- EN VERBLIJFSGEBIEDEN	14
3.2 PROBLEEMSTELLING VERKEERSSTRUCTUUR	5	2.B.5 TRENDS IN FIETSRUTES	14
3.2.1 Wegennet	5	2.B.6 TRENDS IN DE VERKEERSVEILIGHEID	14
3.2.2 Openbaar vervoer	5	2.B.7 TRENDS IN PARKEERVOORZIENINGEN	14
3.2.3 Fietsverkeer	5	2.C WERKDOMEIN C TRENDS IN ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN	15
3.2.4 Voetgangers, centrumstraten en schoolomgevingen	6	3 BESLUIT TRENDSCENARIO SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C	16
3.2.5 Verkeersveiligheid	6		
3.2.6 Vervoerplannen/carpooling	6		
4 VERKEERSONDERZOEKEN	7		

OPBOUW SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT (STAP 2.3)	17	3.C WERKDOMEIN C PROGRAMMA VAN ONDERSTEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELEN	39
1 STRUCTUUR VAN DIT DEEL	17	3.C.1 Module C1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen	39
2 DOELSTELLINGEN	17	3.C.2 Module C2 Tarifiering, parkeren, openbaar vervoer	39
3 DUURZAAM SCENARIO	22	3.C.3 Module C3 Algemene sensibilisatie door middel van campagnes, bewonersparticipatie	39
3.A WERKDOMEIN A MOGELIJKE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	22	3.C.4 Module C4 Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	39
3.A1 Module A1 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	22	3.C.5 Module C5 Handhaving van nieuwe snelheidsregimes, parkeerreglementeringen, e.a.	39
3.A2 Module A2 Strategische ruimtelijke projecten, belangrijk vanuit mobiliteitsoogpunt	23	3.C.6 Module C6 Dynamisch verkeersmanagement	39
3.A.3 Module A3 Categorisering van wegen	24	3.C.7 Module C7 Beleidsondersteuning, monitoring	39
3.B WERKDOMEIN B INGEPEN IN DE VERKEERSNETWERKEN	30	4 BESLUIT DUURZAAM SCENARIO SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C	42
3.B.1 Module B1 Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/voetgangersnetwerken	30	EFFECTEN EN EVALUATIE SCENARIO'S	43
3.B.2 Module B2 Fietsroutes/netwerk	31	1 OVERZICHT SCENARIO'S EN EFFECTEN	43
3.B.3 Module B3 Openbaarvervoernetwerk	34	2 EVALUATIE MOBILITEITSSCENARIO'S	46
3.B.4 Module B4 Wegenplan aansluitend op en conform met de wegencategorisering; routes zwaar verkeer	36		
3.B.5 Module B5 Verkeersveiligheidsplan aansluitend op of geïntegreerd in A3, B1, B2 en B4	37		
3.B.6 Module B6 Parkeerplan en parkeerbeheer	37		
3.B.7 Module B7 Overstapvoorzieningen	38		