

STAD TIELT

MOBILITEITSPLAN

DEELRAPPORT 3 : BELEIDSPLAN

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

Sint-Jakobsstraat 68

8000 Brugge



050/33.19.66



050/33.52.43



brugge@groepplanning.be

Waterloolaan 90

1000 Brussel



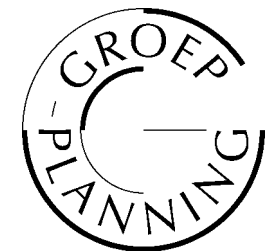
02/512.70.11



02/512.31.90



brussel@groepplanning.be



INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1.	SITUERING	1
1.2.	PROCEDURE FASE 3	1
1.3.	KEUZE SCENARIO	2
1.4.	DOELSTELLINGEN	3
2.	BELEIDSOPTIES	4
2.1.	RUIMTELIJK BELEID	4
2.1.1.	BEDRIJVIGHEID	4
2.1.2.	WOONFUNCTIE EN CENTRUMFUNCTIES	6
2.1.3.	ANDERE VERKEERSGENERERENDE FUNCTIES	7
2.1.4.	RUIMTELIJKE OPWAARDERING	7
2.2.	VERKEERSNETWERKEN	9
2.2.1.	CATEGORISERING WEGEN EN VERKEERSAFWIKKELING	9
2.2.1.1.	Primaire wegen, type II	9
2.2.1.2.	Secundaire wegen	9
2.2.1.3.	Lokale wegen	11
2.2.2.	SNELHEIDSBELEID	15
2.2.3.	VRACHTVERKEER	17
2.2.4.	CONCEPT RINGLAAN	18

2.2.5.	PARKEREN EN OVERSTAPVOORZIENINGEN	20
2.2.6.	FIETSVERKEER	24
2.2.7.	OPENBAAR VERVOER	29
2.2.7.1.	Opwaardering stationsomgeving	29
2.2.7.2.	Aansluiting bus – trein	29
2.2.7.3.	Uitbouw busknooppunten	29
2.2.7.4.	Herstructurering lijnen	30
2.2.7.5.	Doorstroming	30
2.2.7.6.	Flankerend beleid openbaar vervoer	31
2.2.8.	VOETGANGERS EN VERKEERSLEEFBAARHEID	33
2.2.8.1.	Centrum Tielt	33
2.2.8.2.	Schuiferskapelle	38
2.2.8.3.	Aarsele	38
2.2.8.4.	Kanegem	38
2.3.	FLANKERENDE MAATREGELEN	40
3.	ACTIETABEL	42
4.	ORGANISATIE EN METHODE VAN EVALUATIE	51
4.1.	AFSLUITEN VAN MODULES	51
4.2.	EVALUATIE MAATREGELEN	52
4.3.	EVALUATIE DOOR DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE	55

KAARTEN

KAART 1	: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	8
KAART 2	: CATEGORISERING VAN DE WEGEN	14
KAART 3	: STREEFBEELD SNELHEDEN	16
KAART 4	: PARKEERBELEID	23
KAART 5	: FIETSROUTENETWERK	27
KAART 6	: MAATREGELEN FIETSVERKEER	28
KAART 7	: OPENBAAR VERVOER	32
KAART 8	: VERKEERSLEEFBAARHEID CENTRUM TIELT	35
KAART 9	: VERKEERSCIRCULATIE FASE 1	36
KAART 10	: VERKEERSCIRCULATIE FASE 2	37
KAART 11	: VERKEERSLEEFBAARHEID SCHUIFERSKAPELLE, KANEGEM EN AARSELE	39

TABELLEN

TABEL 1	: EVOLUTIE PARKEERCAPACITEIT 1989 – 1997 – 2002	21
TABEL 2	: OVERZICHT MAATREGELEN	48
TABEL 3	: KOSTPRIJS PER ACTOR (IN EURO)	50

1. INLEIDING

1.1. SITUERING

De stad Tielt telt iets meer dan 19.000 inwoners en omvat de kleinstedelijke kern Tielt (ca. 14.000 inwoners) en de deelgemeentes Aarsele (ca. 3000 inwoners), Kanegem (ca. 1000 inwoners) en Schuiferskapelle (ca. 1000 inwoners). Tielt speelt een duidelijke rol als scholencentrum, heeft een handels- en dienstencentrum (o.m. ziekenhuis, cultureel centrum,...) en telt uitgebreide industriële activiteiten (voor meer uitgebreide gegevens verwijzen we naar de synthesesnota van oktober 1998).

De belangrijkste problematiek is de sterke aantasting van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid in het centrum en de schoolomgeving ten gevolge van het vele doorgaande vracht- en autoverkeer. Deze problematiek, samen met andere knelpunten zijn uitvoerig beschreven in de synthesesnota van oktober 1998 en de aanvulling van maart 2002. Ook in de deelgemeentes dient de leefbaarheid te verbeteren.

De stad Tielt was een van de eerste gemeenten die startten met een mobiliteitsplan. De synthesesnota en het beleidsplan werden voorgelegd aan de provinciale auditcommissie van 14 december 1998. De auditcommissie gaf aan dat beide bundels dienden herwerkt te worden op basis van de gegeven opmerkingen.

In het planningsproces van 1997-1998 ging de aandacht vooral naar de keuze voor al dan niet de aanleg van tangenten. Intussen is hier een beslissing rond genomen, bevestigd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. In dit nieuwe beleidsplan wordt de nadruk gelegd op de maatregelen samenhangend met de aanleg van de tangenten, de uitbouw van een verkeersluwer en –veiliger centrum en schoolomgeving, het aanbieden van goede alternatieven voor het autogebruik.

1.2. PROCEDURE FASE 3

Het mobiliteitsplan doorloopt 3 fasen.

In een eerste fase werd de oriëntatienota geformuleerd. De probleemstelling gaf een duidelijke richting aan fase 2, de opbouw van het plan, en de behoefte aan bijkomend onderzoek.

In de tweede fase, namelijk in de synthesesnota, werd het bijkomend onderzoek verricht. Vervolgens werden de verschillende bouwstenen of wensstructuren per werkdomein aangegeven voor de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Tielt. Op

basis hiervan werd een trendscenario en twee duurzame scenario's met elkaar vergeleken. De begeleidingscommissie maakt een keuze van scenario.

De derde fase, het beleidsplan, geeft de krachtlijnen, maatregelen en de verantwoordelijkheden aan voor de geïntegreerde acties op korte, middellange en lange termijn.

De beleidsopties zijn reeds in overleg met de verschillende actoren overwogen tijdens de besprekingen in de eindfase van de synthesenota. De gemeentelijke begeleidingscommissie kwam voor het eigenlijke beleidsplan samen op 25 oktober 2002, 31 januari 2003 en 13 maart 2003. Op 8 oktober 2002 is het concept-beleidsplan besproken met de gemeenteraad.

1.3. KEUZE SCENARIO

In de synthesenota (Aanvullende Nota) zijn twee duurzame scenario's ontwikkeld voor Tielt. Het duurzaam scenario 2 wordt als basis genomen voor het beleidsplan. De voorgestelde opties zijn het uiteindelijke streefdoel op langere termijn. Gezien de nodige fasering om de veelheid aan ingrepen uit te voeren, zullen op korte termijn de maatregelen meer aanleunen bij het duurzaam scenario 1, als tussenstap voor het te realiseren duurzaam scenario 2.

Waarom wordt voor dit scenario geöpteerd ? Beide duurzame scenario's bieden antwoord aan de gestelde mobiliteitsproblematiek; er wordt een oplossing geboden voor het doorgaande vrachtverkeer in centrum en schoolomgeving, de leefbaarheid van het centrum, de wijken en de deelgemeentes wordt verhoogd, er wordt een veilig en aantrekkelijk fietsroutenetwerk uitgebouwd, de vervoerswijzekeuze wordt positief beïnvloed. Het duurzaam scenario 2 gaat het verste door verdergaande beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze. Zowel openbaar vervoer, als fiets- en voetgangersverkeer worden nog uitdrukkelijker gestimuleerd. Tielt wil mee zoeken naar volwaardige alternatieven voor het autogebruik. Dit scenario biedt ook op termijn een betere oplossing voor de ontsluitingswegen van het centrum (Conventieweg, St.-Michielsstraat, Stationsstraat) : door drastischer in te grijpen verbetert de veiligheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid in deze geconcentreerde zone van scholen en bewoning; de verschillende woonwijken worden sterker geïntegreerd met het handels- en dienstencentrum. Het duurzaam scenario 1 stelt een probleem voor de N327 St.-Michielsstraat – Stationsstraat. Om fietspaden te kunnen aanleggen dienen alle parkeerplaatsen te verdwijnen. In het duurzaam scenario 2 wordt de N327 St.-Michielsstraat – Stationsstraat alsook de N399 Conventieweg opgenomen in de zone 30 en zijn geen afzonderlijke fietsvoorzieningen nodig. Het is interessanter deze zone op termijn mee op te nemen in de zone 30, gezien juist hier een belangrijke scholenconcentratie aanwezig is. De begeleidingscommissie oordeelt dat dit scenario de beste oplossing biedt voor een verkeersluwer en –veiliger schoolomgeving. Ook wordt in dit scenario een alternatief geboden door middel van een pendelbusje vanuit twee randparkings, zodat de auto niet meer de stad in moet.

In grote lijnen kan het tweede scenario beschouwd worden als een stap verder dan het eerste scenario. Het duurzaam scenario 2 wordt als basis en streefdoel gekozen voor de uitwerking van het beleidsplan.

De verschillende opties van het beleidsplan wordt verder per beleidsdomein uitgewerkt. De verschillende actoren van de begeleidingscommissie gaan akkoord met de aangegeven opties.

1.4. DOELSTELLINGEN

Aan de hand van het mobiliteitsplan zal gestreefd worden naar een duurzaam mobiliteitsbeleid. De belangrijkste doelstellingen voor het mobiliteitsplan van Tielt zijn :

- het weren van het doorgaand vracht- en autoverkeer uit de stad
- het veiliger en verkeersluwer maken van de scholenomgeving
- het verhogen van de verkeersveiligheid
- het herwaarderen van het stadscentrum op maat van de voetganger en met faciliteiten voor fietser en openbaar vervoer
- het herwaarderen van verkeersluwe dorpskernen
- het weren van het niet-bestemmingsverkeer in de kern van de stad
- het stimuleren van de alternatieven voor het autogebruik
- de uitbouw van een selectieve bereikbaarheid
- het beperken van de barrièrewerking van de ringlaan.
- een kwalitatieve ruimtelijke structuur die een duurzaam mobiliteitsbeleid ondersteunt.

2. BELEIDSOPTIES

2.1. RUIMTELIJK BELEID

De ruimtelijke opties zullen worden vastgelegd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, dat zich momenteel in de voorontwerpfase situeert.

Tielt is geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied, Aarsele als bedrijfsondersteunend hoofddorp (zie Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan). De kernen Schuiferskapelle en Kanegem zijn niet geselecteerd.

Het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied is nog niet gestart (provinciale bevoegdheid).

Er wordt voor Tielt vanuit mobiliteitsstandpunt een gepast locatiebeleid voorgesteld, d.w.z. dat de functies best daar worden ingeplant waar het bereikbaarheidsprofiel het beste overeenstemt met het mobiliteitsprofiel.

2.1.1. BEDRIJVIGHEID

Industriële bedrijven genereren veel vrachtverkeer. Deze worden best gelokaliseerd op plaatsen met een degelijke wegontsluiting, geschikt voor het zware vervoer, met een minimale hinder op de verblijfsgebieden. Voor Tielt betekent dit dat nieuwe bedrijvzones ingeplant worden nabij de primaire of secundaire wegen, bv. een uitbreiding van de bestaande bedrijvzones.

In het PRS is voor de **taakstelling als kleinstedelijk gebied** een oppervlakte van 42 ha. bijkomend bedrijventerrein voorzien. Er is intussen reeds 46 ha. gerealiseerd; door de economische dynamiek in de streek overtreffen de reeds gerealiseerde bedrijvzones dus reeds de taakstelling. De afbakening van het kleinstedelijk gebied is de bevoegdheid van de provincie en is momenteel nog niet gestart. De stad Tielt zal een vraag richten voor een uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein, vanuit het in het PRS voorziene "Provinciaal reservepakket bedrijventerreinen".

Voor de bedrijventerreinen worden in Tielt vanuit het **voorontwerp GRS** twee sporen gevolgd : optimalisatie van de bestaande zones, en voorstel voor een aantal uitbreidingen.

Het **optimaliseren** van de bestaande terreinen betekent onder meer het streven naar verdichting (bv. in de hoogte), het gezamenlijk groeperen van de parkings van meerdere bedrijven, en meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit.

In het voorontwerp GRS worden enkele **bijkomende zones** voorgesteld (zie kaart). Zonder hier in het mobiliteitsplan uitspraak te doen over deze voorstellen op zich, wordt hier een beoordeling gegeven louter vanuit mobiliteitsstandpunt :

- voor **lokaal** gedeelte van de zone **Tielt-Noord** : uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein naast de Ruiseleedsesteenweg; voor **regionaal** gedeelte van de zone Tielt-Noord : vraag voor uitbreiding van de bestaande zone op basis van het beleidskader voor het Provinciaal Reservepakket Bedrijventerreinen. De beide uitbreidingen van de Industriezone Noord sluiten volledig aan op de bestaande zone. Gesitueerd tussen de N37 (primair II) en de N35 (Ringlaan en Deinsesesteenweg, als secundair I geselecteerd) is de zone goed ontsloten naar het hogere wegennet. Bij voorkeur wordt zoveel mogelijk aangesloten via bestaande aansluitingspunten; er mogen geen afzonderlijke bedrijfsritten komen op deze wegen, maar enkel gegroepeerd. Verder ligt het bedrijventerrein op wandel- en fietsafstand van het centrum.
- zone Zuidwest (**Huffezele**) : voorstel omzetting van een deel van het woonuitbreidingsgebied in ambachtelijke bedrijvenzone. De zone sluit aan op de N399, een secundaire weg I. Na realisatie van de zuidwestelijke tangent is de zone goed ontsloten voor vrachtverkeer. De realisatie van deze tangent is wel een voorwaarde voor de uitbreiding van de zone Huffezele, want zonder deze tangent dient het vrachtverkeer door het centrum van Tielt te rijden. Voor fietsers en voetgangers is het terrein goed bereikbaar vanuit het centrum. De zone ligt op wandelafstand van het station.
- **Aarsele** : een zoekzone voor een lokaal bedrijventerrein in de hoek tussen de N35 en de N459. Via de N35, geselecteerd als secundaire weg I , is de zone goed ontsloten voor vrachtverkeer. De onmiddellijke aansluiting bij het dorp maakt verplaatsingen te voet of per fiets mogelijk. De zone ligt dichtbij het station.

Vanuit mobiliteitsstandpunt zijn de voorgestelde uitbreidingen van bedrijfsterreinen dus zeker gunstig gesitueerd. Het vrachtverkeer kan er afgewikkeld worden op hoogwaardige wegen, zonder last op de woonzones (voor de zone Huffezele deint evenwel eerst de zuidwestelijke tangent gerealiseerd te worden). Ze liggen tevens op wandel- en fietsafstand van het woongebied en alle zones worden door de bus ontsloten. Vooral de bestaande Industriezone Noord is voor auto- en vrachtverkeer zeer goed ontsloten naar het hogere wegennet toe en kan vanuit mobiliteitsstandpunt dan ook in aanmerking genomen worden voor regionale bedrijvigheid.

Vanuit de invalshoek van de mobiliteit stellen de voorgestelde mogelijke uitbreidingen dus geen probleem. Ze zijn naar ontsluiting toe gunstig gelokaliseerd. Maar voor de precieze opties worden de keuzes niet in het mobiliteitsplan genomen, maar in het kader van het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied en in het kader van het structuurplan.

2.1.2. WOONFUNCTIE EN CENTRUMFUNCTIES

De woonfunctie, de handel en diensten, de scholen,.... worden geconcentreerd in de kernen (in het stedelijk gebied of in de dorpskernen). Zo wordt de open ruimte minder versnipperd en worden heel wat bestemmingen bereikbaar op wandel- of fietsafstand. Een geconcentreerd woonaanbod biedt ook meer potentie voor het openbaar vervoer.

Lintbebouwing langs verkeersassen moet vermeden worden omdat dit onveilige situaties creëert, dus de menging van een sterke stroomfunctie met een toeganggevend functie van een weg proberen te beperken.

Er wordt vooreerst gestreefd naar **inbreidingsprojecten** voor het wonen. Verspreid in het centrum zijn nog talrijke kleinere projecten mogelijk. Hierbij zal gelijktijdig aandacht besteed worden aan de groenstructuren in het centrum. Dit inbreidingsbeleid wordt vanuit mobiliteitsstandpunt ondersteund.

Deze inbreidingsprojecten zullen slechts volstaan om een deel van de **taakstelling als kleinstedelijk gebied** te beantwoorden. In het voorontwerp GRS worden daarom een aantal zones aangegeven die in aanmerking kunnen komen voor woonuitbreidingen (zie kaart) :

- een restzone tussen de geplande oostelijke tangent en de bestaande woonwijk
- een gebied tussen de Bedevaartstraat en de spoorlijn naar Lichtervelde
- de driehoek tussen de bebouwing van de Wingensesteenweg en de Schuiferskapelsesteenweg
- de driehoek tussen de bebouwing van de Egemsesteenweg en de Pittemsesteenweg.

Alle voorgestelde zones sluiten nauw aan op bestaande wijken, en zijn zelfs voor een groot deel door bestaande wijken ingesloten. Ze liggen op wandel- en fietsafstand van de centrumfuncties.

De laatste twee zones liggen evenwel aan de noordzijde van de ringlaan, maar sluiten aan op een belangrijke bestaande woonwijk. Ook zonder woonuitbreidingen dient de oversteekbaarheid van dit (secundair II -) gedeelte van de ringlaan fundamenteel te verbeteren. Voor het gebied nabij de Wingensesteenweg is een belangrijke troef dat het op zeer korte wandelafstand ligt van de meeste centrumfuncties; de zone bij de Egemsesteenweg ligt iets excentrischer en verdient vanuit mobiliteitsstandpunt een lagere prioriteit..

De zone ten westen van de Bedevaartstraat ligt op 5 minuten wandelen van het station.

Ook voor het bedrijfsondersteunend hoofddorp Aarsele worden mogelijke uitbreidingen voorgesteld :

- tussen de Aarselestraat en de Pastorijstraat, en tussen de Aarselestraat en de Sterrestraat. Beide mogelijke uitbreidingszones zijn reeds volledig ingesloten door de bestaande dorpsbebouwing.
- een zone onmiddellijk ten oosten van de dorpskern. Deze zone is nog niet ingesloten door bestaande bebouwing maar ligt wel vlakbij het dorpscentrum.

Voor het woongebied worden volgende acties voorgesteld :

- het opmaken van RUP's voor een doordacht ruimtegebruik van de open binnengebieden
- het gecontroleerd aansnijden van woonuitbreidingsgebieden en/of geselecteerde binnengebieden
- het verbeteren van het woonklimaat in de binnenstad
- het verdichten van de kernen, bv. door belasting op onbebouwde percelen.

Deze opties zullen verder geconcretiseerd worden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (in opmaak).

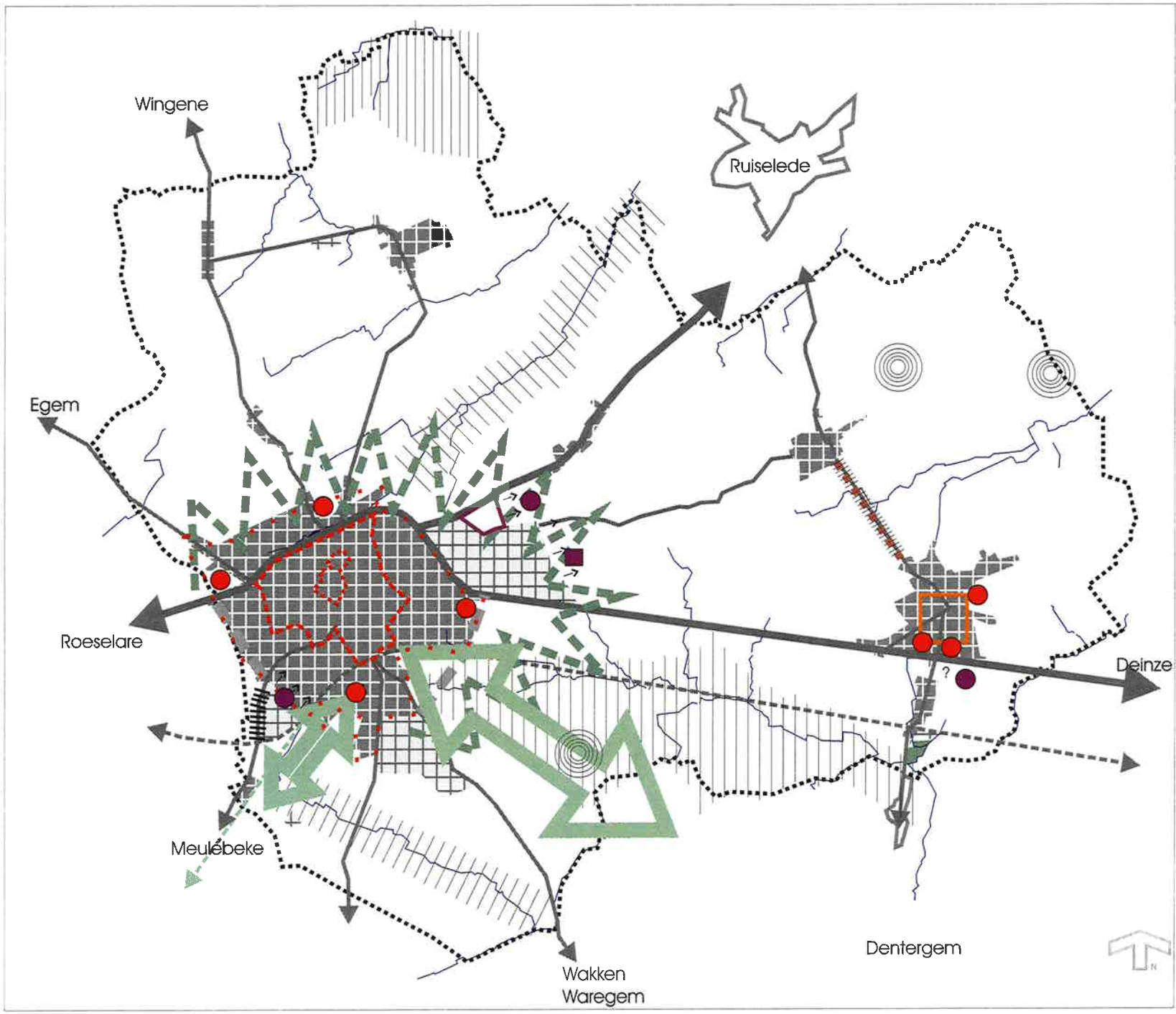
2.1.3. ANDERE VERKEERSGENERERENDE FUNCTIES

In het kader van het structuurplan worden een reeks voorstellen geformuleerd voor de verdere ruimtelijke opwaardering van Tielt. Er zijn evenwel **geen** belangrijke strategische projecten te vermelden met noemenswaardige effecten op de mobiliteit.

2.1.4. RUIMTELIJKE OPWAARDERING

Hierbij kunnen enkele projecten aangegeven worden met zowel ruimtelijke als verkeerskundige impact :

- het opwaarderen van de stationsomgeving, als knooppunt van verschillende vervoersmodi
- het opwaarderen van het stadscentrum (o.m verkeersluwe heraanleg van het marktplein)
- de herwaardering van de verschillende dorpskernen
- de herinrichting van de N35/N37 Ringlaan
- benadrukken van de wijken als verblijfsgebieden.



Legende

-  Historisch centrumgebied en stedelijk gebied: sterke verwevenheid van diensten, kleinhandel, kantoren
-  stedelijk randwoongebied: beperkt mogelijkheid voor diensten, kleinhandel, kantoren
-  kerngebied voor kleinhandel en diensten te verweven met wonen
-  mogelijke uitbreiding woongebied
-  bestendigen en herstructureren van (groot-)winkelbedrijven
-  te optimaliseren bestaande bedrijvigheid
-  bedrijventerrein in ontwikkeling
-  mogelijke zone lokaal bedrijventerrein
-  mogelijke uitbreiding regionaal bedrijventerrein
-  onderzoek te voeren naar te ontwikkelen bedrijventerrein
-  te onderzoeken uitbreiding ivm. te herlocaliseren en nieuwe bedrijvigheid
-  historische route
-  Zones met te versterken belangrijke natuurwaarden (prioritair)
-  te versterken landschapseenheden
-  recreatief groen-verbingsgebied
-  visuele groene omkadering
-  aan te leggen zuidelijke tangenten
-  Fietspad op spoorbedding

Gemeentelijk Ruimtelijk
Structuurplan

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR



2.2. VERKEERSNETWERKEN

2.2.1. CATEGORISERING WEGEN EN VERKEERSAFWIKKELING

2.2.1.1. Primaire wegen, type II

Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor de regionaalstedelijke gebieden, de kleinstedelijke gebieden en de stedelijke en economische netwerken van ten minste Vlaams niveau verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg I.

Deze wegen zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor Tielt zijn dit :

- N37 Ruiseleedsesteenweg : van Ringlaan tot Aalter (E40)
- N37 Pittemsesteenweg : van Ringlaan/Egemsesteenweg tot E403.

De inrichting van een primaire weg II moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeersoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling. De kruispunten moeten allemaal geregelde kruispunten zijn en er mogen geen nieuwe rechtstreekse toegangen tot particulier domein voorzien worden.

2.2.1.2. Secundaire wegen

De secundaire wegen zijn door de provincie geselecteerd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan zijn voor Tielt volgende wegen aangeduid als secundair.

Secundaire weg I :

Een secundaire weg I is een weg die in de eerste plaats een verbindende functie vervult op bovenlokaal niveau, doch die niet op Vlaams niveau functioneert. Daarnaast heeft de weg tevens een bovenlokale verzamelfunctie. De aanvullende functie van het toegang geven wordt langs deze wegen tot een minimum beperkt.

Voor Tielt zijn geselecteerd :

- N35 Ringlaan – Deinsesteenweg : van het kruispunt met de N37 Ruiseleedsesteenweg tot Deinze

- N399 Meulebeeksesteenweg : van het kruispunt Holdestraat (aansluitingspunt westelijke tangent) naar Meulebeke
- de te ontwerpen westelijke tangent (tussen de N399 en de N37).

Secundaire weg II :

Een secundaire weg II is een weg met als hoofdfunctie het verzamelen op bovenlokaal niveau. In mindere mate neemt de weg een verbindende taak waar. Vanwege het lagere karakter van de weg is hier een hogere mate van toegang verlenen mogelijk.

Voor Tielt zijn geselecteerd :

- N327 Wingensesteenweg
- N37 Ringlaan : tussen Egemsesteenweg en Ruiseleedsesteenweg
- N459 Hogenhovestraat
- de te ontwerpen oostelijke tangent (tussen de N35 Deinsesteenweg en de N327 Wakkensesteenweg).

Er zijn in Tielt geen secundaire wegen type III geselecteerd.

Voor het kleinstedelijk gebied van Tielt gebeurt de definitieve vastlegging van secundaire wegen niet in het PRS, maar in het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied.

Het precieze tracé van de oostelijke tangent dient in eerste instantie op basis van ruimtelijke criteria bepaald te worden. Vanuit mobiliteitsstandpunt kan een zekere voorkeur uitgesproken worden voor een tracé dat aansluit ter hoogte van de Seyntexlaan in plaats van ter hoogte van de Ten Hovestraat; in het mobiliteitsplan wordt de tangent op deze wijze ingetekend : op die wijze wordt meer de nadruk gelegd op de ringfunctie van de weg (ontsluiting zuidelijk deel van de stad met onder meer het industrieterrein), en minder op de doorgaande functie richting Wakken (in het PRS is de N327 naar Wakken niet als secundaire verbinding geselecteerd). Er worden op de tangent geen toegangen voorzien, hoewel dit volgens de wegcategorie mogelijk zou zijn; zo wordt meer veiligheid gegarandeerd op deze nieuw aan te leggen weg.

De aanleg van de twee tangenten houdt het doorgaande verkeer uit het centrum. Doorgaand vrachtverkeer wordt er verboden. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een belangrijk probleem in Tielt, met name de menging van intensief auto- en vrachtverkeer met het drukke fietsverkeer, en dit in een woon- en schoolomgeving.

2.2.1.3. Lokale wegen

Lokale wegen I : lokale verbindingswegen

Deze wegen hebben een verbindingfunctie tussen verschillende gemeenten of woonkernen, maar functioneren niet op regionaal niveau.

Volgende weg wordt als lokaal I aangeduid :

- N327 Wakkensesteenweg (ten zuiden van de oostelijke tangent)

Deze weg is in het conform verklaarde mobiliteitsplan van Oostrozebeke ook als lokale weg I aangeduid.

In principe zal een lokale weg I ingericht worden als een 2x1 rijweg. Afhankelijk van het gebied zal een bepaald snelheidsregime aan de weg toegekend worden. Bij de inrichting van dit type weg dient er voldoende aandacht te gaan naar de doorstroming van het openbaar vervoer. Afhankelijk of een bushalte buiten of binnen de bebouwde kom ligt, wordt bij een lokale weg I een bushaven voorzien of wordt er gehalteerd op de rijbaan. Buiten de bebouwde kom wordt er gepleit voor gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom voor aanliggende fietspaden of gemengd verkeer.¹

Lokale wegen II : lokale ontsluitingswegen

Deze wegen staan in voor de ontsluiting van een stadsdeel of deelgemeente. Het doorgaand verkeer, dat geen bestemming heeft in het betrokken gebied, dient er zoveel mogelijk geweerd te worden. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de ontsluitingswegen voor het centrum van Tielt (lokale wegen II b) en de andere ontsluitingswegen (lokale wegen IIa).

Als lokale wegen II a worden geselecteerd :

- Stokerijstraat – Schuiferskapelsesteenweg – H. D'Hontstraat – J. Vinckestraat – A. Guillbertlaan
- Egemsesteenweg (de keuze voor lokale weg I of II dient in eerste instantie in het mobiliteitsplan van Pittem te gebeuren; voor Tielt zelf verandert dit weinig aan de verkeersafwikkeling)

¹ Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categorisering lokale wegen, maart 2000

- Hondstraat
- Galgenveldstraat
- Kanegemstraat
- Keizerstraat – Neringenstraat – J. Van Ooststraat – Aarsele-dorp – Vrouwenstraat – Aarselestraat / Sterrestraat. Deze route heeft dus niet langer een verbindende functie tussen de N35 en de N37, maar is enkel gericht op de ontsluiting van de Kanegem en Aarsele.
- Vinktstraat
- Marialoopsesteenweg – Seyntexlaan
- St.-Amandstraat.

Op de Provinciale Auditcommissie werd gevraagd een tracé vast te leggen voor omleiding van het verkeer aan de zuidzijde van Tielt. Hier wordt niet geöpteerd voor de sluiting van de ring, maar een doorsteek op zuiver lokaal niveau via bestaande wegen, waarbij geen vloeiende aansluiting is op de tangenten. De St.-Amandstraat wordt hiervoor aangeduid. Gezien de situering van deze straat is het duidelijk dat de functie zeer plaatselijk blijft (categorie lokale weg II a).

Voor de ontsluiting van de stad staan volgende straten in (lokale wegen II b) :

- N327 Deken Darraslaan
- N327 St.-Michielstraat
- N327 Stationsstraat – Stationsplein
- N399 Kasteelstraat – Meulebeeksesteenweg (tot aansluitingspunt westelijke tangent)
- N327 Gruuthusestraat – Wakkensesteenweg (tot aansluitingspunt oostelijke tangent)
- Bedevaartstraat
- N399 Conventieweg (Vredestraat, deel Grote Hulststraat, A. Loosveldstraat)
- N399 F. D’Hoopstraat

- Europalaan
- St.-Janstraat (tussen Europalaan en Ringlaan)
- Tramstraat (tussen St.-Janstraat en Pontweg), Pontweg (tussen Tramstraat en St.-Janstraat).

De St.-Janstraat wordt ontdebeld via de Tramstraat – Pontweg, door het invoeren van eenrichtingsverkeer (zie verder).

Een lokale weg II krijgt een 2x1 profiel toegewezen. De ontwerpsnelheid zal variëren van de zone waarin men zich bevindt (bebouwd, open, ...). Bij een lokale weg II zal er een bushalte voorzien worden op de rijbaan. Het al dan niet voorzien van fietspaden hangt eveneens af van het gebied waardoor de weg loopt (buiten de bebouwde kom : gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd).²

Lokale wegen III

Deze categorie omvat alle andere straten : woonstraten, industriewegen, landbouwwegen, erftoegangswegen... Deze wegen hebben een toegangevende functie.










Afhankelijk van de situatie zal een lokale weg III uit 1 à 2 rijstroken bestaan. De ontwerpsnelheid wordt bepaald door het gebied waardoor de weg loopt. De halteplaats voor het openbaar vervoer komt bij een lokale weg III op de rijbaan. Het fietsverkeer is er gemengd met het autoverkeer.¹

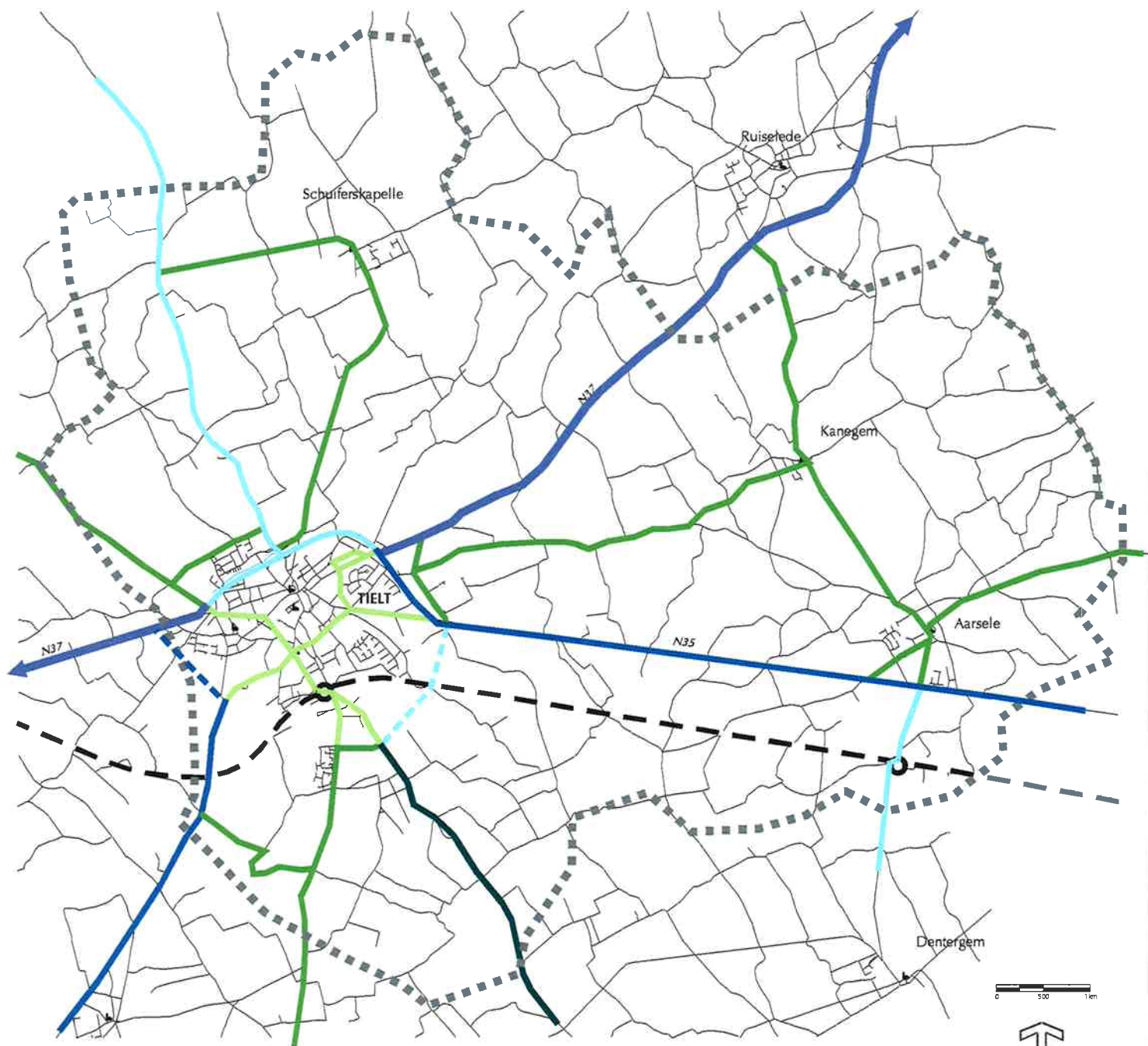
² Bron : Mobiliteitshandboek - Aanvullende beleidsteksten - Categoriëring lokale wegen, maart 2000

Mobiliteitsplan Tielt

CATEGORISERING VAN DE WEGEN

Legende

-  Primaire weg II
-  Aan te leggen secundaire weg I
-  Aan te leggen secundaire weg II
-  Secundaire weg I
-  Secundaire weg II
-  Lokaal I: lokale verbindingsweg
-  Lokaal IIa: lokale ontsluitingsweg
-  Lokaal IIb: ontsluitingsweg centrum
-  Lokaal III



2.2.2. SNELHEIDSBELEID

Er wordt een gedifferentieerd snelheidsbeleid toegepast waarbij de rijnsnelheid van het auto- en vrachtverkeer wordt beheerst ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hiervoor zullen op veel wegen maatregelen genomen worden om de gepaste snelheid af te dwingen. Het gewenste snelheidsbeeld zal daarom slechts gefaseerd kunnen worden ingevoerd. Bij de herinrichting van wegen, de aanleg van nieuwe woonwijken, ... moet de inrichting gericht worden op het snelheidsbeleid op lange termijn.

Het gewenste snelheidsbeleid ziet er als volgt uit (zie kaart):

- 90 km/u langs de belangrijkste verbindingswegen zonder langsbebouwing.
- 70 km/u buiten de bebouwde kom op plaatsen met lintbebouwing of wegen die minder geschikt zijn voor hogere snelheden. De 70 km/u wordt ook toegepast als overgang naar de bebouwde kom.
- 50 km/u is de "bebouwde kom", met uitzondering van de gebieden die als zone 30 weerhouden worden (zie kaart);
- 30 km/u: inrichten van de verblijfsgebieden als zone 30 – gebieden; zone 30 wordt ingevoerd in de verschillende woonwijken en dorpskernen, zoals aangegeven op kaart.

Op de primaire wegen wordt in principe 90 km/uur toegepast. Enkel voor de omgeving van het klooster op de N37 Ruisleedsesteenweg wordt 70 km/uur voorgesteld (woonconcentratie).

Voor de ring wordt volgend snelheidsbeleid voorgesteld :





- 70 km/u voor het gedeelte als secundair II aangeduid tussen de N37 Ruisleedsesteenweg en de Egemsesteenweg; in dit gedeelte zal bijzondere aandacht gaan naar de oversteekbaarheid (hier bevindt zich een grote woonwijk aan de noordzijde van de ringlaan)
- 90 km/u voor het gedeelte als secundair I aangeduid

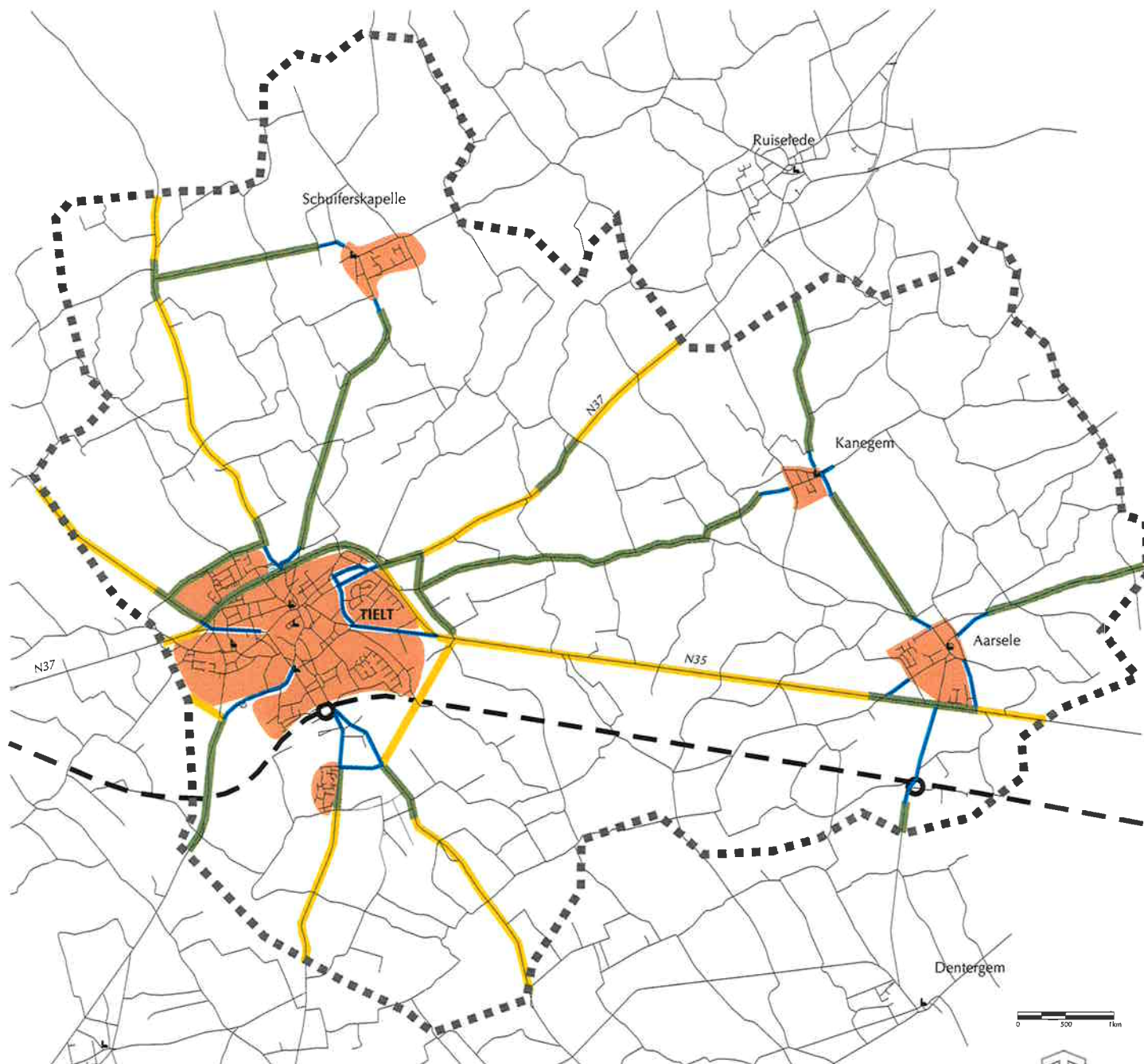
Voor de twee geplande tangenten wordt 90 km/u gehanteerd. De zuidwestelijke tangent is als secundair I aangeduid, de zuidoostelijke als secundair II. Beide wegen vallen buiten de bebouwde kom en worden volledig nieuw ontworpen zonder erfaansluitingen, tussenliggende kruispunten of oversteekbewegingen.

Mobiliteitsplan Tiel

Streefbeeld snelheden

Legende

-  Zone 30
-  50km/u
-  70km/u
-  90km/u



Op de verschillende verbindingswegen varieert het snelheidsregime volgens de plaatselijke situatie. Op lange rechte wegvakken met nauwelijks bebouwing wordt 90 km/u voorgesteld; in een overgangszone met gedeeltelijke langsbebouwing, of langs bochtiger tracé's zonder bebouwing wordt naar 70 km/u gestreefd. In de bebouwde kom wordt 50 km/u toegepast.

In het stadscentrum en in de dorpskernen is 30 km/u het streefdoel. Hier wordt prioriteit gegeven aan voetganger en fietser. Ook de lokale ontsluitingswegen vallen in het centrum in de zone 30. De N399 Conventieweg, N327 St.-Michielstraat en N327 Stationsstraat worden op termijn mee opgenomen in de zone 30 omwille van de concentratie van scholen en andere centrumfuncties en de beperkte straatbreedte.

Voor de landelijke wegen (lokaal III) wordt geen aanvullend reglement opgesteld, tenzij er zich plaatselijk problemen zouden voordoen. Zo wordt een overdaad aan borden voorkomen. Meestal zijn deze wegen niet geschikt voor hogere snelheden.

2.2.3. VRACHTVERKEER

Het vrachtverkeer dient zoveel mogelijk de wegen van hogere categorie te volgen.

Na aanleg van de tangenten wordt doorgaand vrachtverkeer verboden in het centrum. Alle vrachtverkeer wordt via de ringstructuur afgeleid. Dit zal een gevoelige verbetering van de veiligheid en leefbaarheid in het centrum en de schoolomgeving betekenen.

De doortocht van Aarsele en Kanegem mag niet als verbinding tussen de N35 en de N37 fungeren. In de Aarselestraat wordt volledig vrachtverbod ingevoerd (het lokaal vrachtverkeer dient via de Sterrestraat te rijden; gezien de Sterrestraat niet rechtstreeks aansluit op de N459 vanuit Dentergem zal het doorgaand verkeer ontmoedigd worden). Inrichting van zone 30 zal het vrachtverkeer dat geen bestemming heeft verder ontmoedigen.

Om de ontsluiting van de industriezone Tielt-Noord te verbeteren, zal het kruispunt Galgenveldstraat – N37 Ruiseleedsesteenweg aangepast worden (bv. aanleg rotonde).

2.2.4. CONCEPT RINGLAAN

Momenteel wordt de N37, via de Ringlaan van Tielt, veel gebruikt als verbinding tussen E403 (Roeselare) en de E40 (Aalter). Het RSV heeft willen aangeven dat hier geen maasverkleining tussen de E403/A17 en de E40 mag gebeuren. De N37 is als primaire weg II geselecteerd tussen de Ringlaan van Tielt en de E40 enerzijds, en tussen de Ringlaan en de E403 anderzijds, ter ontsluiting van het kleinstedelijk gebied van Tielt naar het hoofdwegennet toe. De Ringlaan zelf is niet als primaire weg geselecteerd om de zogenaamde maasverkleining te voorkomen.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan heeft de Ringlaan tussen beide primaire wegen geselecteerd als secundaire weg type II; de Ringlaan tussen de Ruiseleedsesteenweg (N37) en de Deinsesteenweg (N35) is als secundaire weg type I geselecteerd.

Vanuit het bovenregionaal niveau dient op de N35/N37 Ringlaan dus de doorgaande functie afgebouwd te worden, terwijl op stedelijk niveau in het duurzaam scenario de verkeersfunctie van de Ringlaan dient benadrukt te worden ter vermindering van de verkeersdruk in het centrum.

Een concrete oplossing voor deze dualiteit zal moeten vorm gegeven worden bij het opstellen van het streefbeeld voor deze weg; bij het concept Ringlaan en de latere opmaak van het streefbeeld moet de leefbaarheid en de afbouw van de barrièrewerking absolute prioriteit hebben. De functie van de weg, verdeelweg voor een beperkt kleinstedelijk gebied, laat dit toe. Hieronder worden een aantal principes aangegeven vanuit de visie van het stedelijke mobiliteitsplan.

- De ringlaan kent heden een vlotte doorstroming. Deze moet zo goed mogelijk behouden blijven, aangezien de ringlaan de verdeelfunctie ten volle moet kunnen opnemen, teneinde het verkeer in het centrum te kunnen beperken. De ringlaan moet niet alleen het doorgaande verkeer tussen omliggende gemeenten kanaliseren, maar ook als verdeelweg optreden voor bestemmingen binnen het centrum. Een vlotte verkeersafwikkeling aan de kruispunten is belangrijker dan het voorzien van 2x2 rijstroken over de gehele lengte. Het gebruik van de ringlaan zal vooral aangemoedigd worden door de aanleg van de twee tangenten, de invoering van zone 30 en verkeersleefbaarheidsmaatregelen in het centrum, en de invoering van een circulatieplan in het centrum.
- Een halve aansluiting van de Krommewalstraat is wenselijk in functie van de bereikbaarheid van de parking ziekenhuis en parking kerkhof, de beperking van de verkeersdrukte rond het ziekenhuis en een eenvoudiger verkeersafwikkeling ter hoogte van de Bruggestraat. Ook dient aandacht besteed te worden aan een goede bereikbaarheid van de parking Ringlaan ter hoogte van het sportstadion. Om de vlotheid op de ringlaan te behouden, is een volledig kruispunt op deze twee plaatsen niet wenselijk.
- de veiligheid dient verhoogd te worden. Vooral de kruispunten scoren momenteel zeer slecht.

- de barrièrewerking van de ringlaan voor voetgangers en fietsers dient beperkt te worden : verbeteren van de oversteekbaarheid. In eerste instantie dient aan de kruispunten de veiligheid voor de zwakke weggebruiker verhoogd te worden. Om de barrièrewerking te beperken, zijn ook bijkomende overgangen tussen de kruispunten wenselijk, bv. ter hoogte van de Kapellestraat, de Krommewalstraat, de Mgr. Christiaensstraat - Poekebeekbron. De oversteekvoorzieningen kunnen beveiligd worden door het plaatselijk voorzien van een middenberm, de rijbaan plaatselijk te beperken tot 1 rijstrook per richting, het plaatsen van een beveiligde oversteeksluis voor voetgangers en fietsers, of eventueel andere alternatieven zoals overbrugging of ondertunneling,...
- de ringlaan wordt best voorzien van vrijliggende fietspaden. Het streefbeeld moet uitmaken of geöpteerd wordt voor enkelrichtingsfietspaden, of een dubbelrichtingsfietspad aan elke zijde.
- er is een andere ruimtelijke vormgeving wenselijk. De huidige inrichting als expressweg benadrukt de (boven-)regionale functie; een andere vormgeving, bv. als groene laan zou de stedelijke (verdeel-)functie sterker benadrukken. Ook bijvoorbeeld rotondes op de kruispunten kunnen deze verdeelfunctie accentueren.

De streefbeeldstudie zal deze principes verder moeten uitwerken.

Een gepast concept zal tegemoetkomen aan de gemelde problemen van categorisering, barrièrewerking voor voetgangers en fietsers, en veiligheid.

2.2.5. PARKEREN EN OVERSTAPVOORZIENINGEN

In het centrum wordt het **gedifferentieerd parkeerbeleid** verdergezet (voor bestaande toestand zie parkeeronderzoek in onderzoek van synthesesnota oktober 1998, p. 62 t/m 73). Uit dit parkeeronderzoek bleek er onder meer een vrij hoge parkeerdruk te zijn in een aantal centrumstraten, terwijl op de parkings aan de rand nog ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In de belangrijkste handelsstraten geldt reeds betalend kortparkeren of blauwe zone. Deze zones kunnen in geval van toenemende parkeerdruk in andere straten uitgebreid worden.

Maar er zullen ook **overstapvoorzieningen** worden uitgebouwd. Bedoeling is meer mensen op te vangen aan de randparkings : achterzijde station (gelijktijdig pendelparking voor treinreizigers) en aan de Ringlaan. Deze randparkings zullen met het centrum worden verbonden bij wijze van pendelbusjes. De ligging van deze parkings laat toe de bezoekers vanuit de verschillende richtingen op te vangen en te laten overstappen in plaats van het centrum in te rijden. Deze overstapvoorziening maken een belangrijk onderdeel uit van het gewenste parkeerbeleid.

Voor de **bewoners** stellen zich momenteel geen structurele parkeerproblemen zodat de invoering van residentieel parkeren niet zinvol is. In de toekomst zal de situatie verder geëvalueerd worden; zonodig zullen maatregelen genomen worden.

Conform het convenantenbeleid wordt in het centrum het **standstill-principe** toegepast. De zone waarbinnen het standstill-principe geldt, is aangeduid op de kaart. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen in dit gebied niet mag toenemen. Wel kan het verdwijnen van parkeerplaatsen op de ene plaats gecompenseerd worden door bijkomende parkeerplaatsen op een andere plaats. Uitgangspunt is een **kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte**. Op het Rameplein verdwijnen enkele tientallen plaatsen voor de inrichting van een centrale bushalte. Als basis voor het standstill-principe wordt het aantal parkeerplaatsen van 1997 genomen (bij de start van het convenantenbeleid), met name 2250 parkeerplaatsen binnen de aangeduide zone. De geplande pendelparking/randparking aan de achterzijde van het station wordt niet meegerekend; ook eventuele nieuwe parkeervoorzieningen aan de Ringlaan (in het kader van de herprofilering) worden buiten beschouwing gelaten.

De onderstaande tabel geeft de evolutie weer van de parkeervoorzieningen. In het parkeeronderzoek van 1989 werden 5 sectoren afgebakend, in 1997 werd een zesde sector bijgevoegd. Een nieuwe telling is gebeurd in 2002. De cijferreeksen laten toe de evolutie van het aantal parkeerplaatsen te volgen.

	1989	1997	<i>max. parkeerbezetting*</i>	2002	Vershil 1997 - 2002
Sector 1	235	294	67 %	294	0
Sector 2	500	490	78 %	360	-130
Sector 3	350	372	66 %	360	-12
Sector 4	490	510	87 %	481	-29
Sector 5	440	422	67 %	422	0
Totaal	2015	2088		1917	-171
Sector 6	(geen gegevens)	162	57 %	162	0
Totaal		2250	71 %	2079	-171

 TABEL 1 : EVOLUTIE PARKEERCAPACITEIT 1989 – 1997 – 2002 ³

* maximale parkeerbezetting volgens parkeeronderzoek 1997 (zie synthesesnota oktober 1998). Hierbij werd op een weekdag, een marktdag en een zaterdag geteld.

Door herinrichting van straten en pleinen is het aantal parkeerplaatsen in het centrum verminderd. Buiten deze zones is er de nieuwe Parking Ringlaan (157 plaatsen), ter hoogte van het sportstadion, aangelegd ter vervanging van de verminderde parkeergelegenheden op het Gen. Maczekplein (sector 2); deze parking wordt hoofdzakelijk gebruikt als de andere parkings in het centrum volzet zijn. Via doorsteken en voetgangerslussen worden de parkeervoorzieningen beter verbonden met het centrum.

In de betalende zone is de tijdsduur beperkt tot 2 uur. Het parkeertarief is recent verdubbeld en bedraagt nu € 0,10 per 12 minuten.

Op de Markt wordt het parkeren gereduceerd. Ook in andere straten kan door herinrichting het aantal parkeerplaatsen verminderen. Deze verdwenen plaatsen kunnen eventueel gecompenseerd worden door vervangende parkeervoorzieningen.

³ Bron: synthesesnota: aanvullende nota, maart 2002

Voor de parking Minderbroedersplein zal een andere toegang gezocht worden in het kader van een mogelijk project op de schoolsite. Dit moet het mogelijk maken om op langere termijn de Kortrijkstraat tussen de Markt en de Ramestraat autovrij te maken.

Er zal verder een **parkeergeleidingssysteem** uitgebouwd worden, zodat de verschillende parkings gemakkelijker vindbaar worden vanaf de invalswegen. Zo kan door de duidelijke sturing van het verkeer van de Bruggestraat het autoverkeer automatisch naar de parking Gen. Maczekplein geleid worden; ook door de invoering van eenrichtingsverkeer in de St.-Janstraat wordt het autoverkeer via de Tramstraat naar de parkeervoorzieningen geleid.

Aan de achterzijde van het **station** van Tielt zal een ruime parking voorzien worden voor de treinpendelaars. Zoals hoger aangegeven kan deze voorziening ook als randparking gebruikt worden, in combinatie met het voorziene pendelbusje. Aan het station van Aarsele is er voldoende parkeerruimte voorhanden.

Er stelt zich momenteel geen structureel probleem in verband met het parkeren van **vrachtwagens** in de woongebieden. De situatie zal door het stadsbestuur opgevolgd worden. Indien zich in de toekomst problemen zouden voordoen, wordt als streefbeeld gesteld om de vrachtwagens te weren in het centrum en de woongebieden en ze te laten parkeren op de beschikbare bedrijventerreinen.

Mobiliteitsplan Tielt

Parkeerbeleid

Legende



Zone standstill-principe



Afbakening sectoren



Zones betalend parkeren



Randparking



Parking Ringlaan



Parking Station (Blekerijstraat)



Belangrijkste centumparkings



Parking Maczekplein



Parking kerkhof



Parking Minderbroedersplein



Parking Rameplein



Parking Lievevrouwkerk



Parking Beukenhove



Beperking parkeren Markt



2.2.6. FIETSVRKEER

Het mobiliteitsplan wil het gebruik en de veiligheid van de fiets stimuleren. Hiervoor wordt een continu en samenhangend fietsrouten netwerk uitgebouwd.

Het provinciaal bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk wordt als basis gebruikt voor het fietsrouten netwerk. De bovenlokale routes worden aangevuld met een fijnmazig net van lokale routes, soms langs verkeersarme wegen of eigen autovrije doorsteken voor de fietsers. De routes zijn op de kaart aangeduid.

Een belangrijke ingreep voor de opwaardering van het fietsverkeer is de aanleg van de tangenten : hiermee wordt het vele doorgaande vrachtverkeer en autoverkeer uit de smalle straten van het centrum en de scholenomgeving gehouden; dit is het gebied met de grootste fietsconcentratie.

Fietsroutes die samenvallen met drukke wegen voor autoverkeer dienen van fietspaden voorzien te worden. Wanneer een fietsroute samenvalt met een lokale weg type III, of met een zone 30, worden in principe geen fietspaden voorzien; in dit geval gaat de voorkeur naar verkeersontmoedigende maatregelen of remming van het verkeer.

Op lokale wegen type II kunnen aanliggende fietspaden volstaan. Langs lokale wegen type I, secundaire wegen of primaire wegen zijn duidelijk afgescheiden fietspaden wenselijk of noodzakelijk. De precieze keuze zal bepaald worden in het streefbeeld of ontwerp voor de weg.

In het centrum zullen de fietsen in principe toegelaten worden in de nieuwe verkeersvrije straten of pleinen. Ook wordt waar mogelijk het fietsverkeer in enkelrichtingsstraten toegelaten in beide richtingen (beperkt eenrichtingsverkeer), conform de aanbevelingen van de ministeriële omzendbrief.

Voor de inrichtingsnormen voor de fietsvoorzieningen wordt verwezen naar het Fietsvadecum.

De nieuwe fietspaden die zullen voorzien worden zijn aangeduid op kaart. Volgende ingrepen kunnen vermeld worden :

- fietspad op de spoorbedding richting Meulebeke, aansluitend op het station. Hier wordt een fietsstalling voorzien aan de geplande nieuwe achtertoegang van het station.
- fietsroute richting Poelberg en Dentergem (wordt aangelegd langs de oostelijke tangent met ondergrondse kruising t.h.v. de Dentergemstraat). Deze fietsonderdoorgang onder de tangent wordt dus gelijktijdig voorzien met de aanleg van de weg. Deze route heeft ook een recreatief medegebruik richting Poelberg.

- gescheiden fietspaden langs de N35 Deinsteenweg. De weg heeft momenteel gemarkeerde smalle aanliggende fietspaden. Hier is de aanleg van veilige afgescheiden fietspaden noodzakelijk. De hoge kostprijs laat evenwel niet toe het project op korte termijn te realiseren. In afwachting van degelijke fietspaden langs de gewestweg worden de fietsers aanbevolen lokale fietsroutes langs verkeersluwe landbouwwegen te volgen.
- aanbrengen van fietspaden op een aantal lokale ontsluitingswegen : Kanegemstraat, Burg. A. Guilbertlaan, Schuiferkapelsesteenweg. Het fietspad langs de Burg. A. Guilbertlaan is minder prioritair : gezien de route niet centrumgericht is, is het fietsverkeer vooral plaatselijk.
- fietspaden langs N327 Gruuthusestraat en Bedevaartstraat. Hier is de aanleg gekoppeld aan de aanleg van de zuidoostelijke tangent. In het kader van de aanleg van fietspaden langs de N327 Gruuthusestraat en Bedevaartstraat (in combinatie met de Korteweg) zal de invoering van enkelrichting voor het gemotoriseerde verkeer als mogelijkheid in overweging genomen worden.
- Aanleg gescheiden fietspaden langs de N327 Wakkensesteenweg, ten zuiden van de oostelijke tangent. Gezien de hogere rijsnelheden en het belang van deze route als intergemeentelijke verbinding is dit project een van de prioriteiten.
- Ook op de N459 zullen degelijke fietsvoorzieningen over de hele lengte worden doorgetrokken.
- Aanpassing fietspaden N399 Kasteelstraat.
- In het centrum worden de straten waar de rijsnelheid op 50 km/u blijft voorzien van aanliggende fietspaden. Voor de N399 Felix d'Hoopstraat en de N327 Deken Darraslaan wordt de aanpassingswerken uitgevoerd nà aanleg van de tangenten (middellange termijn).
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N35/N37 Ringlaan. Aan de N35/N37 Ringlaan zullen bijzondere maatregelen getroffen worden om de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren (te bepalen in het streefbeeld). De N35/N37 Ringlaan is momenteel de belangrijkste barrière voor de fietsers. Er zijn reeds een aantal kleine aanpassingen aan de kruispunten gebeurd, zoals de concentratie op een beperkt aantal oversteekplaatsen. Er zal onderzocht worden of nog een aantal kleine ingrepen de situatie verder kunnen verbeteren in afwachting van de volledige herinrichting van de kruispunten. Het verbeteren van de fietspaden langs de N35/N37 Ringlaan zelf is minder prioritair omdat de N35/N37 Ringlaan weinig gevolgd wordt door de fietsers.

De invoering van de zone 30 in de verblijfsgebieden is ook een maatregel dat kadert in het fietsbeleid.

De prioriteiten worden bepaald door het belang van de fietspaden, de actuele toestand, de koppeling met de tangenten en de financiële haalbaarheid.



Aan de verschillende bestemmingspunten zullen de nodige fietsstallingen aangebracht worden : bij openbare diensten, sportcentra, culturele infrastructuur, bushaltes,... Samen met de realisatie van een onderdoorgang onder de sporen zal aan de achterzijde van het station een veilige en overdekte fietsstalling worden opgericht.

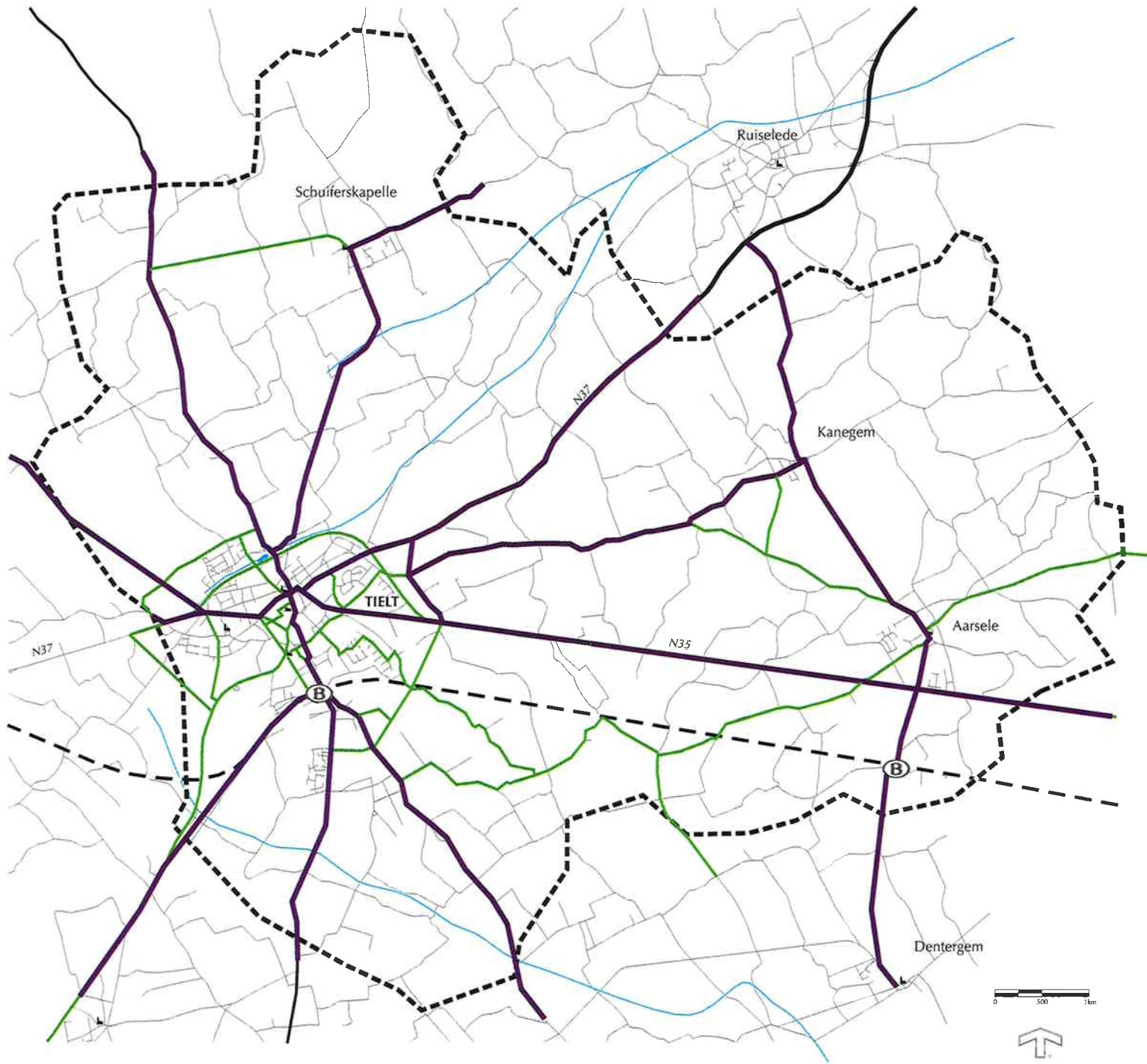
Het fietsbeleid wordt ondersteund door begeleidende maatregelen, zoals promotieacties voor het fietsverkeer, festiviteit bij van de opening van een nieuw fietspad, het gratis aanbieden van fietshelmen aan de leerlingen van het lager onderwijs, de fietsvergoeding voor het stadspersoneel, bewegwijzering van de fietsroutes, samenwerking met de scholen rond verkeersveiligheid of ondersteuning van fietspoolprojecten... (zie flankerende maatregelen).

Mobiliteitsplan Tielt

Fietsrouten netwerk

Legende

-  Bovenlokale fietsroute volgens het provinciaal fietsrouten netwerk
-  Lokale fietsroutes

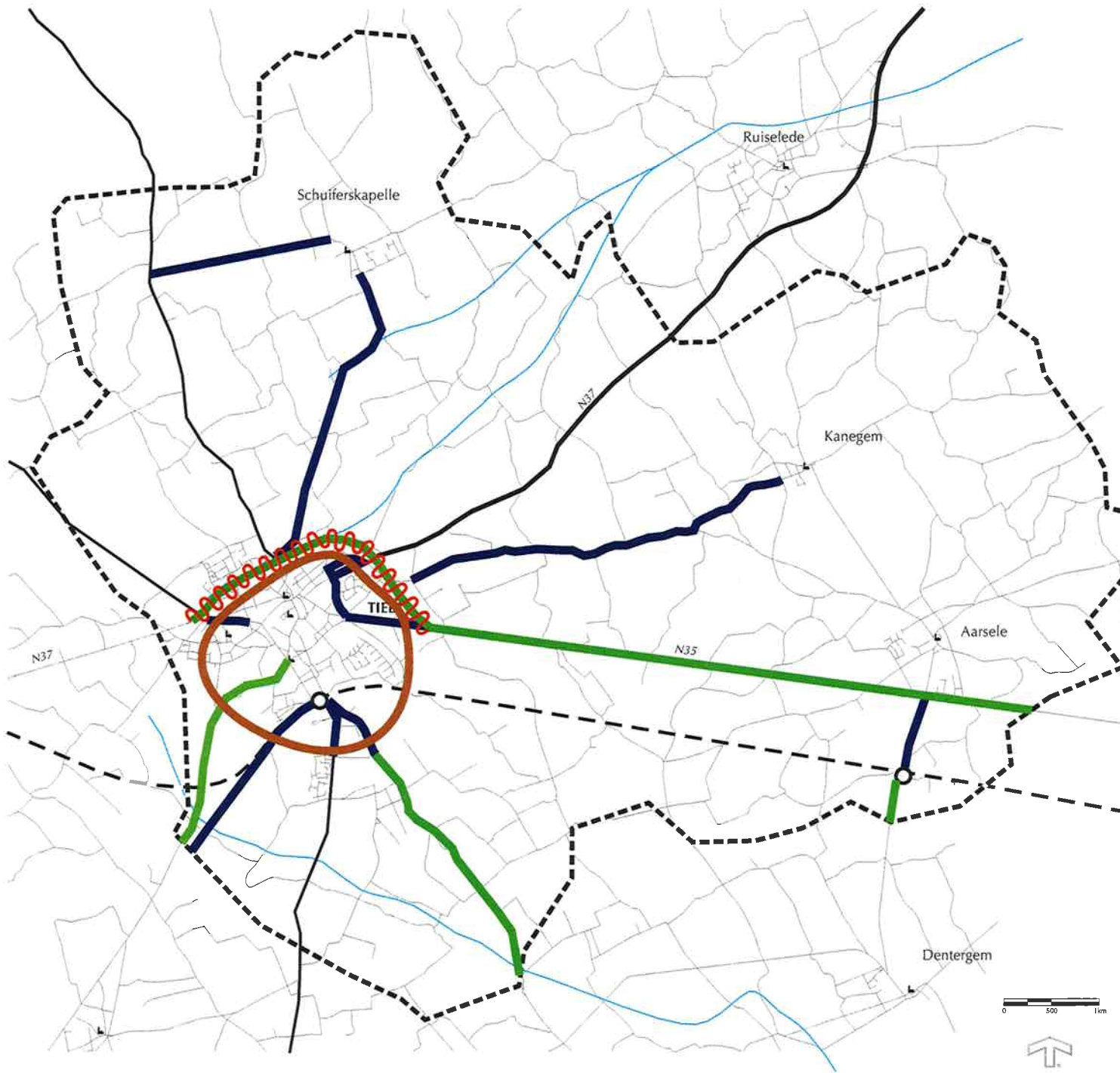


Mobiliteitsplan Tielt

Maatregelen fietsverkeer

Legende

-  Aanleg fietspaden
-  Verbetering fietspaden
-  Verbeteren oversteeikbaarheid fietsers
-  Verbod doorgaand vrachtverkeer na aanleg tangenten



2.2.7. OPENBAAR VERVOER

2.2.7.1. Opwaardering stationsomgeving

De combinatie van een reeks maatregelen zullen de stationsomgeving opwaarderen als multimodaal knooppunt (in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan is het station van Tielt geselecteerd als knooppunt regionaal vervoer) :

- beter uitgebouwde bushalte op het stationsplein, met vlottere verkeersafwikkeling voor het toenemend aantal bussen;
- onderdoorgang onder de sporen : dit zal een betere bereikbaarheid vanuit de zuidzijde garanderen voor voetgangers, fietsers (met fietsenstalling aan achterzijde) en automobilisten;
- nieuwe stationsparking aan de achterzijde van het station. Deze nieuwe parking biedt meer ruimte voor de potentiële treinreiziger, maakt iets meer ruimte vrij voor de bus en voor de voetganger aan de voorzijde van het station, en biedt een snelle, rechtstreekse bediening vanuit de zuidzijde. De parking wordt gelijktijdig met de onderdoorgang onder de sporen aangelegd. De nieuwe parking zal gelijktijdig als randparking voor de stad aangewend worden, met bediening door het geplande pendelbusje.
- hoogwaardige fietsroute vanuit Meulebeke op de vroegere spoorbedding. Meulebeke is voor haar spoorbediening grotendeels afgestemd op Tielt. Deze nieuwe fietsroute sluit aan op de achterzijde van het station.
- de aanpassing van de gewestweg.

2.2.7.2. Aansluiting bus – trein

In overleg tussen De Lijn, de NMBS en de stad zal gestreefd worden naar een betere aansluiting tussen bus- en treinverbindingen.

2.2.7.3. Uitbouw busknooppunten

- uitbouw busknooppunt stationsplein in het kader van de algemene opwaardering van de stationsomgeving;
- knooppunt Rameplein : een nieuw busknooppunt op het Rameplein moet de chaotische situatie op de Markt oplossen.
- opwaardering halte kliniek : er zal onderzocht worden hoe op termijn alle bussen van de Tieltse regio via de kliniek kunnen geleid worden om deze belangrijke aantrekkingspool optimaal vanuit alle richtingen te bedienen. De kliniek wordt zo een van de hoofdhalttes van Tielt. Dit zal in het kader van het masterplan van de kliniek en de reorganisatie van de buslijnen verder onderzocht worden.

2.2.7.4. Herstructurering lijnen

- belbusproject : in het kader van de basismobiliteit is de belbus ingevoerd, die de verschillende woonzones bedient. De belbus komt ook tegemoet aan de vraag naar interne verplaatsingen binnen het stedelijk gebied : bediening excentrische wijken, rusthuis, andere voorzieningen,... De belbus biedt aansluiting op de andere buslijnen.
Sinds de invoering gaat de bezetting van de belbus verder in stijgende lijn. Zo telden de twee belbussen in januari 2002 samen 2327 reizigers, in januari 2003 is dit gestegen tot 4365 reizigers, of een stijging met 88 %. Er wordt overwogen om een bijkomende belbus in te schakelen om binnen de tijd de betrokken zone te kunnen bedienen.
- invoering van een aslijn Tielt – Ardoorie – Roeselare
- er zal een pendelbus ingevoerd worden tussen de randparkings en het centrum. Dit moet toelaten een deel auto's uit het centrum te weren. Verder onderzoek en afweging van kostprijs zal uitwijzen in welke mate het busje permanent zal rijden of gericht op bepaalde momenten, zoals marktday, winkeldag, begin- en einduren van de scholen,...

2.2.7.5. Doorstroming

Om voldoende snelheid en regelmaat te bekomen en te behouden voor het openbaar vervoer zullen een aantal doorstromingsmaatregelen genomen worden :

- betere herinrichting van de bushalte aan het station in het kader van de volledige herinrichting van de stationsomgeving
- een goed uitgebouwde centrale halte op het Rameplein
- het weren van doorgaand verkeer in het centrum (zie verkeerscirculatie onder hoofdstuk Voetgangers en Verkeersleefbaarheid)
- vrije doorgang van de bus bij het autovrij maken van straten, bv. op de markt, in de Bruggestraat,... (zie verkeerscirculatie onder hoofdstuk Voetgangers en Verkeersleefbaarheid)
- verkeerslichtenbeïnvloeding door de bus : Er is reeds verkeerslichtenbeïnvloeding aan de kruispunten N37 Ringlaan – Bruggestraat en Stationstraat – Kasteelstraat – St.-Michielsstraat – Vredestraat (N399 – N327). Om de doorstroming van de bus te optimaliseren wordt aan de verschillende verkeerslichten beïnvloeding voorzien, zoals De Lijn uitdrukkelijk wenst. Het betreft meer bepaald de verschillende kruispunten van de N35/N37 Ringlaan : ter hoogte van de N37 Ruiseleedsesteenweg en de N327 Deken Darraslaan. Door het verkorten van de roodtijd en/of het verlengen van de groentijd voor de bus kan een

wachtfase aan de lichten uitgewonnen worden, zodat de bus gemakkelijker op tijd zijn bestemming bereikt. Verkeerslichtenbeïnvloeding is in Tielt een noodzakelijk onderdeel van het geheel van doorstromingsmaatregelen voor de bus.

- binnen de bebouwde kom kunnen de bussen haltehouden op de rijbaan (met uitzondering van enkele zeer drukke haltes zoals bij de scholen).

2.2.7.6. Flankerend beleid openbaar vervoer

- gratis bus voor -12/+65 (derdebetalersysteem), met eventuele uitbreiding naar de categorie 60 – 65 jaar
- gratis bus naar Tielt op marktdag (donderdag) en op zaterdag, vanaf alle haltes op grondgebied Tielt
- er zal een pendelbus ingelegd worden tussen de randparkings en het centrum
- uitbouw kwalitatieve halte-accommodatie (schuilhuisjes, fietsstallingen,...)
- er zal gewerkt worden aan betere informatieverbreiding en promotie van het openbaar vervoer.

Mobiliteitsplan Tielt

Openbaar vervoer

Legende



Randparkings met pendelbusje



Belbus Tielt



Busdoorsteken in autoluwe kern



Herinrichting stationsomgeving



Uitbouw busknoop Rameplein



Opwaardering bediening kliniek

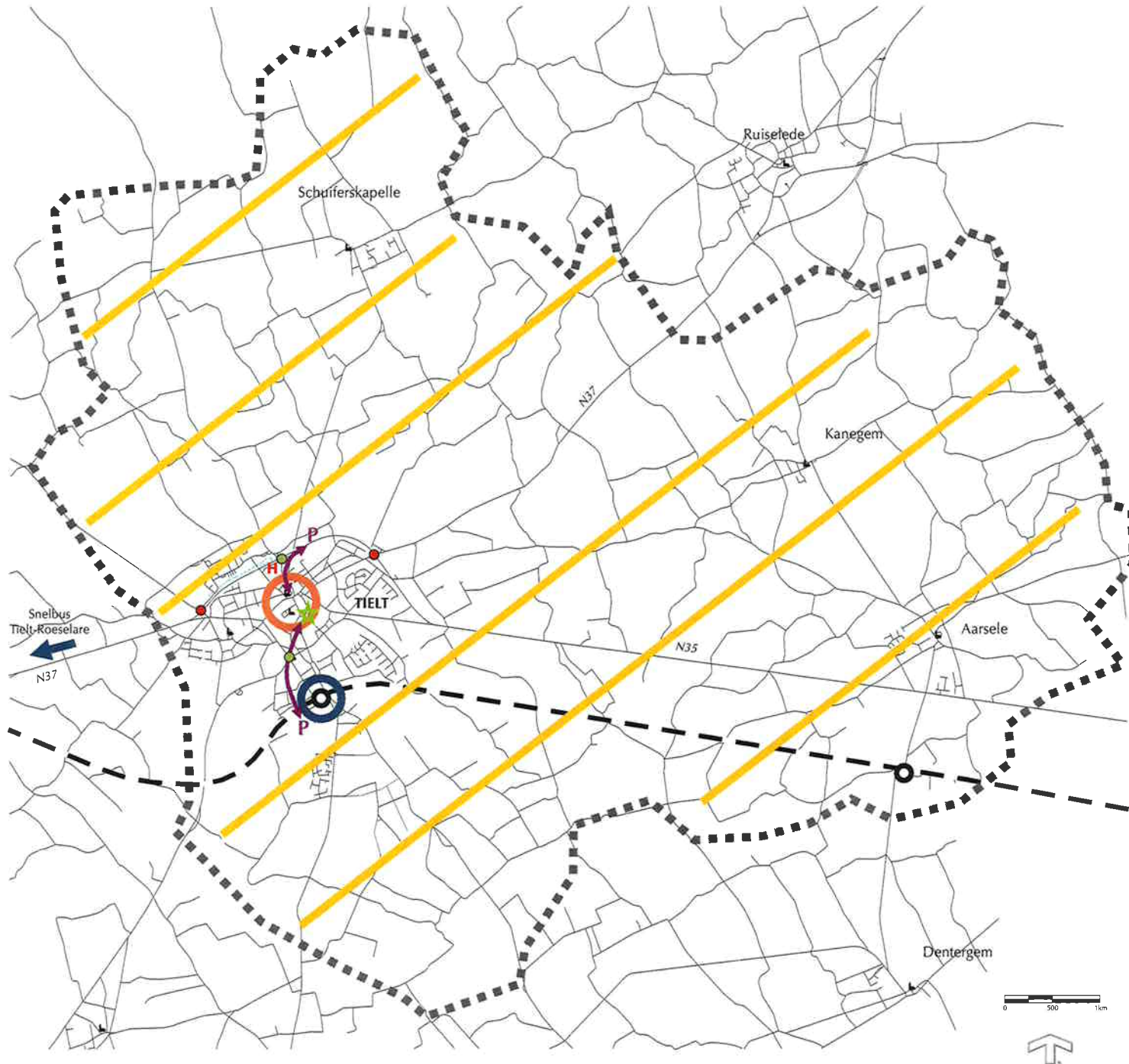
Lichtenbeïnvloeding:



Bestaand



Te realiseren



2.2.8. VOETGANGERS EN VERKEERSLEEFBAARHEID

2.2.8.1. Centrum Tielt

De leefbaarheid van het centrum moet verbeteren door het weren van het doorgaand verkeer, het verlagen van de rijsnelheid en het ontwikkelen van aangename voetgangersroutes.

Het doorgaande verkeer van de invalswegen zal opgevangen worden via de aan te leggen tangenten. Het vrachtverkeer zonder bestemming in het centrum zal verboden worden.

In het centrum dient de N327 St.-Michielsstraat – N399 Conventieweg – Europalaan als verdeelroute. Binnen deze verdeelroute wordt het niet-bestemmingsverkeer geweerd. Hiervoor zullen circulatieve maatregelen worden genomen. Bijgaand concept (zie kaarten) voor verkeerscirculatie wordt als uitgangspunt naar voor geschoven. De kaarten zijn indicatief en kunnen zo nodig bijgestuurd worden.

De Markt wordt grotendeels autovrij. Er blijft enkel nog doorgang tussen Nieuwstraat – Hoogstraat – St.-Janstraat. Ook de Bruggestraat wordt autovrij tussen de Lakenmarkt en de Markt; zo wordt het binnenrijdende verkeer automatisch naar de parkeervoorzieningen op en nabij het Gen. Maczekplein geleid.

De maatregelen kunnen in twee fasen uitgevoerd worden waarbij de tweede fase gerealiseerd wordt na evaluatie van fase 1.

FASE 1 :

- Markt : verkeersvrij (uitgezonderd fietsers en openbaar vervoer). Er wordt enkel een doorsteek gelaten tussen de St.-Janstraat en de Nieuwstraat.
- In de St.-Janstraat wordt gedeeltelijk enkelrichting ingevoerd om de aanleg van brede stoepen mogelijk te maken (optimaliseren wandelroutes naar de kern toe), en doorgaand verkeer in te perken; in deze St.-Janstraat wordt een busstrook voor de Lijn in de andere richting aangelegd. Vanaf de Ringlaan dient het verkeer via de Tramstraat te rijden, en wordt zo automatisch naar de grotere parkeervoorzieningen geleid (Maczekplein). In sommige andere straten wordt enkelrichting ingevoerd om niet-bestemmingsverkeer te vermijden.
- In de Ieperstraat wordt enkelrichting ingevoerd van de kerk tot aan het Polenplein (kruispunt met N327 Deken Darraslaan). In de Kistestraat, tussen kerk en Manestraat, wordt enkelrichting ingevoerd in de tegenovergestelde richting. Door de

enkelrichting in de Ieperstraat ontstaat een soort verkeerslus, kunnen de voetpaden verbreed worden, en vereenvoudigt het kruispunt Polenplein (aansluiting met N327 Deken Darraslaan).

FASE 2 :

- Bruggestraat : autovrij tussen doorsteek Lakenmarkt en Markt. Het autoverkeer wordt zo automatisch geleid naar de ruime parkings. Vanaf de parkings ontstaat een aangename loop- en winkelroute naar de Markt. Fietsers en openbaar vervoer worden wel toegelaten.
- Kortrijkstraat : verkeersvrij vanaf de Ramestraat tot de Markt, evenals de Ieperstraat tussen Markt en kerk.
- Voor de parking Minderbroedersplein wordt een ontsluiting gezocht via de gronden van het college, gezien in dit geval een deel van de Kortrijkstraat verkeersvrij wordt. De parking wordt ook verkleind en zou bijvoorbeeld op termijn kunnen voorbehouden worden voor kortparkeerders.
- Er zal een onderzoek gevoerd worden naar de mogelijkheid van ondergronds parkeren, zodat meer ruimte vrijkomt voor voetgangers terwijl een goede bereikbaarheid behouden wordt.

In een verdere fase zou eventueel kunnen overwogen worden geen autoverkeer meer toe te laten in het deel van de Krommewalstraat tussen de kerk en de Peperstraat, indien dit op lange termijn wenselijk zou blijken.

De verschillende buslijnen blijven door het centrum rijden (ook door de autovrije straten).

Ook de verdere uitbouw van een reeks voetgangersslussen zullen het centrum aantrekkelijker maken en parkings en centrumstraten verbinden. Er zal de nodige aandacht besteed worden aan de schoolomgeving en aan de belangrijke oversteekpunten.

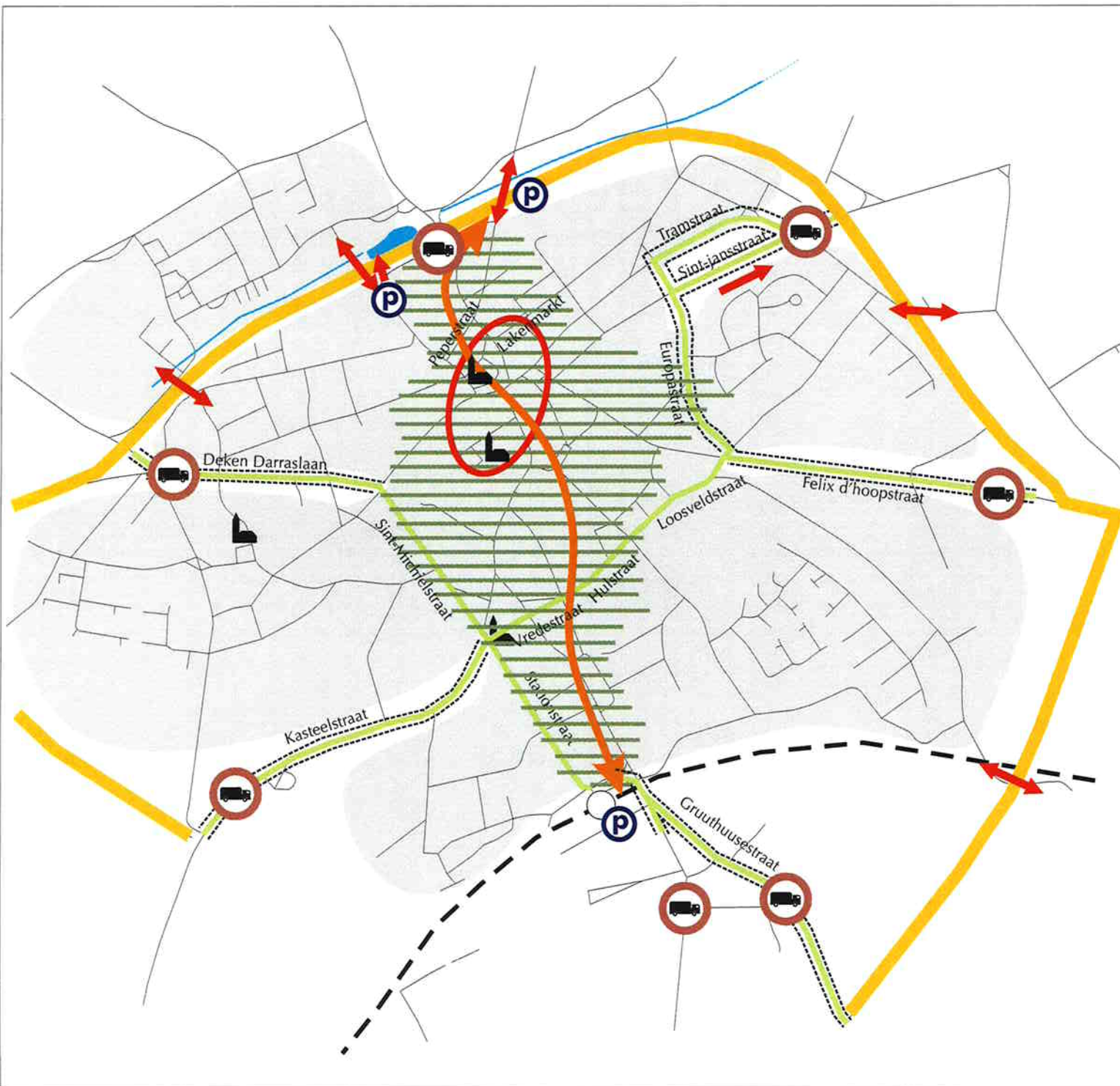
Er zal stapsgewijs zone 30 ingevoerd worden in het centrum. De benaderende afbakening is op kaart (Streefbeeld snelheden onder punt 2.2.2) aangegeven.

Mobiliteitsplan Tielt

Verkeersleefbaarheid centrum Tielt

Legende





-  Fietspaden
-  Zone 30
-  Oversteek voetgangers/fietsers
-  Verkeersvrije kern (uitz. Fietsers/ov)
-  Stedelijk wandelgebied
-  Lokale ontsluitingsweg II b
-  Gratis pendelbus
-  Randparking
-  Omleidingsstructuur
-  Verbod doorgaand vrachtverkeer






Mobiliteitsplan Tielt

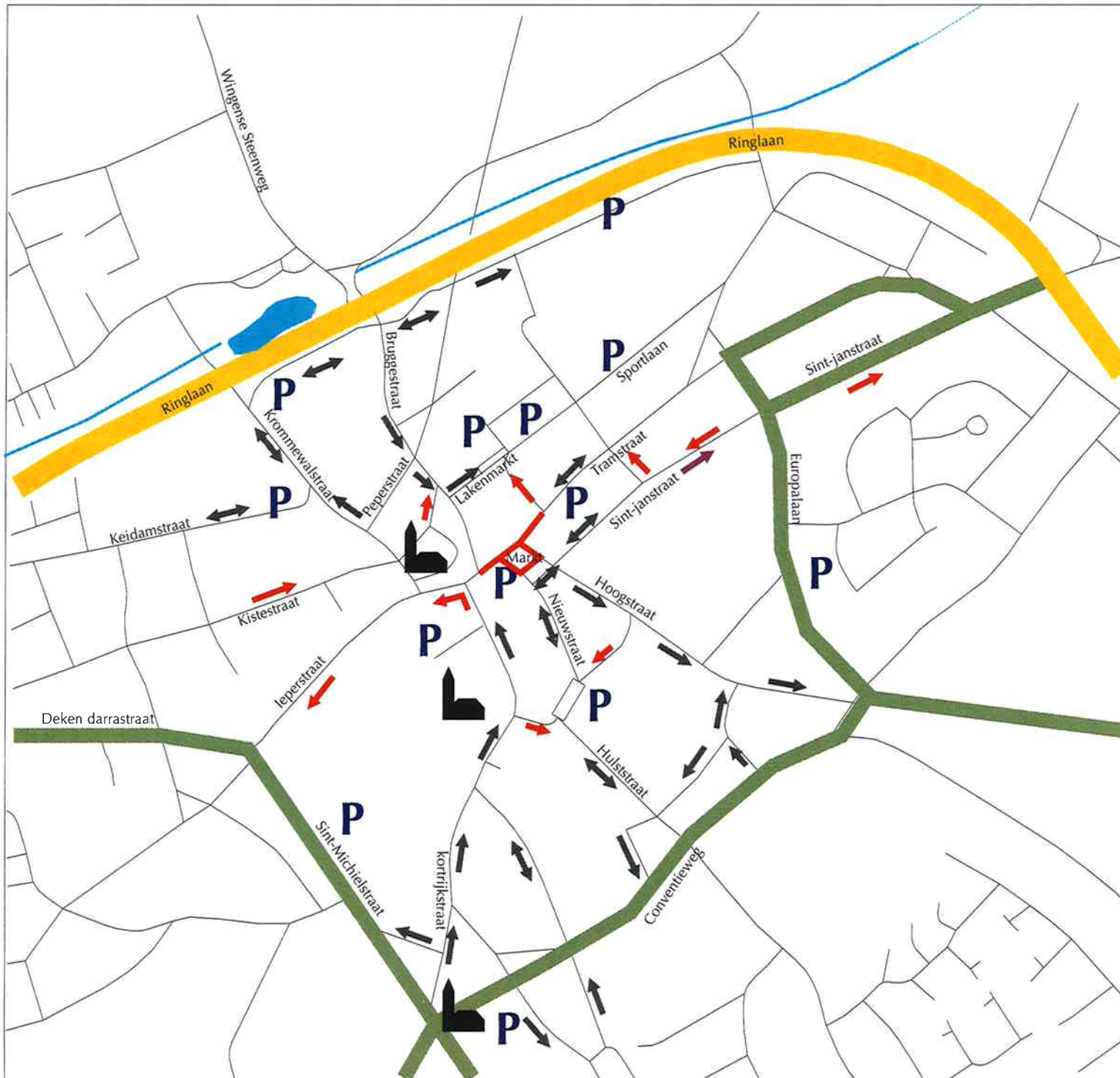
verkeerscirculatie fase 1

Legende

-  Ringlaan
-  Lokale weg II b
-  Bestaande verkeersrichting autoverkeer
-  Parking

Wijzigingen tijdens fase 1



-  Autoverkeersvrij maken
-  Invoering enkelrichting voor autoverkeer
-  Busstrook in andere richting




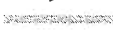
Mobiliteitsplan Tielt

verkeerscirculatie fase 2




Legende

-  Ringlaan
-  Lokale weg II b
- P** Parking

Situatie ná fase 1

-  verkeersrichting autoverkeer na fase 1
-  Verkeersvrij (fase 1)

Bijkomende wijzigingen tijdens fase 2

-  Autoverkeersvrij maken
-  Te onderzoeken ontsluiting parking
-  Busstrook in andere richting



2.2.8.2. Schuiferskapelle

In Schuiferskapelle is weinig doorgaand verkeer. Er is vooral nood aan de verdere uitbouw van een samenhangend verblijfsgebied, met nadruk op veiligheid en leefbaarheid. Het centrum wordt als één zone 30 uitgebouwd, begrensd door poorteffecten.

2.2.8.3. Aarsele

De smalle straten van het centrum van Aarsele worden getroffen door heel wat doorgaand verkeer, als doorsteek tussen de N35 en de N37. Hieronder behoren ook heel wat vrachtwagens. Bij de categorisering is de weg daarom reeds aangeduid als lokale weg type II, d.w.z. dat het doorgaande verkeer dient beperkt te worden.

Langs de route Aarsele – Kanegem – Ruiselede wordt het doorgaand vrachtverkeer ontmoedigd. In de Aarselestraat wordt volledig vrachtverbod ingesteld. Door het instellen van vrachtverbod in de Aarselestraat en het lokale vrachtverkeer om te leiden via de Sterrestraat, wordt de rechtlijnige, doorgaande verbinding vanuit Dentergem (N459) onderbroken. Het autoverkeer en het openbaar vervoer behouden de dubbel richting in de Aarselestraat.

Een reeks verkeersremmende maatregelen zal de dorpskern leefbaarder en veiliger maken.

Op de N35 Deinseseenweg zal ter hoogte van Aarsele een snelheidsbeperking van 70 km/u ingesteld worden tussen Sterrestraat en Pastorijstraat om de veiligheid te verhogen.














2.2.8.4. Kanegem

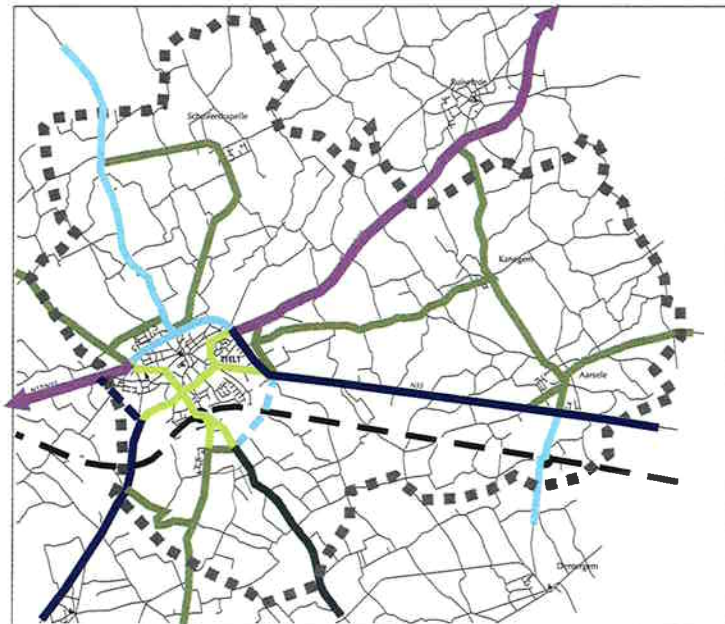
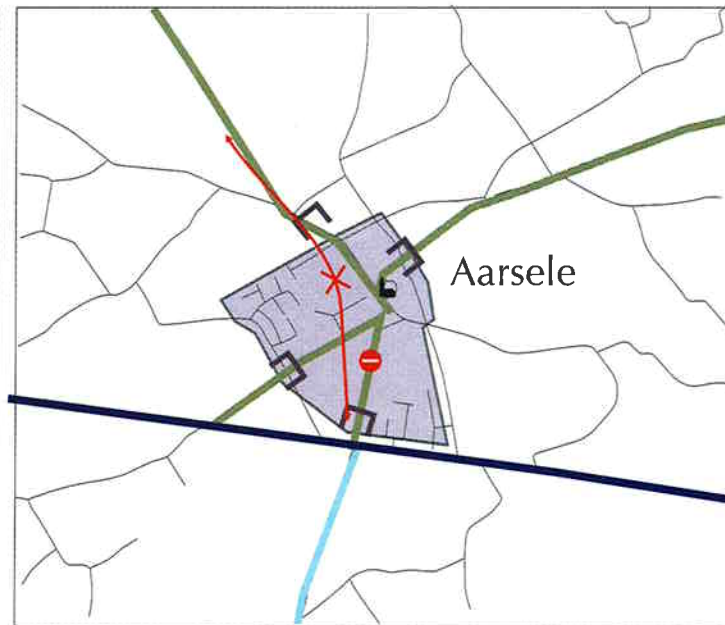
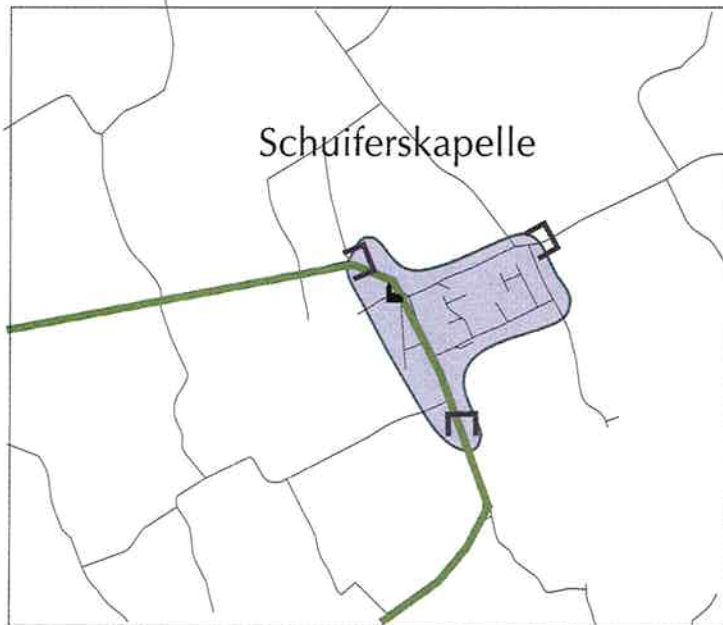
Ook in Kanegem zal de leefbaarheid verbeterd worden door een duidelijke afbakening van de kern en de invoering van zone 30. Deze maatregelen zullen op korte termijn uitgevoerd worden.

Mobiliteitsplan Tielt

VERKEERSLEEFBAARHEID SCHUIFERSKAPELLE KANEGEM EN AARSELE

Legende

-  Ontmoedigen doorgaand verkeer
-  Poorteffect
-  Zone 30
-  Verbod vrachtwagens
-  Primaire weg II
-  Aan te leggen secundaire weg I
-  Aan te leggen secundaire weg II
-  Secundaire weg I
-  Secundaire weg II
-  Lokaal I: lokale verbindingweg
-  Lokaal IIa: lokale ontsluitingsweg
-  Lokaal IIb: ontsluitingsweg centrum
-  Lokaal III



2.3. FLANKERENDE MAATREGELN

Het mobiliteitsbeleid zal ondersteund worden door een aantal nieuwe flankerende maatregelen :

Ondersteunende maatregelen met betrekking tot het openbaar vervoer :

- gratis bus naar Tielt op marktdag (donderdag) en op zaterdag, vanuit de deelgemeenten naar het centrum als stimulans om het openbaar vervoer te gebruiken
- het inleggen van een pendelbus tussen de randparkings en het centrum, zodat in het centrum ook het bestemmingsverkeer kan beperkt worden
- bij belangrijke evenementen zal een extra busbediening opgezet worden; dit kan bijvoorbeeld een versterking zijn van de pendelbus vanaf de randparkings.
- Uitbouw kwalitatieve halte-accommodatie (schuilhuisjes, fietsstallingen,...)
- Er zal gewerkt worden aan betere informatieverspreiding en promotie van het openbaar vervoer.

Ondersteunende maatregelen met betrekking tot het fietsbeleid :

- Het fietsbeleid zal ondersteund worden door begeleidende maatregelen, zoals promotieacties voor het fietsverkeer, festiviteit bij van de opening van een nieuw fietspad,...
- Er wordt samengewerkt met de scholen ter stimulering van het fietsverkeer en voor een veiliger verkeer. De stad ondersteunt de fietspoolprojecten van de Tieltsse scholen.
- Er wordt een fietsvergoeding toegekend voor stadspersoneel (reeds bestaand)
- fietshelmcampagne : de stad biedt gratis fietshelmen aan voor de scholieren LO (reeds bestaande actie die verdergezet wordt)
- bewegwijzering van fietsroutes

Sensibilisatie en vervoersmanagement :

- informatieverspreiding rond het mobiliteitsplan en geplande maatregelen.
- vervoersplan voor het stadspersoneel;
- de bedrijven aanzetten tot de opmaak van een bedrijfsvervoerplan
- ondersteuning en begeleiding van schooldirecties en oudercomité's voor de opmaak van schoolvervoersplannen.

Andere flankerende maatregelen :

- het invoeren van een proefproject voor een verkeersarm centrum, zodat bewoners kunnen kennismaken met een andere verkeerssituatie en het stadsbestuur de situatie kan evalueren en bijsturen.
- het uitwerken van een parkeersignalisatieplan. Hierbij kan het verkeer meer gericht worden naar de parkeervoorzieningen omheen de kern, zodat de winkelstraten zelf minder belast worden.
- opleiding en begeleiding gemachtigde opzichters en verkeersbrigadiers
- aankoop twee snelheidsinformatieborden. Hiermee wordt preventief gewerkt aan bewustmaking rond rijsnelheid.
- aankoop mobiel verkeersmeetsysteem. Dit laat toe beter zicht te krijgen op de verkeersproblematiek van een bepaalde straat; eveneens kunnen met het meetsysteem maatregelen geëvalueerd worden.
- er zal telkens inspraak van de bewoners voorzien worden bij de realisatie van de zone 30 in de verschillende wijken.
- de stad zal een nog reeks activiteiten uitwerken om de publieke betrokkenheid bij het mobiliteitsbeleid te verhogen, een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren en om de druk op het leefmilieu te verminderen (zie ook milieuconvenant).

3. ACTIETABEL

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt en een eerste ruwe raming van de kostprijs. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Voor AWV is de uitvoering afhankelijk van de budgettaire haalbaarheid. Voor de stad zijn de uitgaven haalbaar binnen de voorziene begroting.

Als gevolg van de voorlopige resultaten van het kerntakendebat zullen de provinciewegen in de toekomst wellicht overgedragen worden aan het Vlaams Gewest. De provincie zal dan niet meer optreden als wegbeheerder. De zuidwestelijke tangent zal dus waarschijnlijk niet meer aangelegd worden door de provincie.

Eveneens als gevolg van de voorlopige resultaten van het kerntakendebat en van de actiepunten uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan zal de provincie wel een belangrijke rol spelen bij de opmaak van ruimtelijke streefbeelden voor secundaire wegen. De provincie dient dus bij geplande streefbeelden voor secundaire wegen vermeld te worden als partner.

De voorgestelde oplossingen voor kruispunten of wegen zijn hier enkel als suggestie bedoeld, gebaseerd op plannen die momenteel bestaan. Deze suggesties zijn niet bindend en dienen nader overwogen te worden. De bepaling van de concrete oplossing gebeurt niet in het mobiliteitsplan, maar in het streefbeeld van de weg of in het ontwerp.

MAATREGELN	FASERING :	KORTE	MIDDEL-	LANGE	EVENTUELE MODULE	VERANTWOOR- DELIJKHEID	KOSTEN- RAMING in Euro	PUNT IN TEKST
		TERMIJN 2003-2007	LANG 2007-2012	TERMIJN > 2012				

1. RUIMTELIJK EN LOCATIEBELEID

Opmaak GRS	x					Stad Tielt	p.m.	2.1
Afbakening kleinstedelijkgebied	x					Prov.	p.m.	2.1
Opmaak streefbeeld ringlaan en primaire wegen	x				mod. 19	AWV/Prov.	p.m.	2.1.1 /2.1.4

MAATREGELEN	FASERING :	KORTE	MIDDEL-	LANGE	EVENTUELE	VERANTWOOR-	KOSTEN-	PUNT
		TERMIJN	LANG	TERMIJN	MODULE	DELIIKHEID	RAMING	IN TEKST
		2003-2007	2007-2012	> 2012			in Euro	
<u>2. VERKEERS- EN VERVOERSINFRASTRUCTUUR</u>								
Categorisering wegen		x					p.m.	2.1.1
Verbindings- en ontsluitingswegen :								
Aanpassen bewegwijzering aan categorisering		x				AWV/Stad/Prov.	p.m.	2.1.1
Opstellen streefbeeld N35-N37 Ringlaan		x			mod. 19	AWV	25.000	2.2.4
Herinrichting N35-N37 Ringlaan :								2.2.4
- kleine aanpassingen omgeving Bruggestraat		x				AWV	2.500	2.2.6
- herinrichting			x		mod. 16	AWV	2.000.000	2.2.4
								/2.2.6
Aanleg ZO-tangent		x			mod. 2	AWV	3.000.000	2.2.1.2
Aanleg ZW-tangent		x			mod. 2	Prov. (toekomst AWV)	2.500.000	2.2.1.2
Inrichting kruispunt N37 Ruiseleedsesteenweg – Galgenveldstraat		x			mod. 18	AWV	400.000	2.2.3
Poorteffect op de Marialoipsesteenweg		uitgevoerd				Stad Tielt	-	2.2.2
Poorteffect op de Schuiferskapellesteenweg		uitgevoerd				Stad Tielt	-	2.2.2
Kruispunt Bedevaartstraat – N327 Gruuthusestraat (zie stationsomgeving)		x			mod. 3/4	AWV	(zie verder)	2.2.7.1
Fietsvoorzieningen :								
Vrijliggende fietspaden tussen Tielt en Wingene (N327)		uitgevoerd				AWV	-	2.2.6
Fietspaden langs de N327 Gruuthusestraat en Bedevaartstraat			x		mod. 11	AWV/Stad Tielt	87.500	2.2.6
Fietspaden langsheen de Holdestraat		uitgevoerd				Stad Tielt	-	2.2.6

MAATREGELLEN	FASERING :	KORTE	MIDDEL-	LANGE	EVENTUELE	VERANTWOOR-	KOSTEN-	PUNT
		TERMIJN	LANG	TERMIJN	MODULE	DELIGHEID	RAMING	IN TEKST
		2003-2007	2007-2012	> 2012			in Euro	
Waar mogelijk verkeerslichten uitrusten met OFOS	uitgevoerd					AWV	-	2.2.6
Eénrichtingsstraten : fietsers in tegenrichting	x					Stad Tielt /AWV	p.m.	2.2.6
Grote fietsenstallingen voor- en achterkant station, Rameplein, Markt, evenementenhal, ziekenhuis	x					Stad Tielt /NMBS		2.2.6 /2.2.7.1
Fietspad op spoorwegbedding naar Meulebeke	x					Stad, NMBS, Prov	250.000	2.2.6 /2.2.7.1
Vrijliggende fietspaden langs N35-N37 Ringlaan (samen met herinrichting van de ringlaan)			x		mod. 16	AWV	(zie hoger)	2.2.6 /2.2.4
Fietsoversteken N35-N37 Ringlaan (samen met herinrichting van de ringlaan)	x		x			AWV	(zie hoger)	2.2.6 / 2.2.4
Vrijliggende fietspaden langs de N327 Wakkensesteenweg ten zuiden van de tangent	x				mod. 11/13	AWV	1.500.000	2.2.6
Fietspad langs de Hogenhovestraat (N459)			x		mod. 11/13	AWV	100.000	2.2.6
Bijkomend fietspad Hogenhovestraat richting Dentergem (N459)			x		mod. 11/13	AWV	62.500	2.2.6
Vrijliggende fietspaden langs de Deinsteenweg (N35)			x		mod. 11/13	AWV	3.250.000	2.2.6
Fietspaden tussen Kanegem en Tielt-Noord	x					Stad	25.000	2.2.6
Fietspaden Schuiferskapelle – Tielt	x					Stad	25.000	2.2.6
Fietspaden B.A. Guilbertlaan			x			Stad	25.000	2.2.6
Fietspaden N327 Deken Darraslaan			x			AWV	40.000	2.2.6
Fietspad St.-Janstraat	x					Stad	20.000	2.2.6
Fietspad Tramstraat	x					Stad	20.000	2.2.6
Fietspad N399 Felix d’Hoopstraat			x		mod. 13	AWV	40.000	2.2.6
Fietspad Europalaan	x					Stad	20.000	2.2.6
Fietspad N399 Kasteelstraat	x				mod. 13 (?)	Provincie (toekomst AWV ?)	p.m.	2.2.6
Flankerende maatregelen fietsverkeer : zie verder							-	2.2.6 /2.3

MAATREGELEN	FASERING :			EVENTUELE MODULE	VERANTWOOR- DELIGHEID	KOSTEN- RAMING in Euro	PUNT IN TEKST
	KORTE TERMIJN 2003-2007	MIDDEL- LANG 2007-2012	LANGE TERMIJN > 2012				
Openbaar vervoer :							
Aanleg parking Blekerijstraat (stationsparking en randparking)	x				Stad, NMBS	p.m.	2.2.7.1 /2.2.5
Onderdoorgang parking Blekerijstraat naar de perrons	x				Stad, NMBS	350.000	2.2.7.1
Herinrichting stationsomgeving	x	x		mod. 3/4	De Lijn, Stad, NMBS, AWV	p.m.	2.2.7.1
Buslijn Tielt - Roeselare	x				De Lijn	750.000/j	2.2.7.4
Uitbouw centrale halte Rameplein	x				De Lijn, Stad	p.m.	2.2.7.3
Uitbouw bushalte kliniek		x			De Lijn, Stad	p.m.	2.2.7.3
Belbus Groot Tielt	uitgevoerd				De Lijn	750.000/j.	2.2.7.4
Busbediening bij evenementen	x				De Lijn, Stad en de organisator	p.m.	2.3
Pendelbusje tussen randparkings en centrum	x	x	x		Stad	p.m.	2.2.7.4 /2.2.5
Autovrije busdoorsteken in centrum : zie circulatie	x	x			Stad	-	2.2.7.5 /2.2.8.1
Flankerende maatregelen openbaar vervoer : zie verder						-	2.2.7.6 /2.3
Maatregelen voetgangers en verkeersleefbaarheid :							
Voetgangersoversteken schoolomgevingen (pilotproject)	uitgevoerd				AWV	-	
Beveiligde kruispunten schoolroutes (pilotproject)	uitgevoerd				AWV	-	
Voetgangersoversteek op de Europalaan naar I.B.O.	x				Stad Tielt	35.000	2.2.8.1
Invoeren zone 30 in woonwijken	x	x	x		Stad Tielt	495.000	2.2.8.1

MAATREGELEN	FASERING :			EVENTUELE MODULE	VERANTWOOR- DELIGHEID	KOSTEN- RAMING in Euro	PUNT IN TEKST
	KORTE TERMIJN 2003-2007	MIDDEL- LANG 2007-2012	LANGE TERMIJN > 2012				
CENTRUM							
Fase 1 circulatieplan	x				Stad	125.000	2.2.8.1
Fase 2 circulatieplan		x			Stad	125.000	2.2.8.1
Herinrichting verkeersluwe Markt	x				Stad	490.000	2.2.8.1
Zone 30 in centrum	x	x			Stad	250.000	2.2.8.1
Herinrichten centrumstraten	x	x			Stad	300.000	2.2.8.1
Looproutes randparkings - centrum	x	x			Stad	50.000	2.2.5 /2.2.8.1
Uitbouw voetgangerslussen	x	x			Stad	50.000	2.2.8.1
SCHUIFERSKAPELLE							
Poorteffecten			Gedeeltelijk uitgevoerd		Stad Tielt	-	2.2.8.2
Invoeren zone 30	x				Stad Tielt	100.000	2.2.2 /2.2.8.2
KANEGEM							
Zone 30	x				Stad Tielt	50.000	2.2.2 /2.2.8.4
Aanbrengen poorteffecten	x				Stad Tielt	50.000	2.2.8.4
AARSELE-CENTRUM							
Vrachtverbod in Aarselestraat	x				Stad Tielt	100.000	2.2.3 /2.2.8.3
Asverschuivingen in de Sterrestraat en Aarselestraat	x				Stad Tielt		2.2.8.3
Poorteffect bij het binnenrijden uit de richting Kanegem			uitgevoerd		Stad Tielt		2.2.8.3

MAATREGELEN	FASERING :	KORTE	MIDDEL-	LANGE	EVENTUELE MODULE	VERANTWOOR- DELIGHEID	KOSTEN- RAMING in Euro	PUNT IN TEKST
		TERMIJN 2003-2007	LANG 2007-2012	TERMIJN > 2012				
Invoeren zone 30		x	x			Stad Tielt		2.2.2 /2.2.8.3
Herinrichting Marktplaats Aarsele			x			Stad Tielt	250.000	2.2.8.3
Parkeren :								
Verbinding parking evenementenhal en parking sportcomplex	uitgevoerd					Stad	-	2.2.5 /2.2.8.1
Randparking station		x				Stad/NMBS	(zie hoger)	2.2.5 /2.2.7.1 /2.2.7.4
Randparking Ringlaan	uitgevoerd					Stad/AWV	-	2.2.5 /2.2.7.4
Bewegwijzering parkings, uitbouw parkeeroute		x				Stad	50.000	2.2.5 /2.2.8.1
Herinrichting parkeren Markt		x				Stad	-	2.2.5 /2.2.8.1
<u>3. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN</u>								
Gratis bus op donderdag en zaterdag		x	x	x	mod. 9	Stad	12.500/j.	2.2.7.6 /2.3
Pendelbusje tussen randparkings en centrum		x	x	x		Stad	p.m.	2.2.7.4 2.2.5 /2.3
Uitbouw halte-accommodatie		x	x	x		Stad	5.000/j.	2.2.7.6 /2.3
Informatieverspreiding en promotie openbaar vervoer		x	x	x	mod. 7	De Lijn /NMBS/Stad	2.500/j	2.2.7.6 / 2.3
Fietspromotiecampagnes		x	x	x		Stad	2.500/j.	2.2.6 /2.3
Informatieverspreiding m.b.t. mobiliteitsplan		x				Stad	2.500	2.3
Proefproject verkeersarm centrum		x	x			Stad	-	2.2.8.1

MAATREGELN	FASERING :	KORTE	MIDDEL-	LANGE	EVENTUELE MODULE	VERANTWOOR- DELIIKHEID	KOSTEN- RAMING in Euro	PUNT IN TEKST
		TERMIJN 2003-2007	LANG 2007-2012	TERMIJN > 2012				
								/2.3
Vervoersplan stadspersoneel		x				Stad	2.500	2.3
Fietsvergoeding voor stadspersoneel		ingevoerd	x	x		Stad	2.500/j.	2.2.6 /2.3
Actie bedrijfsvervoersplannen		x				Stad	2.500	2.3
Schoolvervoersplannen		x	x	x		Stad	5.000/j	2.3
Gemachtigde opzichterswerking + verkeersbrigadiers		lopend	x	x		Stad	2.500/j	2.3
Fietshelmcampagne voor scholieren LO		lopend	x	x		Stad	5.000/j	2.2.6 /2.3
Aankoop snelheidsinformatieborden		uitgevoerd				Stad	-	2.2.2 /2.3
Aankoop mobiel verkeersmeetsysteem		uitgevoerd				Stad	-	2.3
Activiteiten die tot doel hebben de publieke betrokkenheid te verhogen		x	x	x		Stad	5.000/j	2.3
Activiteiten die tot doel hebben om het duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren		x	x	x		Stad	5.000/j	2.3
Activiteiten die tot doel hebben om de druk op het leefmilieu te verminderen		x	x	x		Stad	5.000/j	2.3

TABEL 2 : OVERZICHT MAATREGELN

In de tabel worden de prioriteiten aangegeven. Op korte termijn wordt reeds op meerdere vlakken tegelijk gewerkt op weg naar het gekozen beleidsscenario voor duurzame mobiliteit.

De eerste prioriteit is het weren van het doorgaand vracht- en autoverkeer in de stad en schoolomgeving. Hiervoor worden de beide tangents voorzien. Hiermee zal ook de verkeersveiligheid verhogen, vooral voor de fietser en voetganger. Het zwaar verkeer moet geweerd worden vooraleer met de aanpassing van de centrumstraten begonnen wordt.

Gelijktijdig wordt ook de stadskern opgewaardeerd, met een verbetering van het voetgangers- en fietsklimaat. De heraanleg van de Markt is hier een voorbeeld van. Dit project heeft een symboolwaarde voor de toekomstige benadering van de stadskern : beperken van doorgaand autoverkeer, ruimte voor voetgangers, kwalitatieve inrichting, doorsteek voor het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer wordt opgewaardeerd; er wordt een pendelbusje ingelegd vanaf de randparkings. Het aantal fietspaden wordt uitgebreid. De woonwijken en de dorpskernen worden aangepakt, onder meer met de herinrichting als zone 30. Op korte termijn zal dus reeds een duidelijke keuze gemaakt worden voor een duurzaam beleid. Ook het flankerend beleid maakt dit duidelijk.

Op middellange en lange termijn wordt dit beleid verdergezet. De beide tangenten zijn intussen voltooid en er kan zo diepgaander ingegrepen worden in het verkeer in het centrum. Er wordt stapsgewijs verdergebouwd aan het programma voor zone 30 in de wijken. Er komen meer fietspaden.

In het fietspadenprogramma zijn de meeste ingrepen dringend. De prioriteit gaat naar een aantal belangrijke nog ontbrekende assen in het netwerk (bv. spoorbedding naar Meulebeke, Wakkensesteenweg,...), vooral de assen die gericht zijn op het centrum van Tielt; omwille van de vele centrumfuncties zijn dit de belangrijkste fietsstromen. Het fietspad N35 Deinsteenweg is belangrijk, maar om budgettaire redenen niet haalbaar op korte termijn; hier kunnen intussen wel de alternatieve routes gevolgd worden via verharde landbouwwegen. In sommige centrumstraten (N327 en N399) worden de ingrepen pas uitgevoerd na de aanleg van de tangenten.

Voor de zone 30 gaat de prioriteit naar de stadskern en de dorpskernen, de schoolomgeving en een aantal wijken waar de zone 30 gemakkelijk te realiseren is. De stads- en dorpskernen zijn de ontmoetingsruimtes waar veel voetgangers aanwezig zijn en momenteel nog te veel conflicten met het autoverkeer; dit ressorteert de meeste mobiliteitseffecten op korte termijn.

Hieronder wordt de kostprijs per actor weergegeven. Voor AWV is de uitvoering afhankelijk van de budgettaire haalbaarheid. Voor de stad zijn de uitgaven haalbaar binnen de voorziene begroting. Er staan minder projecten op middellange of lange termijn omdat de projecten in de verdere toekomst minder gespecificeerd zijn.

	KORTE TERMIJN 2003-2007	MIDDELLANG 2007-2012	LANGETERMIJN > 2012	TOTAAL
Stad (eenmalige kost)	1.607.500	890.000	165.000	2.662.500
Stad (jaarlijkse kost)	50.000/jaar	50.000/jaar	50.000/jaar	50.000/jaar
AWV	4.927.000	5.492.500		10.419.500
AWV+stad		87.500		87.500
Provincie (?)	2.500.000			2.500.000
Stad +provincie	250.000			250.000
Stad +NMBS	350.000			350.000
Stad + De Lijn	2.500/jaar	2.500/jaar	2.500/jaar	2.500/jaar
De Lijn	1.500.000/jaar	1.500.000/jaar	1.500.000/jaar	1.500.000/jaar

TABEL 3 : KOSTPRIJS PER ACTOR (IN EURO)

4. ORGANISATIE EN METHODE VAN EVALUATIE

4.1. AFSLUITEN VAN MODULES

Er dienen duidelijke afspraken gemaakt te worden over de wijze waarop het mobiliteitsplan en haar actieprogramma via modules wordt verder gezet. Het gaat in detail over volgende modules:

- Module 1 : Ondersteuning strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant;
- Module 2 : Aanleg van rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen;
- Module 3 : Herinrichting van doortochten;
- Module 4 : Subsidiëring van wegverlichting langs gewestwegen;
- Module 5 : Geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen;
- Module 6 : Bevorderen van de netheid op de wegen;
- Module 7 : Informatieverschaffing over het openbaar vervoer;
- Module 8 : Aanleg van vrijliggende bus- en/of trambanen;
- Module 9 : Verhogen van het openbaar vervoersaanbod;
- Module 10 : De subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen
- Module 11 : Aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen;
- Module 12 : Subsidiëring van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen;
- Module 13 : De subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen;
- Module 14 : Aanleg of herinrichting van aansluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer;
- Module 15 : Subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid;
- Module 16 : Herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden;
- Module 17 : Wegverlichting langs gewestwegen;
- Module 18 : Herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom.
- Module 19 : Streefbeelden of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingsfunctie.

De modules die mogelijk voor Tielt zullen toegepast worden, zijn weergegeven in de actietabel. Het betreft meer bepaald :

- module 2 voor de zuidoostelijke en zuidwestelijke tangent
- module 3-4 : voor de herinrichting van de stationsomgeving
- module 7 voor informatie en promotie van het openbaar vervoer in Tielt
- module 9 voor de gratis bus op donderdag en zaterdag
- module 11 of 13 voor een reeks fietspaden : N327 Wakkensesteenweg - Gruuthusestraat, N35/N37 Ringlaan, N459 Hogenhovestraat, N35 Deinsesesteenweg
- module 15 voor flankerende maatregelen (nog niet bepaald welke actie precies zal uitgewerkt worden)
- module 16 : voor de herinrichting N35-N37 Ringlaan
- module 18 voor kruispunt N37Ruisseleedsesteenweg - Galgenveldstraat
- module 19 voor de streefbeeld van de wegen (onder meer de N35-N37 Ringlaan).

Bij de start van het projectdossier zal bepaald worden welke modules precies zullen toegepast worden.

4.2. EVALUATIE MAATREGELEN

De essentie is de terugkoppeling tussen de probleemstelling (oriëntatienota), de doelstellingen van het beleidsplan, de resultaten van het beleidsplan, de effecten van de acties uit het beleidsplan.

Bij de realisatie van het beleidscenario, dient nagegaan te worden of het beoogde effect inderdaad bereikt wordt. Hiertoe zullen een aantal gegevens systematisch worden bijgehouden :

- evolutie van het aantal ongevallen, evolutie verkeersveiligheid
- aantal reizigers openbaar vervoer (aantal opstappers aan het station, aantal busreizigers)
- evolutie verkeersintensiteiten op een aantal verkeersassen
- snelheidsmetingen op diverse wegvakken, met evaluatie van snelheidsbeperkende maatregelen.

Deze gegevens zullen mee helpen om de uitvoering van het mobiliteitsplan te toetsen aan de doelstellingen :

- Het weren van het doorgaand vracht- en autoverkeer uit de stad :

Is er een aanzienlijke vermindering van het vracht- en autoverkeer door het centrum na aanleg van de tangenten ? Het resultaat zal geëvalueerd worden aan de hand van verkeersstellingen. Vooral het uitsluiten van doorgaand vrachtverkeer is van belang. Daarom zullen punctuele controles gebeuren op het vrachtverkeer. Uit de evaluatie zal blijken of er al dan niet meer politiecontrole of andere begeleidende maatregelen nodig zijn.

- Het veiliger en verkeersluwer maken van de scholenomgeving :

Heeft de aanleg van de tangenten geleid tot een veel veiliger en verkeersluwer scholenomgeving ? Zoals hierboven aangegeven zal de evolutie van de verkeersintensiteiten na de uitvoering van de acties nauw opgevolgd worden. Maar ook de verkeersveiligheid zal geëvalueerd worden aan de hand van de ongevallenstatistieken. Er zal nagegaan worden of de vermindering van het vracht- en autoverkeer ook leidt tot een fundamentele daling van het aantal ongevallen in de scholenomgeving. Een bevraging van bevoorrechte getuigen (bijvoorbeeld schooldirecties, oudercomité's, politie) zal zicht bieden of de schoolomgeving ook als veiliger ervaren wordt.

- Het verhogen van de verkeersveiligheid :

Hoe evolueren de ongevallencijfers ? Worden de snelheidsregimes voldoende nageleefd ? De ongevallencijfers voor geheel het grondgebied zullen nauw opgevolgd worden. Ook zullen regelmatig snelheidscontroles gebeuren; dit laat toe om vast te stellen of er al dan niet een betere naleving is van de ingevoerde snelheidsregimes.

- Het herwaarderen van het stadscentrum op maat van de voetganger en met faciliteiten voor fietser en openbaar vervoer :

Er zal jaarlijks een lijst opgesteld worden met maatregelen die in het stadscentrum gebeurd zijn in functie van de leefbaarheid, de voetganger, fietser en het openbaar vervoer. Er zal geëvalueerd worden of deze maatregelen voldoen aan de verwachtingen. Samen met De Lijn zal ook de doorstroming van het openbaar vervoer geëvalueerd worden.

- Het herwaarderen van verkeersluwe dorpskernen :

Is de snelheid in de dorpskernen gedaald, is de situatie in de Aarselestraat verbeterd, en zijn de dorpskernen aantrekkelijker geworden voor voetganger en fietser ? Verkeersstellingen en snelheidsmetingen zullen deze evaluatie ondersteunen.

- Het weren van het niet-bestemmingsverkeer in de kern van de stad :

Weren de circulatieve ingrepen en de kwalitatieve herinrichting voldoende het overbodige verkeer in de stadskern ? Regelmatige verkeerstellingen zullen dit onderbouwen.

- Het stimuleren van de alternatieven voor het autogebruik :

Stijgt het gebruik van openbaarvervoer en fiets, wordt de verkeersstroom beperkt of omgebogen ? De evolutie van het aantal bus- en treinreizigers zal regelmatig opgevolgd worden; ook het project met pendelbusje vanaf de randparkings zal regelmatig geëvalueerd worden. Ook zullen een aantal fietstellingen gehouden worden.

- De uitbouw van een selectieve bereikbaarheid :

In welke mate evolueert de bereikbaarheid van de bedrijvzones ? Hebben de centrumfuncties een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, met het openbaar vervoer en per auto ? De begeleidingscommissie zal nagaan of de ingevoerde maatregelen en ingrepen hieraan beantwoorden.

- Het beperken van de barrièrewerking van de Ringlaan :

Wordt de ring minder als barrière ervaren ? Is het aantal ongevallen gereduceerd ? Is de rijnsnelheid gematigd (cfr. toepassing nieuwe snelheidsregimes) ? Na herinrichting zullen de ongevallencijfers vergeleken worden, evenals de snelheidsmetingen.

- Een kwalitatieve ruimtelijke structuur die een duurzaam mobiliteitsbeleid ondersteunt :

Komen de ruimtelijke plannen tegemoet aan een duurzaam beleid ? Er zal nagegaan worden of de geselecteerde uitbreiding van bedrijvzones voldoen aan een goede ontsluiting voor het vrachtverkeer en een goede bereikbaarheid voor alle vervoersmodi. Voor de nieuwe woonzones zal geëvalueerd worden of ze goed aansluiten bij de bestaande bebouwing en niet geïsoleerd liggen.

Deze vragen zullen getoetst worden aan de hand van de verzamelde gegevens en waar nodig zal het mobiliteitsplan bijgesteld worden.

Verder zal er ook een evaluatie gebeuren van specifieke projecten, bv. evaluatie van de nieuwe verkeerssituatie na aanleg van de tangenten, evaluatie van het aangepaste aanbod van het openbaar vervoer (belbus, pendelbusje), enz.

4.3. EVALUATIE DOOR DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE

De vier actoren (stad, provincie, Vlaams Gewest en De Lijn) komen jaarlijks of na belangrijke ingrepen samen om de acties uit het beleidsplan te evalueren.

Zij kijken welke acties in de gemeente worden uitgevoerd, of deze acties het beoogde effect hebben, op welke manier dit in het beleidsplan past en of er een eventuele bijsturing nodig is.

Jaarlijks of na belangrijke ingrepen wordt dit door de stad gerapporteerd in een verslag, het “Jaarlijks voortgangsverslag van het mobiliteitsplan”. Dit rapport wordt voorgelegd aan de gemeenteraad en opgestuurd naar de provincie, het Vlaams Gewest en De Lijn.

Tielt heeft in het kader van de milieuconvenant de cluster mobiliteit goedgekeurd op niveau 1. Het mobiliteitsplan zal bij de jaarlijkse evaluatie getoetst worden aan deze overeenkomst. Er gebeurt een afstemming tussen het stedelijk mobiliteitsbeleid en het stedelijk milieubeleid. Op basis van deze samenwerkingsovereenkomst worden de milieu-aspecten meegenomen bij de evaluatie van het mobiliteitsplan.



Opgesteld te Brugge, april 2003

GROEP PLANNING

Vennootschap van stedenbouwkundigen,
verkeerskundigen, architecten en ingenieurs.

U. KEPLER, dipl. ing. sted.,
vennoot van Groep Planning

Saar De Buysere, graficus
Stef Luyckx, geograaf

NOTA : TOELICHTING BIJ DE AANPASSINGEN AAN HET VERSLAG VAN DE AUDITOR

Bijgaande tekst biedt een toelichting bij de aanpassingen van het beleidsplan. De volgorde / indeling is gebaseerd op verslag van de audit van 9 december.

2.2. Algemene opmerkingen

- Ruimtelijke opties : er zijn geen andere strategische ruimtelijke projecten dan deze die vermeld zijn; vooral de bedrijvzones in Tielt zijn van belang voor de mobiliteit. De tekst van ruimtelijk beleid is sterk aangevuld en meer gespecificeerd (hoewel de keuzes binnen het kader van het GRS dienen te gebeuren), de kaart aangevuld.
- Afbakeningsproces kleinstedelijk gebied : moet nog opgestart worden. De taakstelling heeft geen andere invloed op mobiliteit (tekst is aangevuld).
- Wegencategorisering : aangevuld met een aantal bepalingen voor de wegcategorieën.
- Actietabel, kostprijs per partner, realiteitswaarde actieplan : de tabel is aangevuld en verduidelijkt. Er is een overzichtstabel toegevoegd.
- Afwegingskader prioriteiten : er is een toelichting van de prioriteitsbepaling toegevoegd. Ook in de hoofdstukken met de opties per vervoerswijze zijn prioriteiten aangegeven. De verwijzing in de actietabel naar de betrokken hoofdstukken leggen een duidelijker band tussen tabel en tekst. Tenslotte is ook in de synthesesnota aangegeven hoe de voorstellen een antwoord bieden aan de gestelde problematiek.
- Keuze beleidsscenario : het beleidsscenario is nader gemotiveerd in de inleiding. De doelstellingen zijn geëxpliciteerd. Ook in de verschillende hoofdstukken zijn de maatregelen nader gemotiveerd ter verduidelijking.
- Organisatie/evaluatie : de teksten zijn geactualiseerd, maar ook aangevuld. Er wordt aangegeven welke modules zullen toegepast worden in Tielt. De evaluatie is veel verder uitgewerkt. De doelstellingen zijn opgenomen in de inleiding en worden bij de evaluatie hernomen als uitgangspunt.

2.3. Specifieke opmerkingen

- Snelheden : de kaart is iets bijgesteld. In de tekst is verdere toelichting opgenomen waarom voor een bepaalde snelheid wordt geöpteerd. De categorisering is een van de invalshoeken, maar ook andere factoren spelen een rol. Binnen de bebouwde kom of in zones met lintbebouwing wordt de snelheid verlaagd, ook op secundaire wegen.
- De zone 30 aan de zuidzijde is aangevuld op kaart.
- De overstapvoorzieningen worden wel besproken en zijn verder verduidelijkt. De overstap met pendelbusje is een belangrijk onderdeel van het gekozen verkeers- en parkeerbeleid.
- Pendelbus : de keuze voor een pendelbusje is duidelijker gesteld en wordt nu meermaals herhaald in de tekst.
- Tabel : jaartal aangepast.
- Parkeren : Het parkeeronderzoek kwam uitgebreid aan bod in de synthesenota van oktober 1998 (p. 62 tot en met p. 73). Ter herhaling is de getelde maximumbezetting in de tabel toegevoegd. Bewonersparkeren en parkeren vrachtwagens vormen geen reële problematiek in Tiel, maar is nu in de tekst aangehaald.
- Ingrepen fietsverkeer : tekst aangevuld en nadere verklaring en aanduiding van prioriteiten. Fietsroute Poelberg is nu als lokale functionele route aangeduid, omdat de recreatieve functie in feite ondergeschikt is; het tracé is aangepast aan de recentste plannen van de westelijke tangent.
- Fietsoversteek Ringlaan : er zijn in het verleden reeds voorlopige maatregelen genomen. Een tijdelijke aanpassing zal nog gebeuren ter hoogte van de Bruggestraat.
- Verkeerslichtenbeïnvloeding door bus : De Lijn wenst deze maatregel te behouden omdat het bijdraagt aan de vlotte doorstroming. De kruispunten zijn aangegeven in tekst en op kaart.
- Actietabel : de tabel is aangevuld en gedeeltelijk aangepast en wordt nader toegelicht zowel onder de tabel als in de tekst van het betreffende hoofdstuk. Er is ook verwijzing naar het punt in de tekst opgenomen om de samenhang te verhogen. De kostprijs per actor is toegevoegd.
- Kruispuntoplossingen : de kruispuntoplossingen zijn weggelaten of onder voorbehoud geplaatst (voor een aantal dossiers zijn de plannen reeds uitgetekend). Het mobiliteitsplan doet geen uitspraak over de wijze van oplossing voor de kruispunten.