




# HOUTHULST MOBILITEITSPAN

JULI 2018

---

fase 3 | beleidsplan

datum	aanpassing   fase
28   09   2017	bespreking gemeente
19   12   2017	bespreking GBC
08   02   2018	infomoment adviesraden
maart 2018	terugkoppeling gemeente en GBC
15   05   2018	voorlopige vaststelling GR
11   06   2018	bespreking RMC
augustus 2018	goedkeuring GR

		
<b>algemeen directeur</b>	<b>coördinator</b>	<b>expert mobiliteit</b>
Geert Sanders	ruimtelijke planning en mobiliteit David Vandecasteele	Margo Swerts



## INHOUD

# **informatief deel** 1

## **INLEIDING** 2

## **INHOUD BELEIDSPLAN** 2

## **KNELPUNTEN EN KANSEN** 3

1	knelpunten .....	3
2	kansen .....	5

## **DOELSTELLINGEN** 6

1	strategische doelstellingen .....	6
2	operationele doelstellingen .....	6

## **RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN** 7

1	plannen andere overheden .....	7
2	gemeentelijke plannen.....	7

# **richtinggevend deel** 9

## **DUURZAAM BELEIDSSCENARIO** 10

## **WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN** 11

1	ruimtelijk beleid .....	11
2	strategische projecten.....	16
3	wegencategorisering .....	18

## **WERKDOMEIN B | VERKEERSNETWERKEN** 21

1	verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen .....	21
2	fietsroutenetwerk .....	24
3	openbaarvervoernetwerk.....	29
4	snelheidsbeleid .....	35
5	elektrische mobiliteit .....	38
6	parkeerbeleid .....	38
7	zwaar vervoer .....	39
8	inrichting van wegen .....	41

## **WERKDOMEIN C | FLANKEREND BELEID** 42

1	vervoersmanagement.....	42
2	tarifiering.....	42
3	algemene sensibilisatie.....	42
4	handhaving .....	42
5	beleidsondersteuning.....	42
6	monitoring en evaluatie.....	42

## **ACTIEPLAN** 43

**participatie** 49

**UITWERKING** 50

**ADVIEZEN** 50

1 uitwerkingsnota..... 50

2 beleidsplan..... 53

**Bijlagen** 57

**SAMENSTELLING GBC** 58





INFORMATIEF DEEL

## INLEIDING

Voor u ligt het geactualiseerde mobiliteitsplan van de gemeente Houthulst.

Het oorspronkelijke mobiliteitsplan van de gemeente Houthulst werd door de PAC<sup>1</sup> conform verklaard op 10 oktober 2011.

In overleg met de GBC werd de procedure van de sneltoets doorlopen op 25 november 2015. Er werd gekozen voor spoor 2 binnen de herziening.

Dit betekent dat een aantal thema's zullen verbreed en/of verdiept worden.

De GBC heeft volgende thema's geselecteerd om verder te onderzoeken tijdens het proces van de sneltoets:

- de schoolomgevingen
- de toegankelijkheid aan de WZC's
- de dorpshub
- het zwaar vervoer
- het snelheidsbeleid

De sneltoets werd in RMC van 11 januari 2016 goedgekeurd.

Spoor 2 van een herziening van een mobiliteitsplan houdt drie grote fasen in:

- verkenningsfase
- uitwerkingsfase
- beleidsfase

De verkenningsnota werd besproken en goedgekeurd op de RMC van 12 september 2016.

De uitwerkingsnota werd besproken en goedgekeurd op de RMC van 12 juni 2017.

## INHOUD BELEIDSPLAN

De beleidsnota bouwt verder op de visie en maatregelen zoals opgesomd in het oorspronkelijke mobiliteitsplan uit 2011.

Het nieuwe beleidsplan valt uiteen in twee grote luiken, een informatief en richtinggevend deel.

Het informatief deel omvat de lokale toestand, de doelstellingen, het duurzame scenario en het bewandelde participatietraject.

Het richtinggevend deel omvat een toelichting omtrent de verschillende werkdomeinen.

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

Werkdomein A geeft de band met het ruimtelijk beleid weer. Werkdomein B geeft het gewenste beleid voor de netwerken van de verschillende vervoerswijzen weer.

Onder werkdomein C wordt het flankerend beleid uitgewerkt.

Het beleidsplan werd besproken op de GBC van 19 december 2017.

<sup>1</sup> Pac staat voor provinciale auditcommissie. Deze commissie werd in het nieuwe mobiliteitsdecreet gewijzigd in de RMC of regionale mobiliteitscommissie. De commissie keurt finaal de mobiliteitsplannen en -projecten goed. In de GBC of gemeentelijke begeleidingscommissie zetelen vertegenwoordigers van de hogere overheden bevoegd voor mobiliteit en de gemeentelijke vertegenwoordigers. De GBC maakt dossiers rond mobiliteit op.



### 1 knelpunten

In wat volgt wordt een overzicht van de knelpunten rond mobiliteit en verkeer gegeven. Deze knelpunten komen voort uit het oorspronkelijke mobiliteitsplan, klachten die de gemeente ontvangen heeft van burgers en aandachtspunten van het gemeentebestuur zelf. De lijst werd aangevuld met bemerkingen uit het doorlopen participatietraject.

#### ■ zwaar vervoer

In de deelgemeentes Houthulst en Merkem zijn er tonnagebeperkingen ingevoerd. In Houthulst mogen landbouwvoertuigen nog wel doorrijden. Dit is niet het geval in Merkem.

Ondanks deze maatregelen zijn er echter nog steeds klachten van vrachtwagens en landbouwvoertuigen (vooral te Merkem) die deze tonnagebeperking negeren.

Ook in de deekern Jonkershove zijn er klachten van doorgaand zwaar verkeer.

Enkele lokale (landbouw)bedrijven die palen aan het centrum veroorzaken enige overlast van zwaar vervoer door de centra.

#### ■ verkeersveiligheid

Er zijn enkele onveilige kruispunten in de kernen waar er regelmatig ongevallen gebeuren:

- kp Groenebosdreef x Jonkershovestraat x Stokstraat
- kp De Kippe op N369 (N369 x Stationsstraat)
- kp N301 x Eug. de Grootelaan
- kp N301 x Jonkershovestraat x Kerkstraat

In het ongevallenGIS 2009-2011 (meest recente bron van alle ongevallen) worden 64-tal ongevallocaties op grondgebied van Houthulst vastgesteld. Op de meeste locaties gebeurde slechts 1 ongeval met overwegend lichtgewonden. Op 3 locaties gebeurden meer dan 2 ongevallen. Kruispunt Stokstraat met Jonkershovestraat spant de kroon met 7 ongevallen. De andere twee zijn gelegen op de Jonkershovestraat en de Groenebosdreef.

Daarnaast zijn er regelmatig klachten over overdreven snelheden in de kernen en de invalswegen.

Het huidig snelheidsbeleid werd niet op alle plaatsen even logisch opgebouwd.

#### ■ schoolomgevingen en WZC

Er zijn klachten rond de onveiligheid in de omgeving van scholen en op schoolroutes.

Er zijn een aantal gevaarlijke schoolomgevingen, zoals de schoolomgevingen te Klerken en te Jonkershove. Deze schoolomgevingen zijn gelegen langsheen een relatief drukke verkeersas doorheen de gemeente, respectievelijk de N301 en de Merkemstraat. De ouders durven de kinderen niet te voet of met de fiets naar school te laten gaan. Hierdoor komen we in een vicieuze cirkel terecht en worden de schoolomgevingen alsmat drukker door het vele autoverkeer.

De verschillende schoolomgevingen zijn niet altijd duidelijk aangegeven en zouden meer moeten opvallen.

De parkeerdruk aan de schoolomgeving wordt ook als probleem ervaren.

De toegankelijkheid op de routes van/naar WZC's laat te wensen over.

#### ■ sterke auto-afhankelijkheid

In kleine dorpen zijn de bewoners sterk aangewezen op hun wagen voor hun mobiliteitsbehoeften.

Functies en arbeidsplaatsen liggen niet om de hoek. Alternatieven voor hun verplaatsingen zijn eerder schaars.

Dit maakt de bewoners sterk afhankelijk van een wagen.

#### ■ openbaar vervoer

De belbus in de gemeente wordt goed gebruikt en kent een hoge uitvoeringsgraad. Er is echter een beperkte relatie tussen de deekernen, zoals Merkem en Houthulst.

De burgers zijn bevreesd dat de belbussen zullen verdwijnen. Voor de ontsluiting van de deekernen betekent dit immers een belangrijk aanbod.

Er zijn tevens klachten rond minder goede aansluitingen tussen bus en trein.

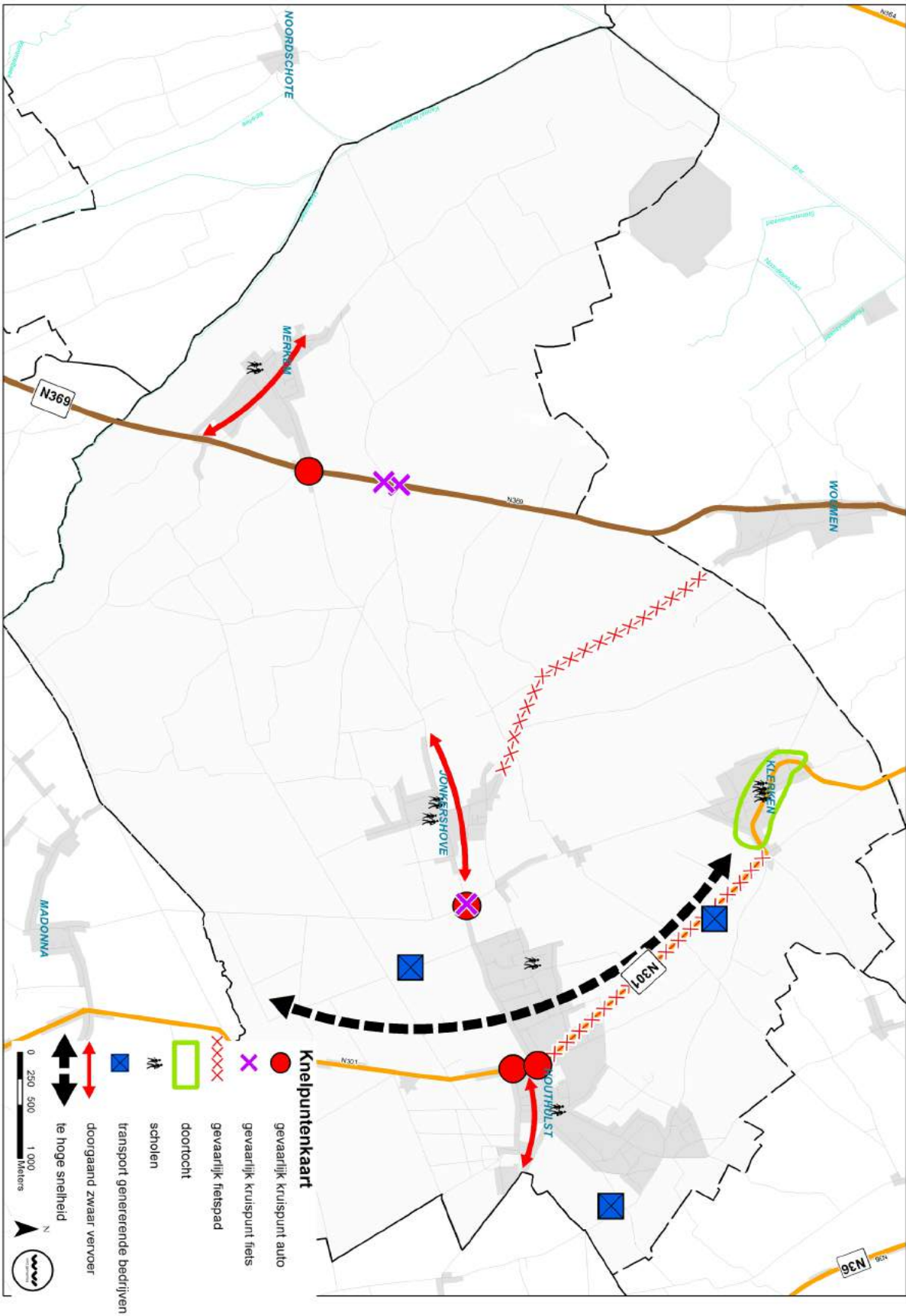
#### ■ fietsvoorzieningen

De fietsinfrastructuur is op verschillende plaatsen nog beperkt aanwezig.

De gemeente heeft de vorige jaren sterk de kar getrokken om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Er zijn verschillende procedures opgestart om de fietsinfrastructuur te verbeteren.

Volgende procedures werden opgestart / zijn afgerond:

- N301 - traject tussen Houthulst en Langemark (werken afgerond)
- N301 - traject tussen Houthulst en Klerken (geplande werkzaamheden)
- N301 - traject tussen Klerken en Esen (werken afgerond)
- Woumenstraat



knelpuntenkaart

De Steenbeekstraat en Stokstraat hebben nood aan betere fietsvoorzieningen.

Daarnaast zijn er gevaarlijke punten voor fietsers:

- kp Terreststraat x Kerkstraat
- kp Groenebosdreef x Jonkershovestraat x Stokstraat
- kp N369 x Sneppestraat
- kp N369 x Beversluisstraat

#### ■ doortocht N301

De doortocht door Klerken heeft nood aan een dringende vernieuwingsbeurt. De voetpaden zijn smal. De rijbaan is breed met langs weerszijden een aparte smalle strook die dienst doet als fietspad. Het is echter geen effectief fietspad.

Vooraf het doorgaand zwaar vervoer zorgt voor veel klachten bij de omwonenden.

Het merendeel van de functies van Klerken zoals de lagere school bevinden zich in de halve cirkelvormige structuur van de N301. Enkele kruispunten op het tracé zijn gevaarlijk (zoals met Zarrenstraat, Stokstraat).

#### ■ snelheidsbeleid

Er zijn klachten over te hoge snelheden op de gewestweg N301, zowel in de bebouwde kommen van Houthulst en Klerken als buiten de bebouwde kom. Er wordt gevraagd naar meer controles op snelheden.

## 2 kansen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bieden mogelijkheden om de ontsluiting te analyseren en aanpassingen naar duurzame mobiliteit uit te voeren.

De uitbreiding van de bedrijvenszone biedt de mogelijkheden om de problematiek rond parkeren van vrachtwagens aan te pakken en de ontsluiting van het containerpark te herbekijken.

Het WZC te Houthulst zal uitbreiden. Er zijn mogelijkheden om de achterliggende wijk duurzamer en verkeersveiliger te ontsluiten via de gronden van het WZC.

De gemeente zal in de loop van volgende legislatuur de Markt van Houthulst heranalyseren. Het STOP-principe zal centraal staan binnen de herinrichtingsplannen. Op dat moment kan de circulatie, de doorwaardbaarheid richting Rotsebos en het parkeergebeuren meegenomen worden.

De nieuwe visie rond dorpsHub biedt een opportuniteit om de mobiliteit in de dorpen op te waarderen.

De doortocht en schoolomgeving van Klerken zouden op termijn moeten heringericht worden. Hiervoor zal budget moeten vrijgemaakt worden bij AWW. Een herinrichting van de doortocht biedt mogelijkheden om de mobiliteit in de doortocht kwalitatief te verbeteren.

## DOELSTELLINGEN

### 1 strategische doelstellingen

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

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

De Vlaamse Overheid stelt rond haar mobiliteitsbeleid vijf basisdoelstellingen voorop:

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

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

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

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

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

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

Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft in principe een tijdschikhorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

### 2 operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen geven aan wat de gemeente precies wenst te bereiken met het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er wordt aandacht besteed aan WAT en niet aan HOE deze acties kunnen uitgewerkt worden.

In volgend overzicht worden in functie van de gekozen thema's de doelstellingen geformuleerd die de gemeente wenst te bereiken met de herziening van haar mobiliteitsplan. Er wordt aangegeven wat de gemeente specifiek wenst te bereiken en niet hoe de gemeente dit wenst te bereiken.

#### ■ schoolomgevingen

- verhogen en uniformiseren van herkenbaarheid van alle schoolomgevingen uit Houthulst
- verhogen van verkeersveiligheid in schoolomgevingen
- beheersen parkeerdruk en beter organiseren van parkeergebeuren
- sensibilisatie-acties op regelmatige basis herhalen zodat het aandeel van de duurzame verplaatsingen toeneemt

#### ■ WZC

- toegankelijkheid van wandelroutes rond de WZC's verbeteren
- de doorwaadbaarheid van de centra naar de nabije omgeving/nabije woonprojecten verhogen

#### ■ dorps hub

- verbeteren en centraliseren mobiliteitsaanbod in de dorpskernen (centraal verzamelpunt)
- zoeken naar alternatieven voor de wagen binnen de gemeentelijke en regionale context
- verbeteren aanbod functies en sociale cohesie in de dorpen

#### ■ zwaar vervoer

- optimaliseren huidige tonnagebeperkingen in de kernen
- het doorgaand zwaar vervoer weren uit de kernen
- duidelijke signalisatie voor vrachtverkeer en communicatie naar bedrijven
- handhaving tonnagebeperking

#### ■ snelheden

- uniform en vereenvoudigd snelheidsbeleid op volledige grondgebied
- meer controles op snelheden uitvoeren, zowel in bebouwde kom als buiten de kernen
- opvolging en handhaving van het aangepast beleid
- In de voorgaande registratie van ongevallengis 2009-2011 werden er 64 ongevallen geregistreerd op grondgebied van Houthulst. Met de nodige aanpassingen aan de wegen (inrichting en snelheidsremmers) en voldoende controles op snelheden, kunnen de ongevallen gevoelig afnemen met circa 10 tot 20%.

#### ■ fietsbeleid

- goede en comfortabele fietsinfrastructuur en -stallingen voorzien. Er werden reeds verschillende verbeteringen aangebracht aan de

fietsinfrastructuur. Op middellange termijn zal de gemeente samen met de hogere overheden bijkomend circa 6 km fietsinfrastructuur verbeteren. Op langere termijn kan er nog circa 7 km bijkomend fietsinfrastructuur voorzien worden.

- verschillende sensibilisatie-acties op touw zetten rond het stimuleren van fietsverkeer
- het aandeel fietsers heeft nog een sterke groei-marge binnen woon-school en woon-werkverkeer. In sommige deekernen is het woon-schoolverkeer tot een minimum beperkt wegens de relatief drukke verkeersassen.
- Een betere fietsinfrastructuur en comfort voor de fietsers kan het fietsverkeer met 30% doen stijgen in de kernen op middellange termijn.

## RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

### 1 plannen andere overheden

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

Het aangepast beleidsplan houdt eveneens rekening met de beleidsplannen van de omliggende gemeenten, op vlak van wegcategorisering, fietsroutenetwerk en tonnagebeperkingen.

De meeste buurgemeenten hebben de afgelopen jaren hun mobiliteitsplan in herziening gesteld:

buurgemeente	datum en statuut
Staden	8/2010
Langemark-Poelkapelle	Herziening lopend
Diksmuide	Herziening – 2/2012
Kortemark	Herziening – 6/2017
Lo-Reninge	4/2009

### 2 gemeentelijke plannen

Het structuurplan van de gemeente is goedgekeurd door bestendige deputatie op 27 september 2012. Beide beleidsplannen zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

Volgende aandachtspunten werden opgenomen in het oorspronkelijke structuurplan en werden aangepast in de huidige versie van het mobiliteitsplan:

- wegcategorisering
- zwaar vervoer - ontsluiting bedrijvenzone en routes rond zwaar vervoer
- fietsroutenetwerk
- openbaar vervoer

Bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan of het nieuw beleidsplan zullen de wijzigingen aan deze verkeersnetwerken moeten meegenomen worden.





RICHTINGGEVEND DEEL

## DUURZAAM BELEIDSSCENARIO

Het beleidsscenario voor de mobiliteit te Houthulst omvat volgende aandachtspunten:

- de kernen verkeersveilig en -leefbaar uitbouwen
- het verminderen van de verkeersdruk in de kernen en meer bepaald het doorgaand zwaar vervoer weren uit de kernen
- de schoolomgevingen verkeersveiliger uitbouwen
- een sterk fietsbeleid uitbouwen
- het stimuleren van de vervoersalternatieven

Houthulst streeft naar leefbare kernen waar alle functies worden gebundeld.

Om de kernen leefbaar te houden en de woonkwaliteit te verhogen, dient het doorgaand verkeer en meer bepaald het (doorgaand) zwaar transport uit de kernen te worden geweerd.

De doortochten langsheen de N301, voor de kernen Klerken en Houthulst, moeten heringericht worden.

De gemeente wenst de schoolomgevingen verkeersveilig in te richten zodat meer kinderen op een duurzame manier naar school durven komen of gebracht worden.

Gelijktijdig wordt werk gemaakt van vervoersalternatieven zodat deze alternatieven optimaal zijn uitgebouwd wanneer de verkeersdruk toeneemt. Dit kan een trendbreuk teweeg brengen.

Het openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd door aandacht te besteden aan de uitbouw van halte-infrastructuur en looproutes. In kader van de uitbouw van de dorpshubs en de doelstellingen van basisbereikbaarheid wordt gekeken naar regionale alternatieven voor het autoverkeer

Belangrijke aandacht gaat naar de fiets. Fietsrelaties tussen de kernen onderling en de buurgemeentes worden verbeterd.

De vrijgekomen ruimte dient kwaliteitsvol te worden benut en niet terug ingenomen worden door gemotoriseerd verkeer.

### ■ **aanpassingen ten opzichte van mobiliteitsplan uit 2011**

De visie bouwt verder op het oorspronkelijke beleidsplan. Er werden geen essentiële wijzigingen aangebracht.



## WERKDOMEIN A | RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

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

### 1 ruimtelijk beleid

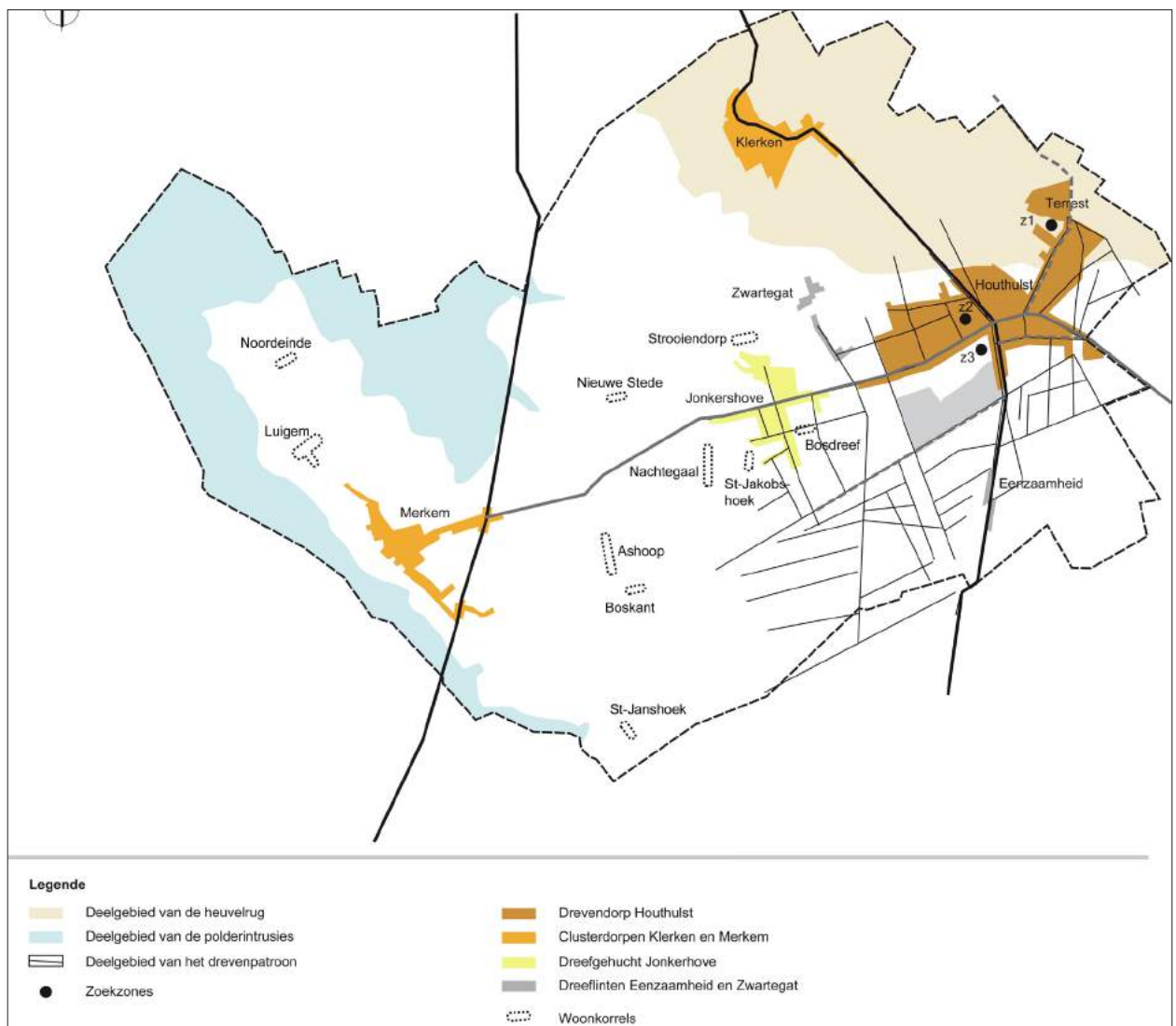
#### 1.1 gewenste structuur van de gemeente

Houthulst is in haar ontstaan sterk en drievoudig gekoppeld aan de open ruimte: Merkem aan de polders, Klerken op de Heuvelrug en Houthulst/Jonkershove aan het Houthulstbos en haar drevenpatroon.

Deze sterke koppeling uit zich in de groeiwijze van de dorpen, de ruimtelijke kwaliteiten in de dorpen en de omgeving ervan, en de sociaal-economische situatie in de gemeente.

De geïsoleerde ligging tegenover de omliggende stedelijke gebieden (Roeselare, Diksmuide, Ieper) maakt dat de gemeente een 'laatbloeiër' is: de laatste jaren was er een relatief sterke stijging op de woningmarkt en kleine bedrijven kiezen voor een kwaliteitsvolle werkomgeving, dicht bij hun lokale netwerk.

Deze evolutie houdt ook de bedreiging in dat de druk op de open ruimte toeneemt. De gemeente stelt zichzelf als belangrijkste ruimtelijke opgave de groei en aantrekkelijkheid van de gemeente te consolideren.



*gewenste ruimtelijke structuur en zoekzones wonen*

Het landschap vormt de sterke basis van de verdere ruimtelijke ontwikkelingen. De structuurbepalende elementen van het landschap zijn de IJzervallei en de polderintrusies in het westen, het reliëf van de heuvelrug van Westrozebeke, en het oude drevenpatroon van het Houthulstbos. Deze structuurbepalende elementen wenst de gemeente, voor zover mogelijk binnen haar bevoegdheden, te versterken als onderlaag, en minstens te behouden bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling die erop geënt is.

Er is de laatste jaren een trend gezet om functies toe te voegen in dorpen gekoppeld aan een opwaardering van het publiek domein.

Voor de kernen Jonkershove, Merkem en Sint-Kristofel zijn de dorpskernvernieuwingen uitgevoerd.

De kern Klerken is door zijn ligging langsheen de N301 afhankelijk van de beslissing van de hogere overheid. Bij de herinrichting wordt het principe gehanteerd om de het verhogen van de verkeersveiligheid te koppelen aan verbetering van de leefbaarheid van het dorp.

Er wordt van uitgegaan dat de ingrepen de louter verkeerstechnische ingreep dienen te overstijgen. Het bestuderen van de ruimere omgeving creëert telkens een duidelijke stedenbouwkundige opgave, met als doel het dorp aantrekkelijk te maken voor (nieuwe) bewoners.

In de kern van Houthulst is reeds een gedeeltelijke vernieuwing doorgevoerd. Er zijn ideeën om ook hier nog bijkomende vernieuwingen door te voeren.

## 1.2 woonprogramma

De gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur van de gemeente vertrekt vanuit de doelstelling de woonkwaliteit en de groeirimte voor latere uitbreiding bij de kernen te vrijwaren.

Er wordt uitgegaan van enkele duidelijke kernen: drevendorp Houthulst, clusterdorpen Merkem en Klerken en een dreefgehucht Jonkershove.

De zoekzones voor wonen sluiten nauw aan bij de hoofdkern Houthulst. **De zoekzones zijn voorzien op langere termijn. Alleen zoekzones Z1 en Z2 werden weerhouden.**

### 1.3 bedrijvigheid

De groei ruimte voor lokale bedrijvigheid wordt voorzien in het structuurondersteunend hoofddorp Houthulst. Wanneer hiervoor nieuwe bedrijvenruimtes nodig blijken te zijn, zal hun locatie aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein gezocht worden, ingepast in de structuur van dreven, met een zo minimaal mogelijke aantasting van open ruimte.

De gemeente opteert voor de uitbreiding van haar bedrijvenzone Melanedreef in noordelijke richting om wille van de integratie van het containerpark, vrachtwagenparking en bedrijvenzone en het eventuele dubbelgebruik van parkeerterrein door de sportfunctie.

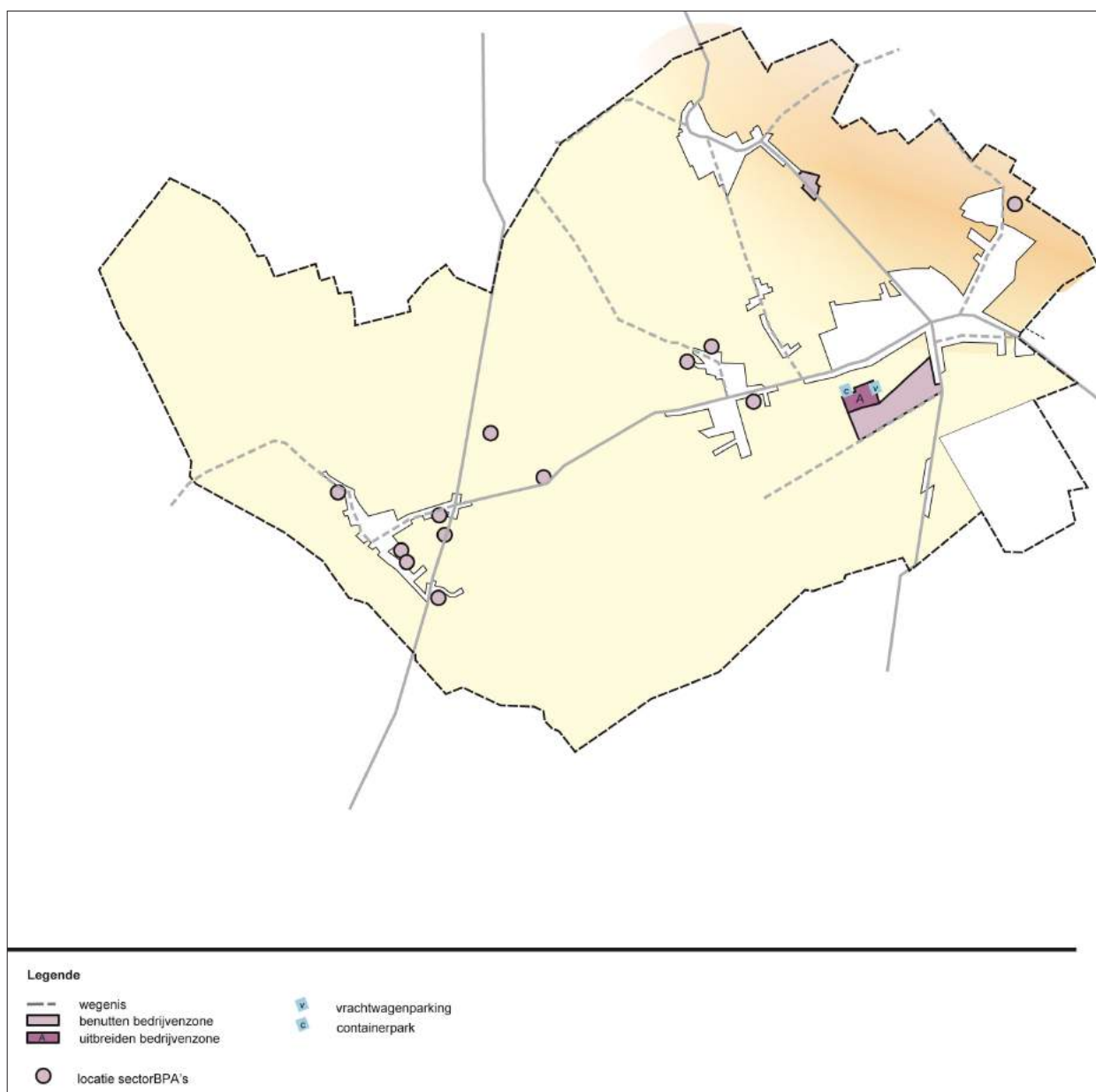
De voetgangersverbinding naar en via de Paardedreef, en de Zanddambeek als groene tussenruimte zijn bij de uitwerking essentieel.

#### ■ maatregelen en ontsluiting bedrijvenzone

Het gebied bevindt zich ten noorden van de bestaande bedrijvenzone en sluit niet rechtstreeks aan op de openbare weg. Ten zuiden is de Nijverheidsstraat gelegen en ten noorden de Jonkershovestraat.

Er wordt geopteerd te ontsluiten via Nijverheidsstraat op de Melanedreef die op zijn beurt aantakt op de Poelkappellestraat | N301. Op deze manier kan het zwaar verkeer makkelijk aansluiten op de bestaande vrachtwagenroute (IDR-verhaal).

Het bestaande containerpark ontsluit momenteel via



*gewenste structuur rond bedrijvigheid*

de Jonkershovestraat (via noordelijke richting). Het zal op termijn ontsloten worden in zuidelijke richting via de uitbreiding van de bedrijvzone.

Het is de bedoeling geen doorgaand verkeer toe te laten tussen Jonkershovestraat en Nijverheidsstraat/Melanedreef.

In oostelijke richting kan er op zeer lange termijn nog een uitbreiding voorzien worden van bedrijvzone en/of agro-industrie. Deze uitbreiding zal eveneens op de nieuwe interne ontsluitingsweg moeten aantakken. Langs de Jonkershovestraat, ter hoogte van de Paardedreef is de bushalte 'Houthulst Nieuw Kerkhof' gelegen. De halte is op wandelafstand gelegen van de toekomstige uitbreiding. Het betreft de bushaltes voor de lijn 30 (Diksmuide - Houthulst - Roeselare). Er is een rit per uur voorzien tussen 5u en 20u met enkele versterkingsritten.

Er passeert ook een belbus Houthulst - Langemark-Poelkapelle. Er is één belbusrit per piek uur op aanvraag. Tijdens de daluren is het aanbod beperkt tot één bus per twee uur.

Langs de Poelkappellestraat, ter hoogte van de aansluiting Melanedreef is de halte Houthulst Industriepark gelegen. Het betreft een belbushalte. Deze halte is op fietsafstand gelegen van de toekomstige uitbreiding.

Langs de Paardedreef is het wel de intentie om doorgaand fietsverkeer toe te laten tussen Jonkershovestraat en Melanedreef. De Paardedreef loopt in het noorden verder tot aan de Schoolstraat.

#### 1.4 sportpark

Ten zuiden van de Jonkershovestraat bevindt zich het sportpark van de gemeente.

De gemeente plant een uitbreiding van de sporthal en een verschuiving van de parkeerruimte naar de huidige vrachtwagenparking. De vrachtwagenparking verschuift naar de toekomstige uitbreiding van de bedrijvzone.

De ontsluiting via de Paardedreef van deze site zal eveneens verbeterd worden. In het plan is er aandacht voor de doorwaadbaarheid van het park met trage verbindingen in verschillende richtingen.

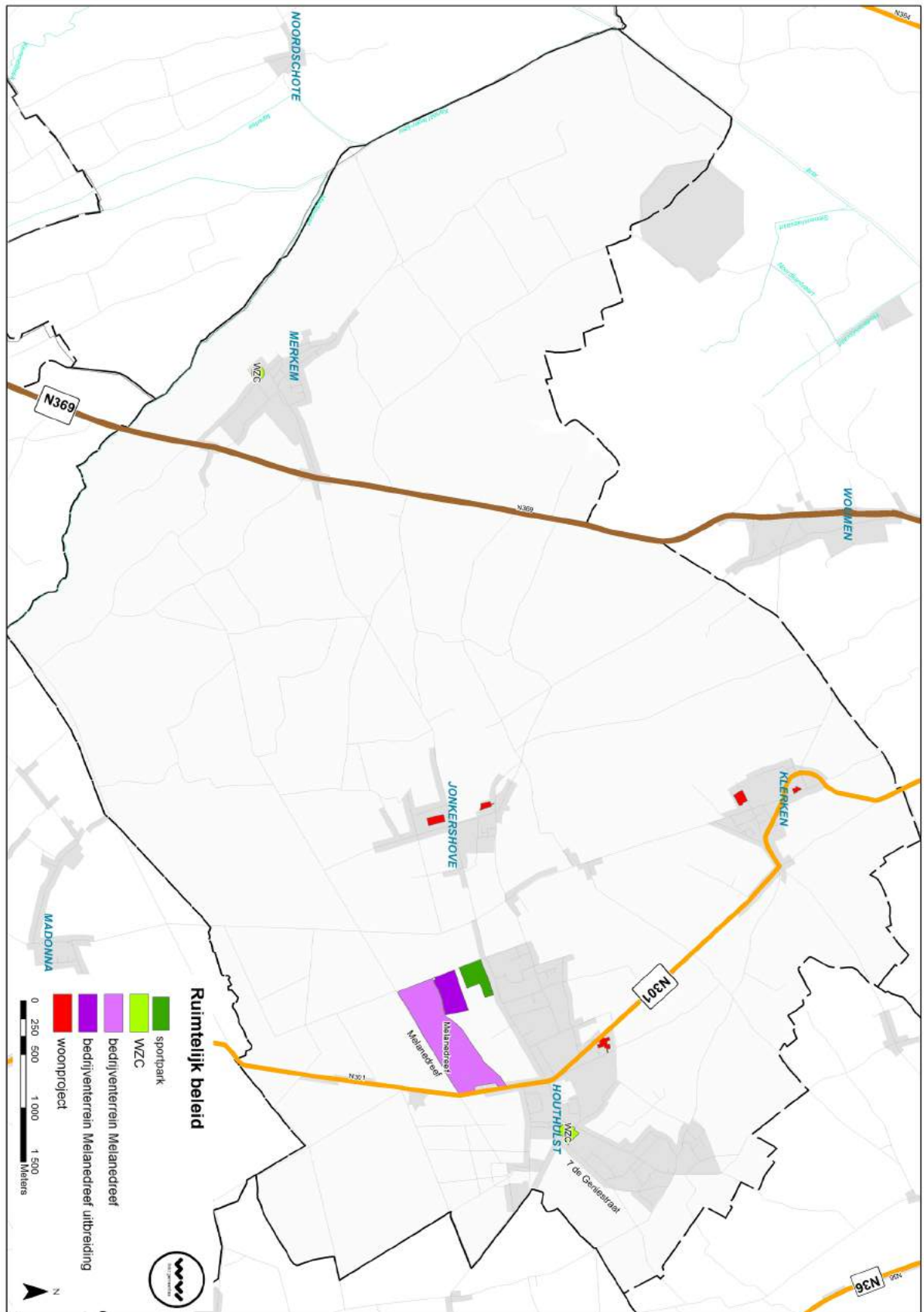
Het sportpark bevindt zich in de hoofdkern Houthulst en sluit aan bij de kern van Houthulst. De ontsluiting gebeurt via de Jonkershovestraat of via de Paardedreef naar de Jonkershovestraat. De bushalte 'Houthulst Nieuw Kerkhof' kan ook voor het sportpark gebruikt worden.

#### ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

De visie rond wonen en bedrijvigheid is grotendeels gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke plan.



bestaande toestand



ruimtelijk beleid

## 2 strategische projecten

### 2.1 IDR en evaluatie

De provincie West-Vlaanderen heeft in 2008 de vrachtwagenproblematiek onderzocht in de driehoek Iper - Diksmuide - Roeselare (IDR).

Deze studie heeft geresulteerd in de selectie van een aantal preferentiële routes voor doorgaand zwaar vervoer.

De betrachting om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren én de bereikbaarheid van de verspreide bedrijvigheid te garanderen was de grote uitdaging.

In de omgeving van Houthulst werd de Klerkenstraat - N301 | Zarrenstraat en de N36 geselecteerd als preferentiële route. Beide routes sluiten aan op de N35. De gemeenten Houthulst en Langemark-Poelkapelle hebben de wens uitgedrukt om de N301 niet te knippen voor vrachtverkeer.

De studie van IDR heeft geleid tot het bewegwijzeren van de verschillende routes. De provincie heeft bereikbaarheidskaarten opgesteld voor de verschillende zones.

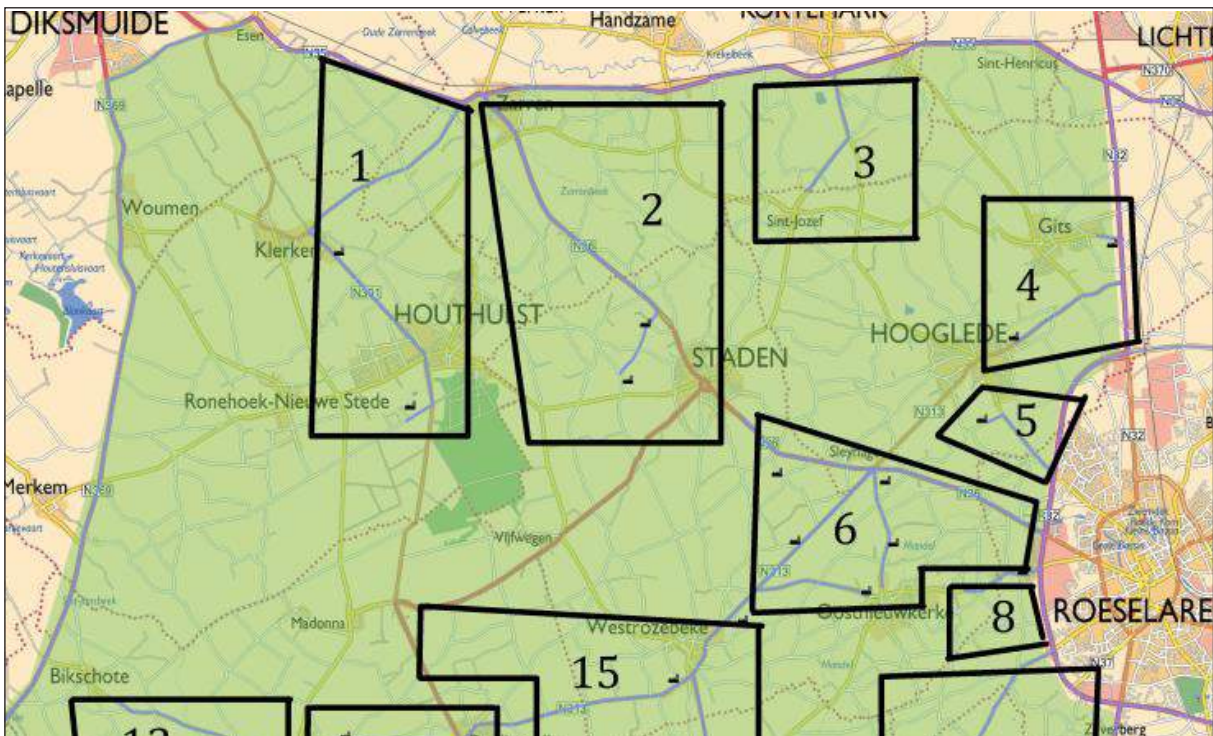
In 2015 heeft de provincie West-Vlaanderen het IDR-project geëvalueerd. Er werd contact opgenomen met de verschillende gemeentebesturen en politiezones. Er werden tevens tellingen uitgevoerd.

Uit de tellingen bleek dat op alle wegsegmenten zwaar verkeer blijft rijden. Dit komt door de verspreide bedrijvigheid en door het feit dat we meer en meer leveringen krijgen aan huis. Ook het nemen van maatregelen zoals tonnagebeperkingen zal ervoor zorgen dat alle wegen vrachtverkeer blijven slikken.

Er bleek wel dat de preferentiële routes meer verkeer te verwerken krijgen. Bewegwijzeren blijft een zinvol systeem.

Tonnagebeperkingen kunnen een aanvulling vormen, maar moeten zeker gecontroleerd worden.

Voor Houthulst kan een afweging gemaakt worden om het zwaar verkeer verder terug te dringen. Alhoewel er op vandaag een beperking is, wordt deze niet voldoende gerespecteerd. De vooraankondiging is ondertussen aangepast. Maar ook hier kan wellicht een zonale tonnagebeperking tussen Staden – Houthulst en Zarren voor een betere oplossing zorgen.



IDR ter hoogte van Houthulst

## 2.2 Vlaamse vrachtroutenetwerk

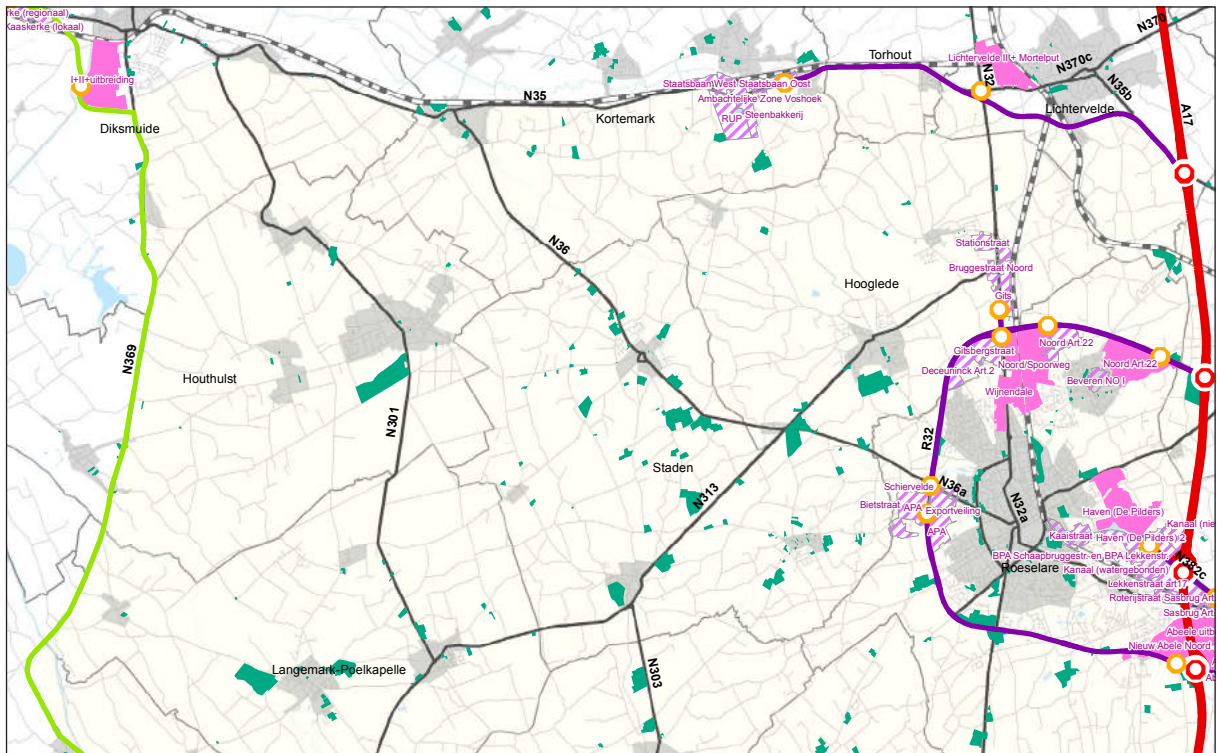
MOW heeft in 2013 een onderzoek uitgevoerd om voor gans Vlaanderen een vrachtroutenetwerk uit te bouwen.

Het Vlaamse vrachtroutenetwerk is een hoofdtraamwerk, gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de wegencategorisering. Het doel is bovenlokaal een vrachtroutenetwerk uit te bouwen en mooi te stroomlijnen. Het gaat om het vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen die groter zijn dan 50 hectare en bedrijventerreinen met duidelijke logistieke of distributiefuncties. Er worden gewenste routes, voorkeurroutes langs de hoofdwegen voor het regionale vrachtverkeer voorgesteld en kwetsbare gebieden worden gevrijwaard. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met bestaande of lopende lokale bewegwijzeringsplannen. De keuze betekent niet dat andere routes niet meer toegankelijk zijn voor het vrachtverkeer.

Voor Houthulst werden geen bedrijventerzones geselecteerd en geen routes aangeduid in de nabije omgeving. IDR vormt een verfijning van het Vlaamse netwerk in het binnengebied Ieper - Diksmuide - Roeselare.

## ■ wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Het Vlaamse vrachtroutenetwerk is een nieuw gegeven. Het IDR-netwerk werd reeds vermeld in het oorspronkelijke mobiliteitsplan.



VRN ter hoogte van Houthulst

### 3 wegcategorisering

Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Aan elke weg wordt een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de weg wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

#### ■ hoofdwegen en primaire wegen

De hoofdwegen en de primaire wegen zijn geselecteerd binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Op grondgebied van de gemeente Houthulst werden er geen hoofdwegen en primaire wegen geselecteerd.

#### ■ secundaire wegen

De secundaire wegen zijn vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

Op grondgebied van de gemeente Houthulst werd de N 369 geselecteerd als secundaire weg type I. Deze weg heeft een belangrijke verbindingfunctie op bovenlokaal niveau, hij verzorgt de verbinding tussen Diksmuide en Ieper.

De N 301 werd geselecteerd als secundaire weg type II. Deze weg heeft eerder een ontsluitende functie op bovenlokaal niveau en in tweede instantie een verbindingfunctie tussen Esen (Diksmuide) en Poelkapelle.

#### ■ lokale wegen

De categorisering van de lokale wegen wordt op gemeentelijk niveau bepaald. Bij de lokale wegen worden 3 types onderscheiden, die elk een eigen functie hebben.

Bij de lokale wegen type I of lokale verbindingswegen, ligt de nadruk op de verbindende functie op lokaal niveau.

Bij lokale wegen van type I primeert het verbinden op lokaal niveau. Verzamelen van verkeer en toegang geven zijn bijkomende functies.

Ze bieden verbinding van woonkern naar woonkern of kunnen ook verbinding geven naar verder gelegen woonkernen. Ze zijn evenwel niet gericht om op grotere, regionale schaal te gaan functioneren.

De nadruk wordt eerder gelegd op de doorgangsfunctie, maar binnen de bebouwde kom dient wel bijzondere aandacht te gaan naar de veiligheid en leefbaarheid.

Bij een lokale weg van type II daarentegen primeert het verzamelen van het verkeer.

De lokale wegen type III zijn alle andere straten zoals

woonstraten, landbouwwegen, de wegenis op de bedrijvzone,...

De straten hebben vooral een toeganggevende functie (voor woningen langs de straat zelf of op de aansluitende straten). Ze zijn niet bedoeld als verbinding of doorsteek tussen wegen van hogere categorie. De inrichting is gericht op het lokaal toegang kunnen geven naar woningen en percelen.

Naast de twee secundaire wegen die de gemeente van noord naar zuid doorkruisen, heeft de gemeente nog een belangrijke oost-westas. De straten Jonkershovestraat en Merkemstraat verbinden de twee gewestwegen met elkaar en de kernen Houthulst en Merkem via Jonkershove. De as wordt geselecteerd als lokale weg type I.

Voor de verbinding met de buurgemeenten werden nog een tweetal wegen als lokale I en dus verbindend geselecteerd, Stadenstraat en de Zarrenstraat.

Daarnaast werden er nog een aantal wegen als lokale weg type II geselecteerd.

In de kern van Houthulst werden de Eug. de Grootelaan en de Kerkstraat - een deel van de Markt - Stadenstraat bewust geselecteerd als lokale II om de woonfunctie van de kern op te waarden ten opzichte van de verkeersfunctie. Ook de Terreststraat is een lokale II die een beperkte verbindende functie heeft tussen de kern Houthulst en het gehucht Terrest. In Merkem wordt het verlengde van de oost-west as door Houthulst afgezwakt tot lokale II. De verbinding naar Lo is van lagere prioriteit. Ook de Kouterstraat heeft een belangrijke ontsluitende functie voor het dorp.

Ter hoogte van Jonkershove worden nog twee lokale wegen type II geselecteerd: de Stokstraat naar Klerken en de Woumenstraat naar Woumen.

In Klerken is de Ooievaarstraat die verbinding geeft met Woumen ook een beperkte verbindende functie. De ontsluiting van het bedrijventerrein Melanedreef gebeurt eveneens via een lokale weg type II, de Melanedreef. De Heulegoedstraat - Beversluisstraat is een omleidingsweg rond Merkem voor zwaar vervoer.

Lokale weg type I:

- Jonkershovestraat - Merkemstraat
- Zarrenstraat
- Stadenstraat (vanaf Eug. de Grootelaan tot Houthulststraat)

Lokale weg type II:

- Eug. de Grootelaan
- Kerkstraat - Markt - Stadenstraat
- Terreststraat



- Stokstraat
- Woumenstraat - Steenbeekstraat
- Stationsstraat - Westbroekstraat - Drie Grachtensteenweg
- Kouterstraat
- Ooievaarstraat

Lokale weg type II als routes voor zwaar vervoer:

- Melanedreef (van N301 tot aan Paardendreef) ter ontsluiting van de bedrijvenzone
- Heulegoedstraat - Beversluisstraat

Lokale weg type III: alle overige wegen: landwegen, woonstraten,...

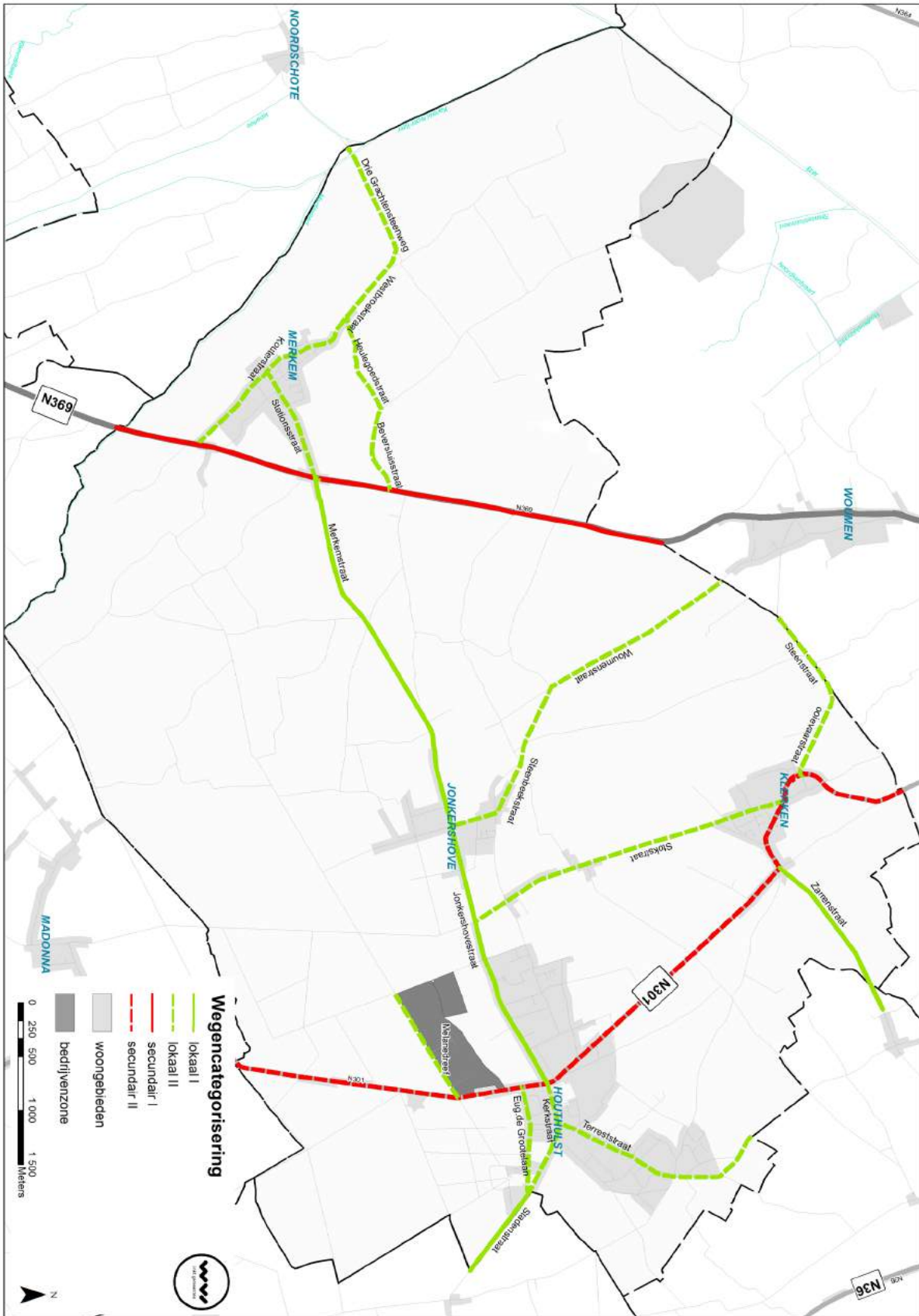
#### ■ wijzigingen ten opzichte van oorspronkelijke plan

Een aantal wegen werden toegevoegd aan de lokale wegen type II:

- Kouterstraat als bijkomende ontsluitingsroute van het centrum van Merkem
- Heulegoedstraat - Beversluisstraat als lokale omleidingsroute voor zwaar vervoer

De gemeente wenst de visie om de N301 ter hoogte van Klerken door te trekken via Holleweg te behouden. De gemeente is er zich van bewust dat dit een visie op zeer lange termijn betreft, wegens de beperkte intensiteiten in de doortocht en de vereiste onteigeningen bij eventuele realisatie.

De andere GBC-leden begrijpen dat de gemeente deze visie wenst te behouden in het mobiliteitsplan als visie op lange termijn. AWV heeft echter wel de intentie om de doortocht opnieuw aan te leggen.



wegencategorisering

## **1 verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen**

### **1.1 algemene visie**

Het te voet gaan is één van de meest elementaire verplaatsingswijzen. Iedere gebruiker van eender welk vervoermiddel begint en eindigt zijn verplaatsing als voetganger. Te voet gaan moet dus overal kunnen op een veilige en comfortabele wijze. Het spreekt voor zich dat de infrastructuur afhankelijk is van het soort gebied en de specifieke noden en behoeften van de verkeersomgeving. Het toepassen van het STOP principe vindt niet alleen weerslag in de vernieuwde mobiliteitsplanningsprocessen maar dient een reflex te worden in alle toekomstige projecten.

De globale toestand van de **voetpaden** moet verbeteren.

Functionele en visuele herwaardering van de publieke ruimtes in de kern en de deelenkernen zullen bijdragen tot de verkeersleefbaarheid van die kernen. De opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting op maat van de voetganger moeten het uitgangspunt vormen bij de inrichting van de openbare ruimte, waaronder de hoofdstraten. Het zich verplaatsingen te voet en met de fiets wordt op die wijze ook gestimuleerd. Een **kwalitatieve inrichting** nodigt uit om de openbare ruimte te gebruiken als verblijfsruimte. Verblijven betekent in deze het gebruik van de ruimte voor andere activiteiten dan verkeer: om te winkelen, voor een terrasje, als speelruimte, om rond te kuieren, als ontmoetingsplaats,...

### **1.2 maatregelen**

#### **■ bebouwde kommen**

Bij toekomstige woonprojecten en herinrichtingsprojecten van pleinen of kernen moet steeds de nadruk gelegd worden op het STOP-principe.

Houthulst heeft 4 belangrijke deelenkernen: Houthulst, Jonkershove, Merkem en Klerken.

Het is belangrijk de bebouwde kommen goed in te leiden zodat automobilisten er op attent gemaakt worden dat ze een woonzone binnenrijden.

De kern van Merkem werd reeds uitgerust met inkomportalen. Bij de andere kernen ontbreken deze poorteffecten nog.

De bebouwde kommen van Houthulst en Klerken langsheen de gewestweg N301 worden in de huidige toestand beperkt ingeleid. Deze inkomsten zijn beperkt tot een verkeersbord en een wegmarkering op de rijbaan. Een duidelijke inkom van de bebouwde kom kan de snelheid sterk doen afremmen bij binnenkomen bebouwde kommen.

Met de heraanleg van de fietsinfrastructuur langsheen de N301 werden er poorteffecten voorzien worden om de bebouwde kommen van Klerken en Houthulst in te leiden.

Tevens zal er een poorteffect voorzien worden ter hoogte van de Brandhoekstraat om de bebouwde kom van Klerken in te leiden.

Er zal een poorteffect voorzien worden ter hoogte van de Zegerstraat/Mosselstraat om de bebouwde kom van Houthulst in te leiden.

Ook langsheen de lokale wegen kunnen poorteffecten de bebouwde kommen inleiden.

Het kruispunt Groenebosdreef | Stokstraat x Jonkershovestraat wordt opgenomen in de bebouwde kom van Houthulst.

#### **■ zone 30**

De gemeente heeft zone 30-gebieden ingesteld rondom de verschillende schoolomgevingen. Langsheen sommige schoolomgevingen moet het wegbeeld aangepast worden om de zone 30 effectief te kunnen afdwingen.

De gemeente wil de schoolomgevingen op een uniforme wijze inrichten zodat dadelijk duidelijk wordt dat er een schoolomgeving genaderd wordt en de snelheid automatisch verlaagd.

De schoolomgeving langsheen de N301 te Klerken zal eveneens heringericht worden door AWV. Daarnaast is er een voorstel om een tweede toegang tot de school open te stellen via de Stokstraat.

Te Merkem zal een schoolstraat worden voorzien.

De voorstellen zullen nader besproken worden met de schooldirecties van Klerken en Merkem.

### **1.3 andere aandachtspunten**

#### **■ trage assen**

Er wordt een actief beleid gevoerd naar het herwaarderen van paden en doorsteken voor voetgangers, waaronder paden uit de Atlas der Buurtwegen.

In de kernen bevinden zich verschillende trage assen die onderdeel uitmaken van het voetgangersnet. Sommige assen vallen samen met de buurtwegen, andere

vormen aanvullingen op het wegennet en leggen verbindingen tussen de verharde wegen.

Recentelijk werden nog enkele andere trage wegen toegankelijk gemaakt voor voetgangers én fietsers. (zie verder)

#### ■ **doorlopende straten**

Gemeentes kunnen met een eenvoudige maatregel bijdragen tot een hoger gebruik van het netwerk van voet- en buurtwegen. Veel van de bestaande doodlopende straten zijn immers enkel doodlopend voor autoverkeer. Fietsers en voetgangers kunnen wel doorsteken. De huidige verkeersborden geven deze informatie echter niet weer. Dit kan op eenvoudige wijze weergegeven worden via de doorlopende straat-aanduiding.

De gemeente Houthulst heeft nog geen straten omgezet van doodlopende straat naar doorlopende straat. Er zijn verschillende mogelijkheden van straten: Weststraat, Korenbloemstraat, Predikboomstraat, Spinnerijstraat ,....

#### ■ **toegankelijkheid infrastructuur voor voetgangers**

In 2010 werd een Vademecum rond de toegankelijkheid op het openbaar domein gepubliceerd.

De voetpaden moeten over een minimale vrije breedte beschikken van 1,5 m.

Obstakels en hindernissen op de voetpaden en bij de oversteekvoorzieningen dienen vermeden te worden.

De oversteekplaatsen worden best drempelloos uitgevoerd.

De gemeente investeert jaarlijks in het onderhoud van de voetpaden. Er wordt een prioriteitenlijst opgemaakt van de te verbeteren voetpaden. Toegankelijkheid vormt één van de aandachtspunten.

Voor de WZC's te Houthulst en Merkem heeft de gemeente een wandelroute uitgestippeld. Deze wandelroutes zullen gescreend worden en zullen toegankelijk gemaakt worden voor rolstoelgebruikers.

#### ■ **schoolomgevingen**

De gemeente wenst alle schoolomgevingen veiliger en leefbaarder te maken zodat de kinderen meer dan vandaag te voet of met de fiets naar school gaan. In sommige schoolomgevingen wordt reeds veel gefietst of te voet gegaan. In andere scholen is er nog werk aan de winkel. In de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan werden alle schoolomgevingen geanalyseerd.

De gemeente zal in overleg met de schooldirecties de situatie aan de schoolpoorten bespreken en trachten in samenspraak naar een oplossing te zoeken.

Recentelijk werd een overleg ingepland met de schooldirecties van Klerken en Merkem.

De gemeente wenst de schoolomgevingen meer zichtbaar te maken in het straatbeeld. Hiervoor zullen uniforme herkenningsspalen voorzien worden in de schoolomgevingen.

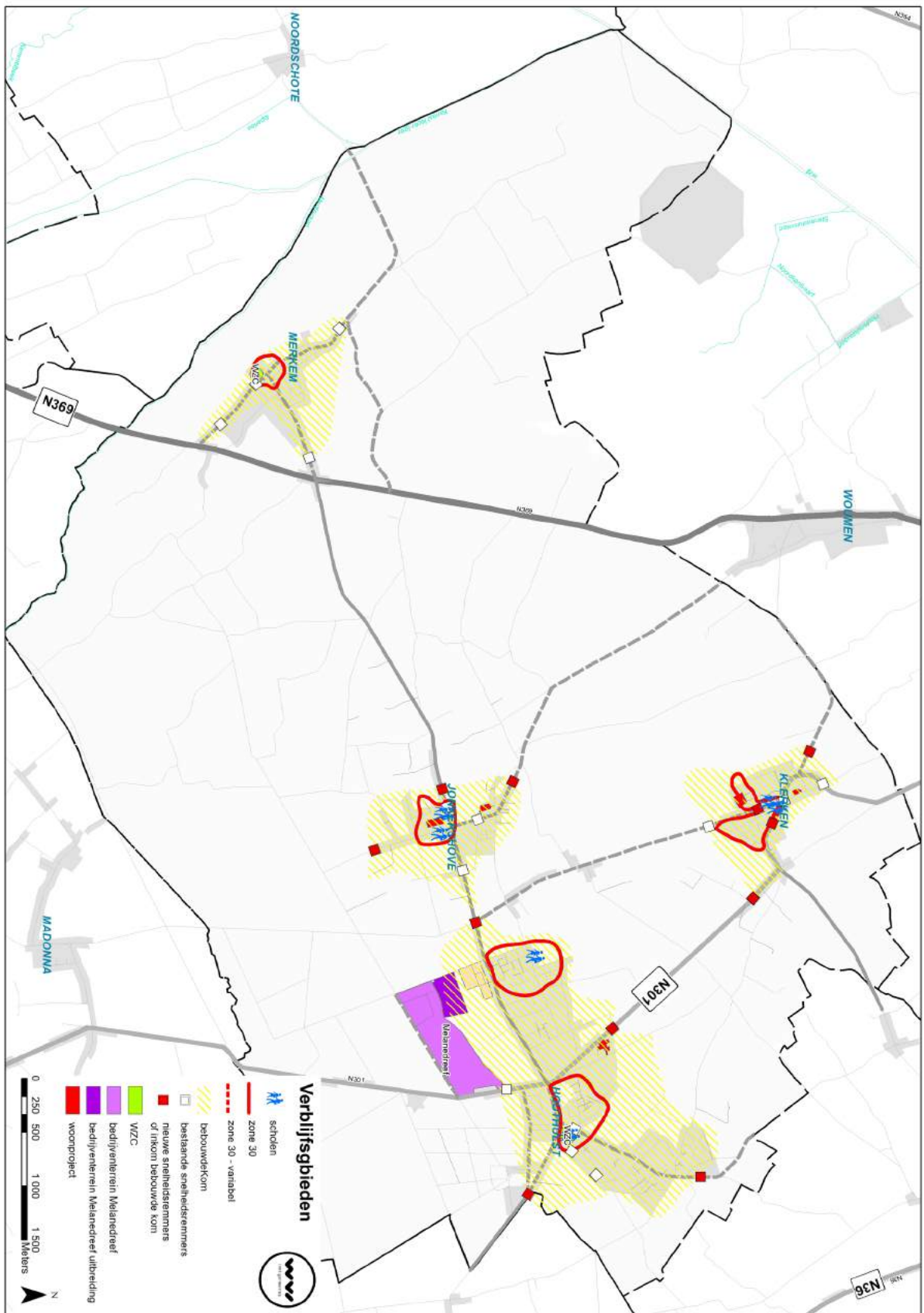
Enkele schoolomgevingen werden/worden infrastructuurueel heringericht met de nadruk op verkeersveiligheid en de nadruk op stappen en trappen, zoals schoolomgeving Sint-Kristoffel. Voor de school te Jonkershove langsheen de Merkemstraat zijn er eveneens herinrichtingsplannen opgemaakt om de school en schoolomgeving veiliger en leefbaarder te maken.

De schoolomgeving van Klerken moet in de nabije toekomst zeker heringericht worden. De aandacht moet gaan naar verkeersveiligheid en het parkeren aan de schoolpoort. De hoofdtoegang van de school is gelegen langsheen de gewestweg N301.

Verdere gesprekken met AWV zullen moeten volgen om deze schoolomgeving herin te richten.

#### **1.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

Dit verkeersnetwerk werd uitgebreider omschreven, met de zone 30, trage assen, doorlopende straten en poorteffecten.



verblifsgebieden

## 2 fietsroutenetwerk

### 2.1 algemene visie

Het opdrijven van het fietsgebruik is haalbaar, wetende dat ruim de helft van de autoverplaatsingen in Vlaanderen beperkt blijven tot 5 km. Het succes van de E-bikes leidt tevens tot een groter fietspotentieel.

De verbetering en vervollediging van (gemeentegrens-overschrijdende) bestaande netwerken is prioritair.

Door de provincie West-Vlaanderen werd een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en fiets-snelwegen ontworpen dat gericht is op het bovenlokaal, functioneel fietsverkeer.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale fietsroutes en fietssnelwegen. Deze fietssnelwegen zijn van belang voor lange afstanden en geven verbinding tussen attractiepolen (woon- en werkernen) openbaarvervoersknooppunten.

De bovenlokale routes hebben een belangrijke functie als verbinding tussen de kernen enerzijds en de attractiepolen anderzijds.

Om het fietsgebruik bij de schoolgaande jeugd en de werkende bevolking te stimuleren dient door de gemeente een lokaal fietsroutenetwerk uitgebouwd te worden, dat het bovenlokale fietsnet aanvult, zodat goede en veilige fietsverbindingen tussen de buurgemeenten en deelgemeenten nagestreefd worden en dat de belangrijkste activiteiten (scholen, administratieve centra, winkels,...) in Houthulst ontsluit.

### 2.2 selecties

#### ■ fietssnelweg

Op grondgebied van de gemeente Houthulst bevindt zich de fietssnelweg F352 - parallel aan de IJzer en kanaal Ieper en IJzer. Deze fietssnelweg is gedeeltelijk op grondgebied van de gemeente gelegen, aan westelijke zijde.

Daarnaast zijn er nog twee andere fietssnelwegen gelegen in de nabije omgeving:

- F35 - parallel aan de N35 in het noorden van de gemeente
- F351 - Vrijbosroute ten zuiden van de gemeente
- F352 - parallel aan de IJzer en kanaal Ieper en IJzer ten westen van de gemeente

#### ■ bovenlokale fietsroutes

- Diksmuide - Ieper: N369
- Diksmuide - Jonkershove: Woumenstraat - Steenbeekstraat
- Diksmuide - Klerken - Houthulst: N301
- Merkem - Houthulst - Staden: Merkemstraat - Jonkershovestraat - Kerkstraat - Markt - Stadenstraat

#### ■ lokale fietsroutes

- verbinding tussen F352 (fietssnelweg langsheen kanaal Ieper-IJzer) en N369 tussen Diksmuide en Ieper: Stationsstraat - Westbroekstraat - Drie Grachtensteenweg | Kouterstraat
- Klerken tot Madonna: Predikboomstraat - Stokstraat - Groenebosdreef
- Melanedreef
- Eug. de Grootelaan
- Markt - Terreststraat
- Zarrenstraat
- Ooievaarstraat

Er zullen nog enkele trage verbindingen toegankelijk gemaakt worden voor fietsers en voetgangers (en voor landbouwvoertuigen):

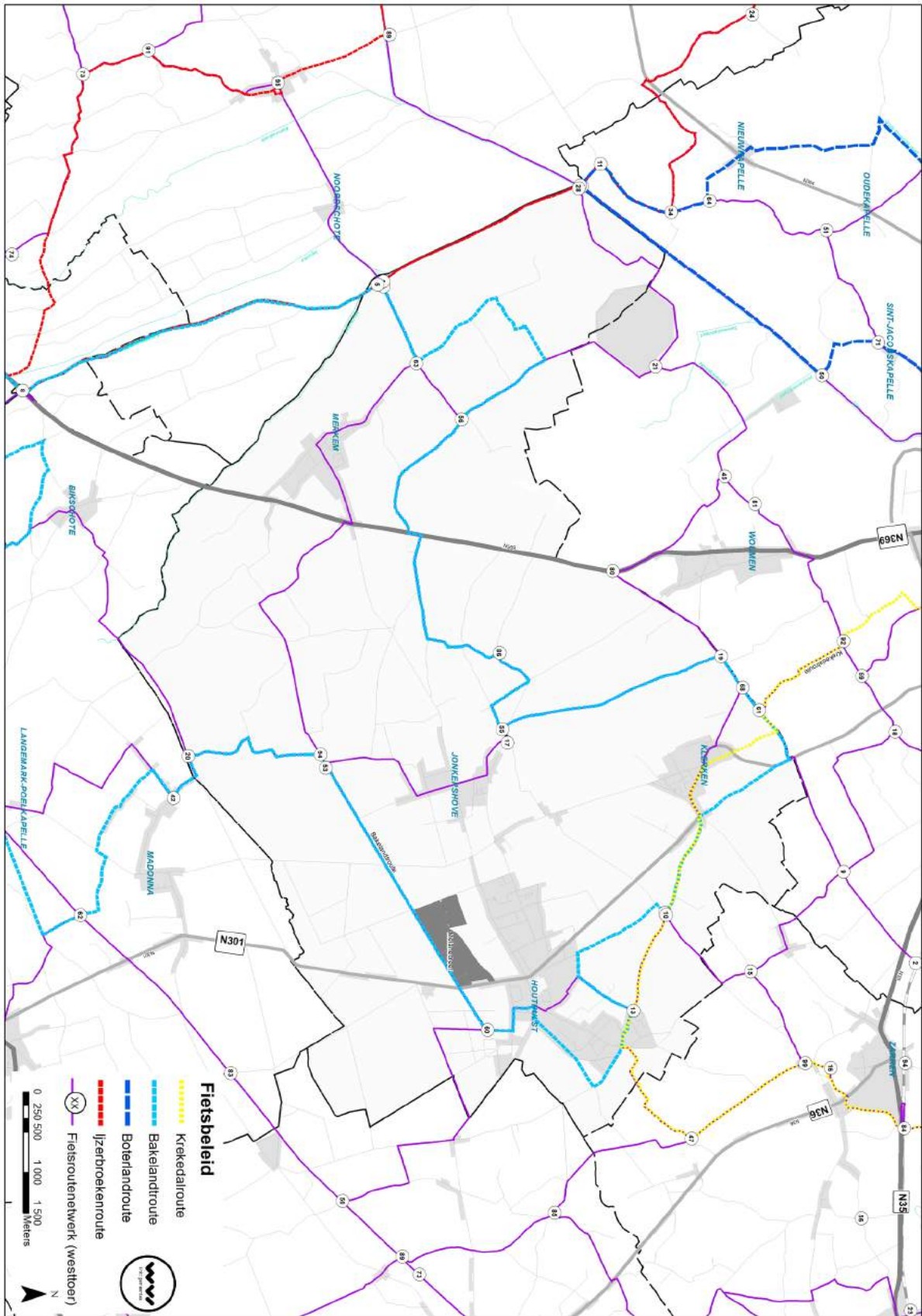
- Vinkeniersstraat te Jonkershove (traktorsluis)
- Holleweg te Klerken (met traktorsluis)
- Valkestraat te Merkem (geen traktorsluis)

#### ■ recreatieve routes

Op grondgebied Houthulst zijn er nog enkele recreatieve fiets- en wandelroutes naast de fietsknooppunten. De meeste van deze routes vallen samen met verharde wegen.

- Bakelandroute - circa 50 km - via Houthulst richting Lo en Ieper
- Krekedalroute - circa 50 km - noordelijk deel van Houthulst via Diksmuide en Koekelare
- Gitsbergroute - 45 km - op grens van Houthulst via Stadenberg, Roeselare en Gitsberg
- fietsknooppuntenroute





recreatief fietsverkeer



## 2.3 maatregelen

### ■ aanpassing fietsinfrastructuur

Voor de fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het Vlaamse fietsvademecum.

Dit Vademecum wordt beschouwd als maatstaf bij het (her)inrichten van fietspaden langsheen de gewest- en gemeentewegen.

Voor de fietsroutes langsheen de N301 werden er dossiers opgestart om de infrastructuur te verbeteren.

Volgende wegen hebben nood aan een verbeterde fietsinfrastructuur:

- Steenbeekstraat / Woumenstraat
- N369
- N301 tussen Klerken en Houthulst

Op de lokaal geselecteerde fietsroutes kunnen maatregelen getroffen worden om het fietsen kwalitatiever te maken, zoals weren sluipverkeer, snelheidsremmende maatregelen, bewegwijzering voor fietsers, ed. De Stokstraat- Groenebosdreef is momenteel eerder een sluiproute en een route met hoge snelheden tussen Klerken en Madonna.

De gemeente is van plan de fietsinfrastructuur te verbeteren en te beveiligen langsheen de Stokstraat.

Op de andere lokale routes kan fietsbewegwijzering voorzien worden.

### ■ gevaarlijke kruispunten voor fietsers

Voornamelijk het dwarsen van de N369 houdt gevaren in voor de fietsers. Er is nood aan een globale visie rond de fietspaden langsheen de N369 en de oversteekpunten.

Ter hoogte van kruispunt van Stationsstraat met de N369 werden er beveiligde voetgangersoversteken voorzien die eveneens door fietsers kunnen gebruikt worden.

Ter hoogte van kruispunt met de Kouterstraat is er geen beveiligde oversteek.

Ter hoogte van de Beversluisstraat en Snekpestraat werden maatregelen getroffen om de fietsinfrastructuur meer te accentueren (rode fietsinfrastructuur). Er is geen beveiligde fietsoversteek ter hoogte van één van beide kruispunten.

Het fietsknooppuntennetwerk en de Bakelandt-fietsroute lopen via deze route Snekpestraat - Beversluisstraat.

Buiten de hoger vermelde kruispunten, houdt het lokale kruispunt Groenebosdreef | Stokstraat x Jonkershovestraat een gevaar in voor fietsers. Dit kruispunt

zal opgenomen worden in de bebouwde kom en er zullen bijkomende aanpassingen voorzien worden aan dit punt.

### ■ éénrichtingsstraten ook toegankelijk voor fietsers

Om fietsers zoveel mogelijk bewegingsvrijheid te geven, worden de meeste éénrichtingsstraten toegankelijk gemaakt voor fietsers.

In de meeste straten met éénrichtingsverkeer op grondgebied van de gemeente zijn fietsers in twee richtingen toegankelijk, zoals Markt ( 2 segmenten), Kerkstraat, Broeders Xaverianenstraat.

Dit werd niet voorzien in bv. Kortewagenstraat, Bosdreef. De gemeente zal dit nader bekijken en waar mogelijks de éénrichtingsstraten toegankelijk maken voor fietsers.

### ■ fietsstallingen

In centrumgebieden en bij belangrijke publiekstrekkende functies dienen voldoende veilige en comfortabele stallingen voorzien te worden.

Op plaatsen waar langdurig gestald wordt zijn overdekte stallingplaatsen aangewezen.

Op grondgebied werden verspreid enkele (niet-overdekte) fietsstallingen voorzien, zoals ter hoogte van gemeentehuis.

### ■ overstapvoorzieningen

Bij belangrijke haltes voor het openbaar vervoer dienen fietsstallingen, bij voorkeur overdekt, aanwezig te zijn.

Op de markt van Houthulst ter hoogte van centrale bushalte en ter hoogte van de parking te Jonkershove werden ruime fietsstallingen voorzien.

Daarnaast zullen er fietsstalling voorzien worden in Klerken en Merkem.

Merkem-gemeentehuis is een belangrijke halte. Fietsstalling kan voorzien worden op hoek Stationsstraat x Pletstraat of in de parkeerstrook langsheen Stationsstraat.

### ■ fietsherstelpalen

Om het fietsen te promoten heeft de gemeente geïnvesteerd in fietsherstelpalen. Aan deze palen kan je je fietsbanden oppompen maar ook herstellingen uitvoeren aan je fiets.

Een dergelijke paal werd voorzien in Houthulst, Jonkershove, Merkem en Klerken.

#### **2.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd in hoofdzaak belang gehecht aan de fietsinfrastructuur. In dit mobiliteitsplan werd het fietsbeleid ruimer uitgewerkt. Er wordt ruimer ingezet op maatregelen om het fietsgebruik te promoten, zoals voorzien van bijkomende fietsenstallingen, fietsherstelpalen, het openstellen van éénrichtingsstraten voor fietsers en het voorzien van trage verbindingen voor fietsers.

### 3 openbaarvervoernetwerk

#### 3.1 algemene visie

Er moet gestreefd worden naar een optimaal netwerk in functie van de bediening van de kernen en een snel en comfortabel vervoer tussen de omliggende gemeentes en/of steden. Zowel de uitbouw van het openbaar vervoer voor woon-school, woon-werk als toeristisch verkeer is belangrijk.

De gemeente Houthulst beschikt echter niet over een treinstation.

Het dichtsbijzijnde treinstation - station Diksmuide - bevindt zich op circa 10 km afstand van de meeste kernen van Houthulst. Klerken-kern ligt op slechts 6 km verwijderd van dit station.

Het station van Kortemark is circa 12 km verwijderd van de kern van Houthulst en Klerken.

Dit zijn relatief grote afstanden om met een (gewone) fiets te overbruggen. Het busvervoer moet in deze omstandigheden een goed alternatief bieden.

#### 3.2 van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De Vlaamse Regering stelt haar visie op vlak van mobiliteit in het Vlaams regeerakkoord (2014-2019) voor. De krachtlijnen voor het openbaar vervoer (OV) zijn:

- OV aantrekkelijker maken
- inzetten op vraaggestuurd OV
- innovatieve alternatieve concepten
- vervoerarmoede tegengaan
- verhoging kostendekkingsgraad
- combi-mobiliteit (intermodaliteit: trein/bus/fiets/auto)

Het vervoersmodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit is een model waarbij onafhankelijk van de grootte van de vraag OV wordt aangeboden. Bovendien zet de overheid vooral in op OV om mobiliteit in Vlaanderen te garanderen, en geen andere vervoermiddelen zoals collectieve taxi's en buurtbussen.

Met basisbereikbaarheid verschuift de huidige Vlaamse regering de klemtoon: basisbereikbaarheid gaat niet meer uit van het aanbod, maar van de vraag. Zo wil de overheid een efficiënt systeem creëren waarin combimobiliteit een belangrijke rol speelt:

- OV behoudt zijn centrale rol
- voor de voor- & natrajecten wil de overheid ook andere vervoermiddelen inzetten, zoals deelfietsen en autodelen.

De conceptnota "Basisbereikbaarheid" werd op 18/12/2015 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van bestemmingen centraal. Het is gericht op het bereikbaar maken van bestemmingen in steden en kernen voor een zo groot mogelijk aantal daadwerkelijke reizigers met een optimale inzet van middelen. Bestemmingen zijn centraal gelegen tewerkstellingsplaatsen, scholen, winkels, ziekenhuizen en andere attractiepolen. Daarnaast moet basisbereikbaarheid de ruimtelijke ordening sturen en is er meer inspraak voor de lokale gemeenten/steden (oprichten vervoersregioraden).

Basisbereikbaarheid wordt opgebouwd met lijndiensten in en naar gebieden met voldoende vervoerpotentieel en met alternatieve vervoeroplossingen in gebieden waar onvoldoende vraag is voor een verantwoorde exploitatie van lijndiensten.

De inspraak en beslissing voor de steden en gemeenten ligt in de vervoersregioraden op het niveau aanvullende net en vervoer op maat.

De implementatie van basisbereikbaarheid over Vlaanderen zal pas gerealiseerd worden na de invoering en evaluatie van proeftuinen. Deze situeren zich in de regio's Mechelen, Aalst en de Westhoek.

Voor de regio Westhoek werd een vervoersregioraad en technische werkgroep uitgewerkt om het principe van basisbereikbaarheid uit te testen. In overleg met MOW en de gemeentes werden scenario's uitgewerkt rond het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De Vlaamse overheid zal een mobiliteitscentrale uitbouwen om de verschillende netten op elkaar af te stemmen en de gebruikers een goed aanbod te bieden.

Ten vroegste vanaf 2020 zal het systeem uitgewerkt worden op terrein.

#### 3.3 selecties

Op grondgebied van Houthulst rijden momenteel de volgende buslijnen:

- lijn 20 Diksmuide-Merkem-leper
- lijn 24 Diksmuide-Oostvleteren - Poperinge
- lijn 30 Roeselare-Houthulst-Diksmuide
- lijn 40 Ieper-Kortemark-Torhout
- belbus Houthulst-Langemark-Poelkapelle
- belbus Hoogdele - Staden (met één halte Kasteeldreef)

Lijn 20 rijdt over het westelijk deel van het grondgebied en rijdt vanaf Woumen naar Jonkershove en vervolgt zijn weg naar Merkem. Er zijn slechts een 6-tal ritten per (school)dag en is gebaseerd op schoolvervoer.

De lijn 24 rijdt van Woumen naar Merkem en is enkel gebaseerd op schoolvervoer.

De lijn 30 rijdt overwegend over het oostelijk deel van het grondgebied. De buslijn verbindt Woumen met Klerken en Houthulst-plaats. Daarna rijdt de bus door naar Staden. Er rijdt 1 bus per uur per rijrichting tussen 5u en 20u. Op schooldagen worden nog enkele extra ritten voorzien die vertrekken vanaf Merkem of de Kruisstraat.

De buslijn 40 passeert meestal niet via Houthulst. Op schooldagen passeert één busrit 's morgens en een tweetal 's avonds tussen de Plaats en Torhout.

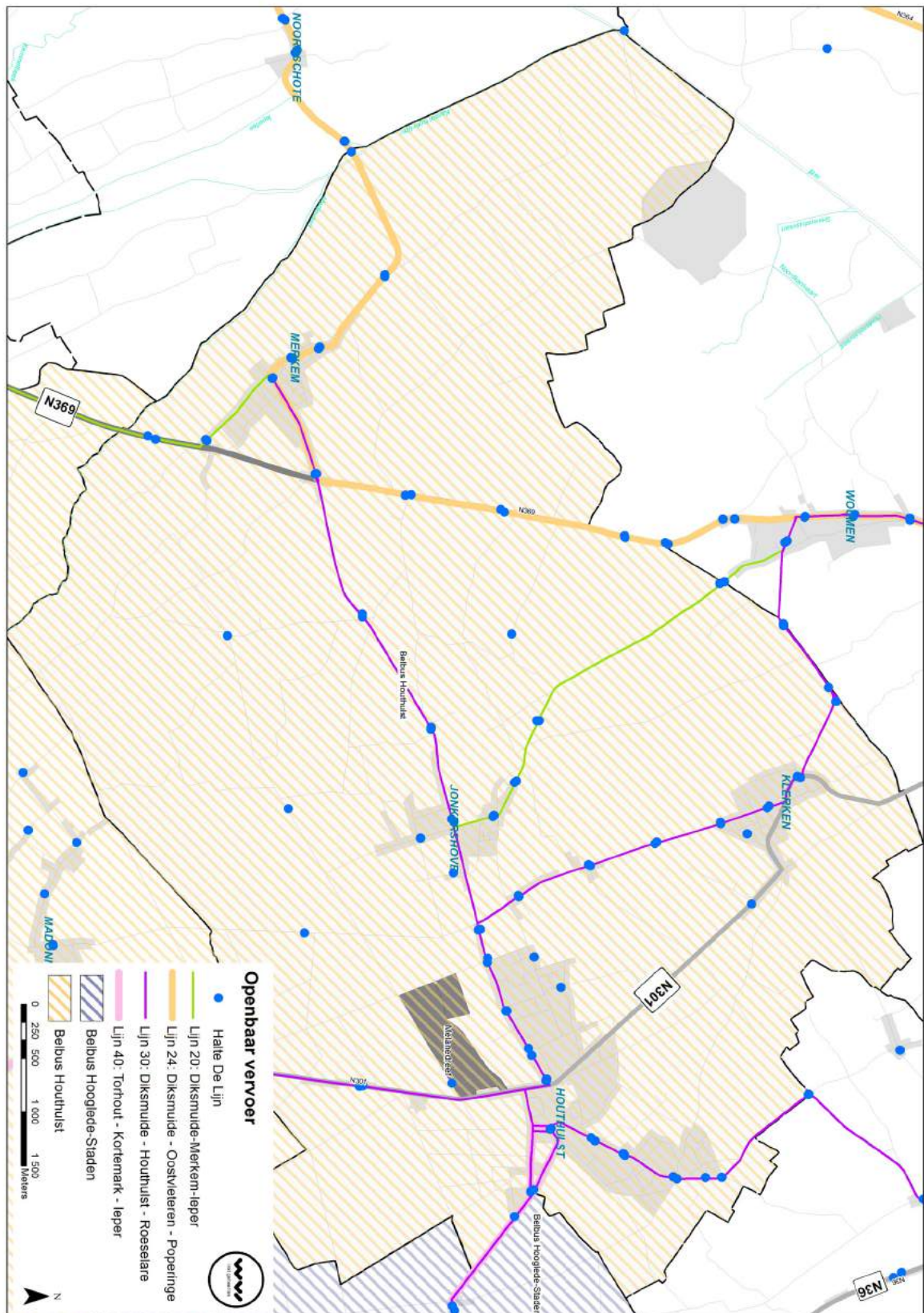
De belbus Houthulst-Langemark-Poelkapelle passeert over het volledige grondgebied van de gemeente.

De voornaamste haltes zijn Ieper-station (> 5000 reizigers) en Ieper-markt (3.500 reizigers). Daarna volgen enkele haltes op grondgebied van Houthulst: Houthulst-plaats (1066 reizigers), gemeentehuis-Merkem (970), Klerken-klooster (450) en Zegestraat - Houthulst (442).

De belbus Hooglede - Staden passeert slechts langsheen één halte op grondgebied Houthulst, met name halte Kasteeldreef.

De belbus wordt in hoofdzaak gebruikt om station Roeselare en Hooglede-dorp te bereiken.

De belbus Houthulst-Langemark-Poelkapelle passeert weliswaar over het volledige grondgebied. Er is echter geen rechtstreekse relatie tussen de kernen Merkem en Houthulst. De kortste relatie met het openbaar vervoer bedraagt 38'. Dit is weinig concurrentieel aan de verplaatsing met de auto (ca 10').



openbaar vervoernet

### 3.4 maatregelen

#### ■ aanbod

De afgelopen jaren werd bespaard op de vroege en late ritten van de belbus.

Tijdens het weekend werd de frequentie verminderd.

Het reservatiesysteem van de belbussen werd begin juli 2017 gewijzigd. Het systeem werd afgestemd op de basisprincipes van basisbereikbaarheid.

#### ■ dorpsshuttle

Op marktdagen (donderdag) zal de gemeente een dorpsshuttle inleggen die de verschillende kernen verbindt en de inwoners vervoert tot aan de markt in Houthulst. Het busje is afkomstig van de buitenschoolse opvang van de kern Houthulst.

#### ■ uitbouw dorpsshubs

##### algemeen

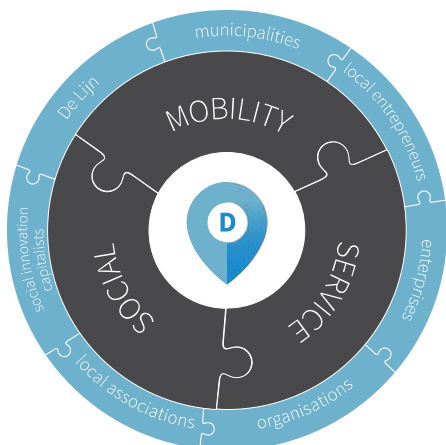
Een dorpsshub vormt één van de onderdelen van de globale visie omtrent de uitbouw van landelijke mobiliteit.

In een landelijke regio is er nood aan een performanter openbaar vervoerssysteem.

In de Westhoek is er openbaar vervoer aanwezig maar het is niet op alle locaties even efficiënt geregeld. Er wordt gedacht aan het organiseren van een sterke backbone waarop kan aangetakt worden.

Een dorpsshub is een plek met volgende mogelijkheden:

- een plek waar men naartoe gaat om het openbaar vervoer te nemen of opgepikt te worden; het is een multi-modaal platform op dorpsmaat
- een buurtwinkel waar men basisaankopen kan doen, waar pakjes kunnen opgehaald worden
- een sociale ontmoetingsplek, een dorpscafé, waar vrijwilligerswerk wordt gestimuleerd en ondersteund



dorpsshub, bron: Yellow Window

#### hub te Klerken

Voor de kern van Klerken werd het principe van een dergelijke dorpsshub uitgetest.

Centraal ter hoogte van de kerk en dorpsshuis zal het mobiliteitsaanbod voor de inwoners gecentraliseerd aangeboden worden.



omgeving kerk en OC voor uitbouw dorpsshub

Volgende maatregelen zullen gebeuren of voorzien worden: verschuiving bushalte (reeds gerealiseerd), fietsherstelsysteem, nieuwe fietsenstalling voor het dorp en laadpalen voor elektrische voertuigen.

Kortom een lokale hub die aansluit op de bushalte langsheen de buslijn 30 tussen Diksmuide en Roeselare en die verbinding geeft met het fietspad richting Diksmuide.

Daarnaast zal via het MTE (gesitueerd te Klerken) ook werk gemaakt worden van de sociale cohesie in het dorp. Er zullen in overleg met de verenigingen uit het dorp activiteiten ondernomen worden. Deze kunnen gebeuren in het dorpsshuis of op het terrein van MTE zelf dat paalt aan de dorpsshub.

Deze centrale hub kan tevens dienst doen als vertrek- of afsprekpunt voor het carpoolen tussen inwoners, het voorzien van deelfietsen in de toekomst wegens zijn gunstige ligging.

Daarnaast kunnen ook de recreatieve fietsroutes en wandelroutes die passeren via deze hub handig gebruik maken van deze faciliteiten. Er is voldoende parkeerruimte, een fietsherstelpunt waardoor deze hub interessant kan zijn als uitvalsbasis voor wandel- of fietstochten.

Andere routes kunnen omgeleid worden naar deze lokatie zodat ook zij kunnen gebruik maken van de faciliteiten.

In kader van basisbereikbaarheid zal er eveneens een vaste lijn uit het kernnet rijden via de kern van Klerken

- verbinding Roeselare-Houthulst-Diksmuide - waardoor de dorps-hub verzekerd blijft naar de toekomst.

### **hubs in andere kernen**

Ook in de andere kernen kan een soortgelijke dorps-hub uitgebouwd worden waar mobiliteitsvoorzieningen en sociale ontmoetingspunten gebundeld worden. Op termijn kan een vergelijkbaar aanbod voorzien worden op deze locaties.

Suggestie in de andere dorpen:

- Houthulst - de Markt waar het centrale busstation zich situeert met een ruime fietsenstalling en parkeerruimte, het dorps-huis, de toeristische dienst, de fietsherstelpaal. Op de markt vindt tevens de donderdagmarkt plaats.
- Merkem - ter hoogte van het OC het stationshuis in de Stationsstraat wegens de aanwezigheid van het OC en een ruime parking. Er bevindt zich een bushalte maar nog geen wachtaccommodatie of fietsenstalling
- Jonkershove - Ter hoogte van het kruispunt Merkemstraat met Mgr Schottestraat waar zich reeds het dorps-huis, parking, een bushalte met fietsenstalling bevinden. De mobiliteitsaspecten zijn grotendeels voorradig. De sociale component ontbreekt nog maar het dorps-huis leent zich voor activiteiten.

Deze drie locaties bieden reeds enkele mobiliteitsfaciliteiten aan. Naar de toekomst toe kunnen deze verder versterkt worden met andere mobiliteitsalternatieven, maar eveneens met sociale aspecten en dienstverlening.

Op termijn zouden de vier hubs uit de verschillende deerkernen met elkaar verboden kunnen worden door de dorpsshuttle, fietsdeelsystemen, autodeelsystemen of andere vormen van mobiliteit zodat er een uitwisseling mogelijk is tussen deze punten.

Tevens is er een belangrijke ontsluiting nodig naar de omliggende buurgemeentes en steden voor een regionale connectie van deze dorps-hubs.

Deze verbindingen worden verder besproken op regionaal niveau in kader van de uitwerking van het principe van basisbereikbaarheid.

### **3.5 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan**

Het accent wordt verlegd van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. In het vervoerplan Westhoek werd de versterking van de busverbinding Roeselare-Houthulst-Diksmuide opgenomen in kader van het proefproject voor de Westhoek rond basisbereikbaarheid. Men beoogt het verdubbelen van frequentie tot 30 minuten. Deze lijn zal echter toebedeeld worden

aan de vervoerregio Roeselare en zal dus nog verder besproken moeten worden binnen deze vervoerregio.

Het concept van de dorps-hubs wordt geconcretiseerd voor de kernen en is een nieuw gegeven.





## 4 snelheidsbeleid

### 4.1 algemene visie

Vanaf begin 2017 werd een algemene snelheidsverlaging doorgevoerd op verschillende wegen buiten de bebouwde kom.

Het verkeersreglement zal op de meeste wegen automatisch 70 km/u als maximale snelheid instellen.

Alleen op 2x2-wegen met een middenberm en auto-snelwegen zal een hogere snelheid toegelaten zijn.

Binnen de bebouwde kom geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u.

Ter hoogte van de schoolomgevingen werd de snelheid verlaagd naar 30 km/u.

De gemeente wil een uniform snelheidsbeleid voeren in de verschillende deekernen. Momenteel is het snelheidsbeleid verschillend in elke deekern.

### 4.2 maatregelen

#### ■ buiten bebouwde kommen | 70 km/u

De borden van 70 km/u langsheen de wegen buiten de bebouwde kom kunnen verwijderd.

Enkel indien het gewenst is om de snelheid te verhogen of te verlagen, moeten verkeersborden geplaatst worden.

Tijdens de participatiemomenten werden er veel klachten geuit over onaangepaste snelheden voornamelijk op de gewestwegen, N301 en N369.

AWV zal nader onderzoek uitvoeren betreffende de snelheden op deze lokaal geselecteerde gewestwegen.

Op de N301 worden op korte termijn maatregelen genomen die een positief effect moeten teweegbrengen op de snelheid.

Op de N369 heeft AWV nog geen concrete plannen om de snelheden te controleren of aanpassingen te doen.

De gemeente heeft de intentie om de snelheid afdwingbaar te maken buiten de bebouwde kom. Er zullen snelheidsremmers voorzien worden op de verschillende invalswegen:

- N301- met de herinrichting en aanleg van fietsinfrastructuur zal het wegbeeld versmald worden door het voorzien van laanbomen. Dit zal het wegbeeld versmallen en een positief effect hebben op de snelheid.
- N369 en N301 : Er zullen op beide gewestwegen ANPR-camera's voorzien worden door de politiezone.

- De zone zal één mobiele flitspaal voorzien die kan ingezet worden binnen de zone.
- Stokstraat en Groenebosdreef - reeds verschillende snelheidsremmers werden voorzien om de snelheid af te remmen. Er bevindt zich een flitspaal in de Groenebosdreef die zal vernieuwd worden. Er zullen fietsvoorzieningen aangebracht worden in gedeelte van Stokstraat waardoor het wegbeeld zal versmald worden.
- Merkemstraat - Jonkershovestraat - Er werden reeds een tweetal flitspalen voorzien op deze as. Daarnaast werden in de kern van Jonkershove maatregelen genomen om het centrum te accentueren.

#### ■ bebouwde kommen | poorteffecten

Overgangen tussen verschillende snelheidsregimes, en in het bijzonder de overgang naar de bebouwde kommen, worden bij voorkeur geaccentueerd met een poorteffect/snelheidsremmer.

In de Terreststraat werd binnen de bebouwde kom een flitspaal voorzien om de snelheid laag te houden.

Op de N301 worden er poorteffecten voorzien om de bebouwde kommen in te leiden. Bij de noordelijke inkom van Klerken en de zuidelijke toegang van Houthulst werden reeds poorteffecten voorzien bij de aanleg van de fietsinfrastructuur. De andere twee poorteffecten zullen aangebracht worden bij de herinrichtingswerken aan de N301 tussen Klerken en Houthulst.

Het kruispunt Groenebosdreef | Stokstraat x Jonkershovestraat zal geïntegreerd worden in de bebouwde kom van Houthulst. Het kruispunt zal heringericht worden als poorteffect met een plateau-effect om de snelheid te matigen en met aandacht voor overstekende fietsers.

#### ■ binnen bebouwde kommen | groenelementen

In de bebouwde kommen worden de schoolomgevingen en de ruime omgeving rond de scholen (invloedsfeer van de scholen) afgebakend als zone 30-gebieden.

Om de snelheden af te dwingen binnen de bebouwde kommen zal niet gewerkt worden met punctuele maatregelen. Er wordt voorgesteld de snelheidsremmers uit te rusten met minder klassieke en technische oplossingen.

Er zal gewerkt worden met kwalitatieve groenelementen, ruimere voetpaden, afbakening van parkeervak-

ken of fietssuggestiestroken. Deze maatregelen hebben een profielversmallend effect.

Op deze manier trachten we de snelheid laag te houden in de bebouwde kommen en niet alleen ter hoogte van de snelheidsremmers.

In de figuur rond snelheidsbeleid wordt een eerste voorstel gedaan rond herinrichting van de wegen.

Verdere analyse is noodzakelijk.

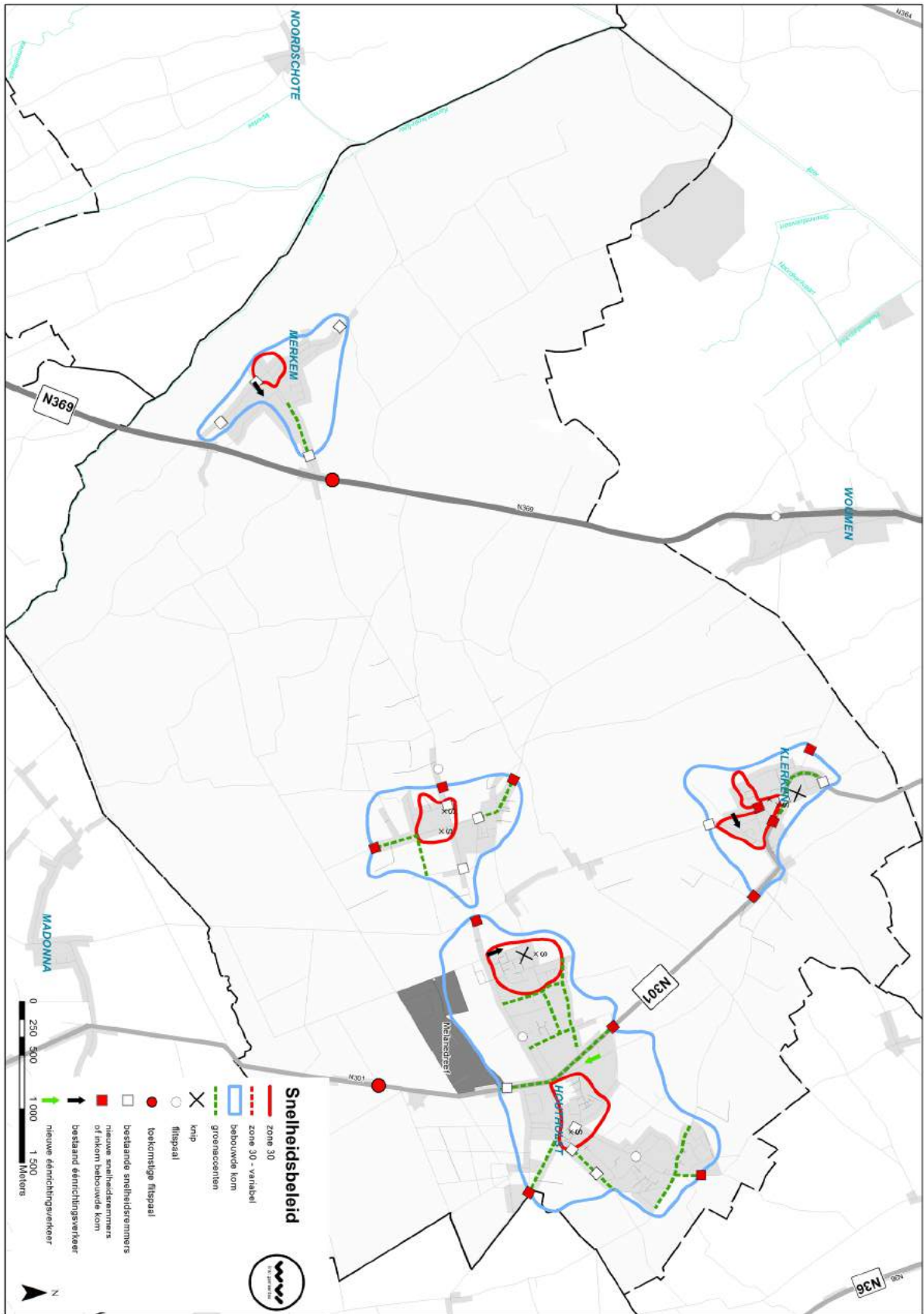
Per straat moet geanalyseerd worden wat de beste oplossing is om de snelheden te matigen.

Mogelijke voorbeelden rond herinrichting uit een studie rond verkeersleefbaarheid van Bultskamp/Beauvoorde te Veurne:



#### 4.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Er werden concretere maatregelen voorgesteld om de snelheid te uniformiseren en af te dwingen.



snelheidsbeleid

## 5 elektrische mobiliteit

### 5.1 algemene visie

Vlaanderen heeft in 2015 het actieplan Clean Power for Transport goedgekeurd met de bedoeling de elektrische mobiliteit een boost te geven.

Het Vlaamse actieplan bevat doelstellingen tot 2020. Het plan streeft naar een voertuigvloot van zo'n 100.000 milieuvriendelijke wagens waarvan 60% elektrische (inclusief brandstofcellen) en 40% wagens op CNG (compressed natural gas). Het doel op lange termijn is zero emissie.

Een van de actiepunten van dit plan is de versnelde uitrol van oplaadpunten. Tegen 2020 zullen 2.500 laadpalen verspreid worden over de gemeentebesturen.

### 5.2 maatregelen

De algemene visie kan gekoppeld worden aan het gemeentelijk beleid rond uitbouw van de dorps-hub. In deze hubs worden de mogelijkheden rond mobiliteitsmogelijkheden zoveel als mogelijk gecentraliseerd.

Voor de gemeente Houthulst zullen er twee laadpalen voorzien worden.

In 2017 zal er een laadpaal voorzien worden voor de kern van Klerken. Deze zal ter hoogte van de dorps-hub Klerken geplaatst worden.

Tegen 2020 zal er nog een tweede laadpaal voorzien worden voor de gemeente. De plaatsing van deze tweede paal moet nog bepaald worden.

De gemeente zal ook een EV-wagen aanschaffen als gemeentelijke dienstwagen.

### 5.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Dit vormt een nieuw gegeven binnen het mobiliteitsplan.

## 6 parkeerbeleid

### 6.1 algemene visie

In de gemeente Houthulst worden er geen noemenswaardige parkeerproblemen vastgesteld.

Bij enkele schoolomgevingen kan enige parkeerdruk vastgesteld worden.

Er werd geen specifiek parkeerbeleid ingevoerd op het grondgebied.

### 6.2 maatregelen

#### ■ parkeren ter hoogte van de schoolomgevingen

Het parkeren ter hoogte van de schoolpoorten is een gekend Vlaams probleem.

Ouders parkeren vaak foutief om kinderen af te zetten en op te halen. Dit leidt in de schoolomgevingen vaak tot verkeersonveilige situaties.

Naast sensibilisatie om parkeren ter hoogte van de schoolpoorten te ontmoedigen en om kinderen meer met fiets en te voet te laten komen, kunnen maatregelen getroffen worden.

Ter hoogte van de school te Klerken kan het parkeren geanalyseerd worden in kader van de herinrichting van de doortocht. Het beurtelingsparkeren wordt bij voorkeur vervangen door afgebakende parkeervakken langsheen de straatzijde.

Te Merkem moet het parkeren ter hoogte van de school eveneens gewijzigd worden door een beperkte blauwe zone of Kiss and Ride parking te voorzien.

Bij de andere scholen zijn er in de nabije omgeving voldoende parkeerruimtes aanwezig.

#### ■ parkeerruimte vrachtwagens

Op de bedrijvengzone zal een uitgebreidere parkeerruimte voor vrachtwagens worden voorzien, circa 10 tot 15 vrachtwagens.

Op deze manier worden de vrachtwagens geweerd uit de woonwijken.

### 6.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Het parkeren bij de schoolomgevingen en de vrachtwagenparking vormen een nieuw gegeven.

## 7 zwaar vervoer

### 7.1 algemene visie

Het zwaar vervoer moet zo snel mogelijk gestuurd worden naar het hogere wegennet.

Dorpskernen en woonclusters worden best zoveel als mogelijk gevrijwaard van (doorgaand) zwaar vervoer.

Bij de herziening van het mobiliteitsplan werd onderzoek gedaan rond het weren van zwaar vervoer uit de kernen.

### 7.2 selecties

Volgende assen worden beschouwd als routes zwaar vervoer

hoofdassen voor zwaar vervoer:

- N369
- N301
- N36

lokale ontsluitingsassen voor zwaar vervoer:

- Zarrenstraat
- Stadensteenweg
- Terreststraat - Terrestdreef
- Rekestraat
- Heulegoedstraat - Beversluisstraat

### 7.3 maatregelen

#### ■ tonnagebeperingen

Ter hoogte van de kern van Merkem wordt de bestaande tonnagebepering behouden.

Er wordt wel geopteerd voor een zonale beperking ipv een lokale tonnageperking.

Er zal overgaan worden tot een zonale beperking uitgezonderd lokaal verkeer.

Via de Beversluisstraat - Heulegoedstraat kan doorgaand zwaar vervoer én landbouwvoertuigen de N369 bereiken en het centrum mijden.

Voor de kern van Houthulst wordt een zone afgebakend rond de kern, vanaf de Zarrenstraat tot aan de Stadensteenweg in noorden en zuiden én vanaf de N301 tot aan de Terreststraat en Rekestraat aan de oostelijke zijde.

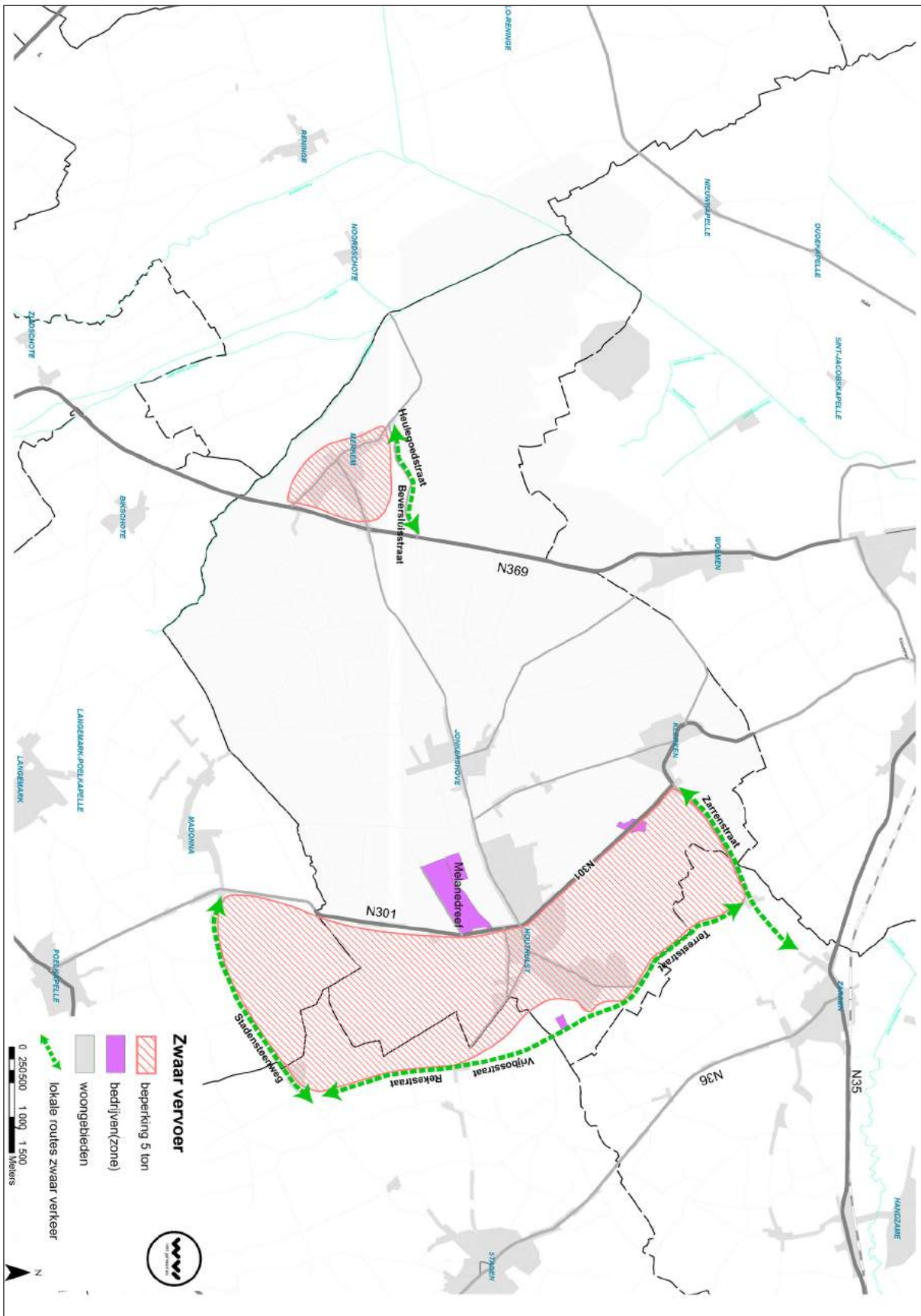
Voor deze zone zal een tonnagebepering van 5 ton worden voorzien uitgezonderd lokaal verkeer en landbouwvoertuigen.

De bedrijven die in deze zone gelegen zijn kunnen uiteraard nog bereikt worden. Bedrijven buiten deze zone gelegen en doorgaand verkeer zullen moeten rondrijden.

Handhaving is essentieel om de maatregelen te doen slagen.

### 7.4 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

In het oorspronkelijke mobiliteitsplan werd eerder uitgegaan van omleidingswegen voor zwaar vervoer samen met enkele tonnagebeperingen op enkele wegen.



zwaar vervoer

## 8 inrichting van wegen

### 8.1 algemene visie

Onder werkdomein A hebben alle wegen een functie toebedeeld gekregen.

De inrichting van de weg moet in overeenstemming gemaakt worden met de gewenste functie van de wegen.

De inrichting van secundaire assen en hogere wegen worden vastgelegd door de hogere overheden. Dit geldt voor de N369 en de N301. De fietsinfrastructuur en de inrichting van de doortochten langsheen beide assen volstaat niet op vandaag. Voor de N301 zijn er concrete plannen voor de herinrichting. Voor de N369 zijn er nog geen voorstellen.

De gemeente is bevoegd voor de inrichtingsvoorstellen van de lokale wegen.

Het vastleggen van de inrichtingsprincipes is gebaseerd op de nota van Vlaamse overheid rond categorisering lokale wegen. Uiteraard moeten deze principes steeds getoetst worden aan hun ligging en omgevingsfactoren.

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

lokale wegen type I

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

lokale wegen type II

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

lokale wegen type III en lager

idem als lokale weg type II

### 8.2 maatregelen

Voor de N301 zal op korte termijn de fietsinfrastructuur tussen Klerken en Houthulst verbeterd worden.

Voor de N369 zijn er momenteel geen concrete plannen om deze herin te richten. Er is wel een sterke behoefte om de fietsinfrastructuur te verbeteren langsheen deze as.

#### ■ uitrusting routes vrachtverkeer

Om de bedrijvenzones goed te ontsluiten, werden routes voor vrachtverkeer aangeduid.

Deze moeten voldoende uitgerust zijn om het vrachtverkeer te kunnen sturen:

Zarrenstraat - voorzien van fietsinfrastructuur en/of snelheidsremmende maatregelen voor de verkeersveiligheid

Stadensteenweg (in overleg met de buurgemeente)

De andere routes behoeven geen aanpassingen.

De Heulegoedstraat en Beversluisstraat werden in het verleden voorzien van uitwijkstroken zodat vrachtwagens en gemotoriseerd verkeer in het algemeen vlot kan kruisen.

#### ■ herinrichting lokale wegen

De fietsinfrastructuur langsheen de Stokstraat zal verbeterd worden.

### 8.3 wijzigingen tov eerste mobiliteitsplan

Er gebeurde een actualisatie.

De flankerende maatregelen moeten het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteunen.

### 1 vervoersmanagement

naar scholen

- stimulansen om te voet of met fiets of met openbaar vervoer naar school te komen (zoals Sam de verkeerssling, schoolstraat);
- verkeerseducatie in scholen: verkeersbezoek;
- fietscontrole, dagelijkse verkeersregeling bij aanvang en einde school, fietspoolen, verkeersweek e.a.);
- jaarlijkse preventieve fietscontroles op scholen;
- verderzetten algemene veiligheids campagne en sensibilisering bij het begin van elk schooljaar;
- actie rond dode hoek voor kinderen vanaf 5de leerjaar;
- opleiding gemachtigd opzichters;
- promotie van fluo-hesjes (gratis verdeling door gemeente);

naar handelaars | bewoners

- sensibilisering rond foutparkeren;
- Testkaravaan voor inwoners (2018 - gedurende 2 weken);

naar bedrijven | vrachtverkeer

- sturen van vrachtverkeer naar bedrijvenzone;
- interne bewegwijzering bedrijvenzone;

naar eigen personeelsleden

- fietsvergoeding;
- er staan 2 dienstfietsen ter beschikking;
- Testkaravaan / mobiscan;

### 2 tarifiering

- fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel;

### 3 algemene sensibilisatie

- sensibilisering rond ongevallen(cijfers);
- sensibilisering rond snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- verspreiden van fietsrouteplan onder de bevolking;
- campagnes ter stimuleren van fietsgebruik;
- promotie van openbaar vervoer (bv. bij de scholen, in toeristische folders);

### 4 handhaving

- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebepalingen;
- handhaving controles op foutparkeerders (politiezone of GAS-boete);

### 5 beleidsondersteuning

- verderzetten van GBC's en interne overleg rond mobiliteit en verkeer (verkeerscommissie);
- gemeente beschikt niet over een specifieke mobiliteitsambtenaar.

### 6 monitoring en evaluatie

Minstens éénmaal per legislatuur na conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt het plan geëvalueerd en herzien aan de hand van de procedure van de sneltoets.

Via de sneltoets zal de GBC de actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan onderzoeken en aangeven welke stappen ondernomen moeten worden om het plan opnieuw actueel te maken.

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

- ongevallenregistratie van politiezone
- recente ongevallenGIS
- recente snelheidsmetingen
- controles op tonnagebeperking
- reizigersgegevens van belbussen en functionele buslijnen en/of gebiedsevaluatie
- fietstellingen op enkele bovenlokale fietsroutes



## ACTIEPLAN

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

De actiepunten zijn opgesplitst naar werkdomein met name:

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

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

In sommige gevallen is het onmogelijk gebleken de acties te ramen. Deze acties zullen geraamd worden bij de verdere en concretere uitwerking van de acties. Per actie wordt een tijdshorizon vastgelegd die als volgt wordt bepaald:

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

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt.

Dat wil zeggen dat het actieprogramma A-BC uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook kan herschikt worden volgens andere invalshoeken.

Op die manier bekommt men programmatabellen die inhoudelijk dezelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit. Deze tabellen werd niet toegevoegd aan deze nota. Ze zullen gebruikt worden bij de verdere uitwerking en evaluatie van het plan.

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

## Actieprogramma ABC

### werkdomein ruimtelijk beleid

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling		Budget		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
				(excl. BTW)								
A1	realisatie woonprojecten	ruimtelijk beleid	kernen	ruimtelijke ontwikkeling						gemeente		KT
A2	zoekzone woonuitbreiding	ruimtelijk beleid	kern Houthulst	ruimtelijke ontwikkeling						gemeente		LT
A3	uitbreiding bedrijvenzone	ruimtelijk beleid	kern Houthulst	ruimtelijke ontwikkeling						gemeente		KT
A4	verschuiving vrachtwagenparking	ruimtelijk beleid	bedrijvenzone Melanredreef	ruimtelijke ontwikkeling						gemeente		KT

## werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					(excl. BTW)						
B1	maatregelen voor controle snelheden binnen bebouwde kom, zoals poorteffecten en camera's	verblijfsgebieden	N301	verkeersveiligheid					AWV	gemeente	KT
B2	uitbreiding bebouwde kom Houhuist	verblijfsgebieden	kp Groenebosdreef x Jonkershovestraat	verkeersveiligheid					gemeente		KT
B3	herinrichting schoolomgeving en doortocht	verblijfsgebieden	kern Klerken langsheen N301	verkeersveiligheid			SWO		AWV		studie: KT werken: MLT
B4	inrichting schoolstraat en parkeren schoolomgeving	verblijfsgebieden	kern Merkem	verkeersveiligheid					gemeente	school	KT
B5	herinrichting schoolomgevingen met uniforme herkenningsspelen	verblijfsgebieden	kernen	verkeersveiligheid					gemeente	scholen	MT
B6	wandelproutes in nabije omgeving van WZC	verblijfsgebieden	kern Houhuist en Merkem	toegankelijkheid					gemeente		KT
B7	voelpadenbeleid	verblijfsgebieden	kernen N301 - Klerken tot Houhuist en bebouwde kommen Klerken en Houhuist		€	150 000		hoog	gemeente		continu
B8	verbeteren fietsinfrastructuur	bovenlokaal fietsbeleid		verkeersveiligheid	€	2 950 000	SWO	hoog	gemeente	MOW-AWV, provincie	MT
B9	verbeteren fietsinfrastructuur	bovenlokaal fietsbeleid	Steenbeekstraat	verkeersveiligheid	€	750 000	fietsfonds	laag	gemeente	MOW-AWV, buurgemeente, provincie	LT
B10	verbeteren fietsinfrastructuur	bovenlokaal fietsbeleid	N369	verkeersveiligheid	€	1 350 000	SWO	laag	gemeente	MOW-AWV, buurgemeente, provincie	LT
B11	fietsoversteken N369		N369 te Merkem	verkeersveiligheid			SWO	hoog	gemeente	MOW-AWV, buurgemeente, provincie	MLT

## werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget		Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
					(excl. BTW)						
B12	verbeteren fietsinfrastructuur	lokaal fietsbeleid	Stokstraat	verkeersveiligheid	€	750 000		laag	gemeente		MLT
B13	verbeteren fietsinfrastructuur	lokaal fietsbeleid	Zarrenstraat	verkeersveiligheid	€	420 000		laag	gemeente	buurgemeente	LT
B14	herinrichting kruispunt Groenebosdreef   Jonkershovestraat	lokaal fietsbeleid	Jonkershovestraat	verkeersveiligheid	€	20 000		hoog	gemeente		KT
B15	fietsstallingen	fietsbeleid	kernen					laag	gemeente		KT
B16	herinrichting schoolomgeving Klerken	schoolomgeving	kern Klerken   N301	verkeersveiligheid				hoog	AWV	gemeente, provincie	KT
B17	uitbouw dorpslub Klerken	OV	Klerken	ontsluiting	€	25 000	EU-subsidie Transmobil	hoog	gemeente	MTE, lokale verenigingen	KT
B18	uitbouw andere dorpslubs	OV	kernen	ontsluiting					gemeente	Westhoek, VVR	MLT
B19	inleggen dorpsshulle	OV	kernen	ontsluiting kernen (vervoer op maat)				hoog	gemeente		KT
B20	snelheidsremmers	snelheidsbeleid	invalswegen N301					hoog	gemeente	AWV	KT
B21	snelheidsremmers / fietspalen	snelheidsbeleid	invalswegen N301 / N369					laag	gemeente	politiezone, AWV	MLT

## werkdomein verkeersnetwerken

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B22	sneldisremmers / fietspalen	sneldisbeleid	invalswegen Zarenstraat				laag	gemeente	politiezone	LT
B23	groenaccenten als sneldisremmers	sneldisbeleid	verschillende wegen binnen bebouwde kommen				hoog	gemeente		MLT
B24	uniformiseren zone 30	sneldisbeleid	verschillende wegen binnen bebouwde kommen				hoog	gemeente		KT

## werkdomein flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Werkdomein	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Subsidie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C1	maatregelen naar scholen	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement			hoog	gemeente	politie	continu
C2	maatregelen naar bewoners en bedrijven	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement			hoog	gemeente	politie	continu
C3	testkaravaan	flankerend	gebiedsdekkend	vervoersmanagement			hoog	gemeente	provincie	KT
C4	sensibilisering rond snelheidsmetingen, ongevallen	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie			hoog	gemeente		KT
C5	informatieverstrekking rond verkeer en OV	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie			hoog	gemeente	De Lijn	continu
C6	promotie fietsgebruik	flankerend	gebiedsdekkend	sensibilisatie			hoog	gemeente		continu
C7	controle foutparkeren	flankerend	centrum	handhaving			hoog	politiezone	gemeente	continu
C8	controles tonnagebeperking	flankerend	gebiedsdekkend	handhaving			hoog	politiezone	gemeente	continu
C9	snelheidsmetingen, snelheidscontroles, e.a.	flankerend	gebiedsdekkend	handhaving			hoog	politiezone	gemeente	continu



PARTICIPATIE

## UITWERKING

Bij de herziening van een mobiliteitsplan wordt gevraagd het plan te onderwerpen aan participatie. De gemeente heeft de keuze om een openbaar onderzoek uit te voeren ofwel een participatietraject te bewandelen. Als de gemeente opteert voor dit laatste moet dit traject worden goedgekeurd in de gemeenteraad.

Het gemeentebestuur van Houthulst opteert ervoor om het participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan als volgt uit te werken:

- De verschillende gemeentelijke adviesraden zullen geïnformeerd worden omtrent het plan op een gemeenschappelijk infomoment en aansluitend zal hun advies gevraagd worden.
- Ook de bevolking zal de mogelijkheid krijgen om zich uit te spreken over het plan.
- De informatie zal op twee tijdstippen plaatsvinden, na de uitwerkingsfase (het onderzoeksgedeelte) en na de beleidsfase.

Volgende adviesraden zullen gecontacteerd worden:

- seniorenraad
- jeugdraad
- cultuurraad
- milieuraad
- sportraad
- GECORO

Dit participatietraject werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 19 april 2016.

## ADVIEZEN

### 1 uitwerkingsnota

Op 28 februari 2017 heeft de gemeente Houthulst de buurgemeentes uitgenodigd om de visie rond zwaar vervoer te bespreken. De buurgemeentes kunnen zich vinden in de gemeentelijke visie. De gemeente Lange-mark-Poelkapelle heeft een voorwaardelijk gunstig advies geformuleerd op dit voorstel. Er is een vermoeden van sluipverkeer in de Groenebosdreef.

Op 30 maart 2017 werd een infomoment georganiseerd voor de adviesraden en de bevolking rond de uitwerkingsnota.

Volgende adviesraden hebben adviezen geformuleerd:

- seniorenraad (geen opmerkingen)
- jeugdraad (geen opmerkingen)
- cultuurraad (geen advies)
- milieuraad
- sportraad
- GECORO
- opmerkingen bewoners (2 adviezen)

In wat volgt wordt een olijsting gemaakt van de verschillende ingewonnen adviezen. In cursief werd een advies op deze klachten/adviezen geformuleerd.

#### ■ schoolomgevingen

De sportraad merkt het probleem op van de geparkeerde bussen op het fietspad ter hoogte van het MTE. *Het gemeentebestuur heeft deze problematiek besproken met MTE. Er zal een oplossing gezocht worden op het terrein van het MTE zelf.*

De GECORO staat achter de voorstellen om de tweede ingang van de school in Klerken te gebruiken.

De raad staat ook achter de voorstellen om de schoolomgevingen meer te accentueren met gekleurde bogen en palen.

Daarnaast stelt de raad voor om meer snelheidscontroles uit te voeren aan de schoolomgevingen, in het bijzonder te Klerken.

Tijdens het infomoment werd de schoolomgeving van Jonkershove aangehaald als gevaarlijke schoolomgeving. Er zou meer moeten geïnvesteerd worden in gemachtigd opzichters aan de schoolpoorten.

De milieuraad pleit voor veilige schoolomgevingen en vooral veilige oversteekplaatsen. Daarnaast wordt



voorgesteld Kiss and Ride parkings te voorzien en/ of stappen en trappen te stimuleren.

*De gemeente heeft tijdens de infosessie aangehaald dat de schoolomgeving van Jonkershove zal heringericht worden. De gemeente investeert ook jaarlijks in opleiding voor gemachtigde opzichters.*

*Het accentueren van de schoolomgevingen draagt bij tot een veiligere schoolomgeving.*

*Ook de scholen zelf hebben een verantwoordelijkheidsfunctie. Er zijn verschillende mogelijkheden rond sensibilisatie: stimuleren van gebruik fluovestjes bij uitstappen en bij woon-schoolverkeer, Sam de verkeerssling (actie om te voet of met de fiets naar school te komen), ouders stimuleren als gemachtigd opzichter, ed.*

#### ■ WZC

geen opmerkingen

#### ■ dorpshub

Tijdens het infomoment wordt de beperkte openbaar vervoer ontsluiting van de gemeente aangehaald en voornamelijk de verbinding tussen de deelgemeentes. Er wordt ook geklaagd over de slechte aansluiting tussen de trein-busverbindingen in het station van Kortemark. Dit staat in sterk contrast met de visie omtrent uitbouw dorpshubs.

*In kader van (proefproject) basisbereikbaarheid wordt de openbaar vervoer ontsluiting van de Westhoek herbekeken. Vermoedelijk staan de belbussen onder druk wegens de hoge kostprijs. De gemeente zal deze belbussen blijven verdedigen of toch tenminste het vervoer op maat ter ontsluiting van de dealkernen.*

#### ■ zwaar vervoer

Vanuit een bewoner wordt voorgesteld meer controles uit te voeren op zwaar vervoer met camera's. Dit vereist zijn inziens geen personeelskost.

De milieuraad staat achter het derde scenario.

Ook vanuit deze raad wordt het belang van een goede handhaving benadrukt. De raad vraagt zich af waarom enkele bedrijven specifiek vermeld werden in dit onderzoek.

*Er moet uiteraard eerst een goede visie uitgewerkt worden rond zwaar vervoer. Vervolgens moet handhaving gebeuren.*

*Handhaving is niet zo eenvoudig als het wordt voorgesteld door enkele bewoners. Lokaal verkeer mag nog steeds door de zones rijden, zodat lokale leveringen aan bedrijven of bewoners kunnen blijven gebeuren.*

*Dergelijke handhaving is niet simpelweg met camera's te detecteren.*

*Enkele bedrijven werden in de studie zeer concreet aangehaald, aangezien ze sterk aanleunen bij de kern van Houthulst en overlast kunnen veroorzaken. So-wieso zal er contact worden opgenomen met de bedrijven om de plannen toe te lichten.*

#### ■ snelheidsbeleid

De sportraad haalt aan dat het parkeren langsheen beide zijden van de Steenbeekstraat ter hoogte van café Luxor problemen veroorzaakt voor fietsers.

*Dit gedeelte van de Steenbeekstraat kan eveneens opgenomen worden binnen de visie van het voorzien van groenelementen (scenario 3). De groenelementen kunnen aangebracht worden tot aan het poorteffect.*

De GECORO raadt aan niet te overdrijven met verkeersremmers aan de bebouwde kommen.

Een bewoner stelt voor om de knip te Sint-Kristoffel te verschuiven om het sluipverkeer nog meer te beperken.

*Dit zal nader besproken worden bij de uitwerking van deze maatregel.*

Tijdens het infomoment en in een advies van een bewoner wordt voorgesteld om meer controles op snelheden uit te voeren en meer flitspalen te voorzien op de grote assen, zoals de N301.

Op deze gewestweg staan er nergens flitspalen. Vanuit de bevolking wordt gemeld dat er regelmatig snelheidsovertredingen gebeuren op deze as.

Er wordt verwezen naar de N35 te Esen en N369 te Woumen.

*De tellingen op de N301 werden opgevraagd bij AWV en toegevoegd aan de nota. Er is een telling beschikbaar ten zuiden van de kern van Houthulst en een telling in Klerken.*

*De doortocht van Houthulst en Klerken werden opgenomen binnen de scenario's om de snelheid te minderen en aanpassingen te doen met snelheidsremmers. Het voorzien van flitspalen op gewestwegen valt niet onder de bevoegdheid van het gemeentebestuur, maar is een bevoegdheid van AWV. Dit zal zeker aangehaald worden in de verdere besprekingen met AWV. Er zal gevraagd worden bijkomende snelheidsmetingen uit te voeren en gepaste maatregelen te nemen op deze as.*

*Ook aan de politiezone zal gevraagd worden bijkomende controles uit te voeren.*

De milieuraad staat achter scenario 3 met beperkte zones 30 en de invulling van groenelementen. Daarnaast vraagt de raad zich af waarom bepaalde bestaande zones 30 worden verlaten (zoals de Toekomststraat, enkele wijken in Klerken).

*Scenario 3 heeft net de intentie de snelheidsbeperkingen af te dwingen met groenaccenten, eerder dan met verkeersborden. Het was de intentie om te streven naar een uniform beleid over de deelgemeentes heen. Enkele bestaande zones 30 zullen hierdoor effectief op termijn verdwijnen, enkel de ruime zones rond de schoolomgevingen worden behouden als zones 30.*

#### ■ overleg met 2 schooldirecties

Op 7/11/2017 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente, WVI en de directie van 2 scholen. De voorstellen uit de uitwerkingsnota werden besproken met de verschillende directies.

#### lagere school te Klerken

De directie is geen directe voorstander om de schoolingang langsheen de Stokstraat open te stellen voor fietsers en/of voetgangers. Niettegenstaande 31% van de kinderen ten zuiden van de school woonachtig is. Deze schooltoegang is immers gelegen langsheen enkele publieke toiletten. De deur wordt momenteel afgesloten uit veiligheid. Het is weinig aantrekkelijk om de kinderen via deze toegang de school te laten betreden.

De gronden en toiletten zijn publiek domein. De directie vindt het ook geen goed idee om een fietssenstalling op openbaar domein te voorzien. Dit zou vermoedelijk in strijd zijn met de schoolverzekering.

Het parkeren van leerkrachten en ouders gebeurt redelijk chaotisch langsheen de gewestweg. De parking ter hoogte van het Coppensplein is te ver verwijderd voor functioneel gebruik.

Bij herinrichting van de schoolomgeving moet er voldoende aandacht zijn voor het parkeergebeuren ter hoogte van de schoolpoort. Het parkeren in de dichte nabijheid van de schoolpoort wordt afgeraden zodat de schooltoegang zeer zichtbaar blijft en de kinderen goed zichtbaar zijn voor aankomend verkeer.

Er is nood aan goede zichtbaarheid van de schoolomgeving langsheen de gewestweg. De gemeente is van plan uniforme herkenningspalen te voorzien ter hoogte van alle schoolomgevingen.

Er is nood aan verdere bespreking met AWV rond de herinrichting van de schoolomgeving.

De school doet reeds enkele sensibilisatie-acties, zoals Strap-dag en Fluo-top.

#### lagere school te Merkem

Deze school voert reeds sinds jaren een actief beleid om al stappend en trappend naar school te komen. Dit komt sterk tot uiting in de verplaatsingsgegevens.

De school heeft al enkele keren de straat - Merkemplein - afgezet tijdens de week van mobiliteit aangezien op die momenten zeer veel kinderen te voet en met de fiets naar school komen. Deze actie zou verder uitgewerkt kunnen worden in een permanente schoolstraat op woensdagen of zelfs alle wekdagen. De gemeente kan dit initiatief faciliteren met een nadar en aangepaste verkeersborden.

Er zijn weinig tot geen problemen meer rond (wild)parkeren.

Het kruispunt Kouterstraat x Merkemplein wordt als onveilig beschouwd wegens de beperkte zichtbaarheid. Er treden soms conflicten op tussen wegrijdende voertuigen en fietsers ter hoogte van Merkemplein. School doet suggestie om voetpad om te vormen tot voetpad/fietspad zodat fietsers komende uit Stationsstraat niet gehinderd worden door wegrijdende wagens.

(Dit kan ondersteund worden door het gebodsbord D9b of D10 te voorzien. De breedte van het voetpad bedraagt 4 m.)

De politie heeft enkele keren een oogje in het zeil gehouden aan de schoolpoort. Dit wordt zeer positief ervaren.

Ook aan deze school zullen herkenningspalen voorzien worden. Er moet bekeken worden waar de beste locatie is voor deze paal/palen.

De school neemt reeds zeer veel initiatieven om de kinderen te sensibiliseren om met de fiets of te voet naar school te gaan.

## 2 beleidsplan

Op 8 maart 2017 heeft de gemeente Lo-Reninge de buurgemeenten uitgenodigd om de ideeën rond zwaar vervoer op haar grondgebied te bespreken. De ideeën moeten nog verder uitgewerkt en besproken worden.

Op 8 februari 2018 werd een infomoment georganiseerd voor de adviesraden en de bevolking rond het ontwerp-beleidsplan.

Er werden verschillende opmerkingen geformuleerd tijdens dit infomoment.

Volgende adviesraden hebben adviezen geformuleerd:

- seniorenraad (geen advies)
- jeugdraad (geen advies)
- cultuurraad (geen advies)
- milieuraad (geen advies)
- sportraad (geen advies)
- GECORO
- opmerkingen bewoner (1 advies)

In wat volgt wordt een oplijsting gemaakt van de verschillende ingewonnen adviezen. In cursief werd een advies op deze klachten/adviezen en een beslissing van de gemeente geformuleerd.

### ■ verblijfsgebieden

Er wordt opgemerkt dat het zebra-pad op de Markt van Houthulst verdwenen is bij de herinrichting van de parkeerstrook ter hoogte van het dorps-huis richting de toeristische dienst. Op deze wijze is er geen veilige oversteek meer richting bushalte.

*Oorspronkelijk was deze wel voorzien ter hoogte van het politiekantoor. Door de uitbreiding van de parkeerstrook is het voetpad weggefallen en werd het zebra-pad eveneens verwijderd wegens vermoedelijk geen verbinding tot aan een voetpad.*

*beslissing gemeentebestuur: De gemeente zal onderzoeken of er verderop een zebra-pad kan voorzien worden.*

### ■ fietsverkeer

Er wordt aangehaald dat de Melanedreef en Groenebosdreef niet werden uitgerust met fietsinfrastructuur. Deze wegen zijn gevaarlijk voor fietsers. Er bevinden zich verschillende putten in de onverharde bermen langsheen de dreven.

Deze wegen worden echter veelvuldig gebruikt door fietsers.

*Wegens de wegenwerken aan de N301 vormen deze wegen een tijdelijke omleidingsweg. Zodra deze wer-*

*ken achter de rug, zullen deze wegen minder gebruikt worden door auto- en vrachtverkeer en worden ze in hun oorspronkelijke functie hersteld als landbouwwegen - 5 m brede verharding - die uiteraard eveneens kunnen gebruikt worden door fietsers.*

*Momenteel worden de putten in de bermen regelmatig opgevuld door de gemeente. De gemeente heeft in de bermen bomen aangeplant om de kwaliteit van deze landelijke wegen te verhogen.*

*Beide wegen bevinden zich op het lokale fietsroute-netwerk. Ze bevinden zich buiten de bebouwde kom en in zone 70 km/u.*

*Het verlengde van de Groenestraat - de Stokstraat - zal binnenkort voorzien worden van vrijliggende fietsinfrastructuur.*

*Indien er gesuggereerd zou worden om een type fietsvoorziening aan te brengen langsheen de Groenebosdreef - Melanedreef, moet er geopteerd worden om volwaardig vrijliggende fietspaden aan te leggen. De wegen liggen immers buiten de bebouwde kommen. Dit zou vermoedelijk leiden tot zeer hoge kosten in aanleg en vermoedelijk onteigeningen.*

*Een andere optie zou zijn fietssuggestiestroken aan te brengen op de rijbaan. Fietssuggestiestroken vormen een soort van gemengd verkeer en worden best enkel toegepast wanneer de snelheid 50 km/u of minder bedraagt. De snelheid langsheen deze assen wordt dan bijgevolg ook best verlaagd van 70 naar 50 km/u. Deze laatste maatregel is vermoedelijk zeer moeilijk afdwingbaar op deze kaarsrechte landbouwwegen.*

*Om bovenvermelde redenen wordt geadviseerd voorlopig geen bijkomende maatregelen te treffen op beide assen wegens het eerder beperkt aantal fietsers op deze assen. Daarnaast bevinden zich gloednieuwe fietspaden langsheen de N301. Fietsers vanuit de bedrijvenszone Melanedreef kunnen via de Paardendreef en andere dreven de Jonkershovestraat bereiken. Ook deze as werd voorzien van de nodige fietsinfrastructuur.*

*beslissing gemeentebestuur: De gemeente zal dit advies opvolgen.*

De nieuwe fietsoversteek over de N301 ter hoogte van de Melanedreef wordt niet als een veilige oplossing beschouwd voor fietsers komende uit de Melanedreef.

*Fietsers komende uit of gaande naar de Melanedreef moeten circa 40 m zuidwaarts fietsen om vervolgens een beveiligde oversteek te nemen over de N301. Het risico bestaat dat fietsers deze oversteek niet hanteren en eerder ter hoogte van het kruispunt een oversteek zullen maken.*

MOW heeft getracht een poorteffect en beveiligde fietsoversteek - fietsers kunnen in twee fasen oversteken - te combineren buiten het kruispunt zodat de snelheid wordt verlaagd en fietsers een veilige oplossing hebben. Voor fietsers komende uit of gaande naar zuidelijke rijrichting is er geen omrijfactor. Voor fietsers komende uit noordelijke richting is er een beperkte omrijfactor (circa 100 m) om de Melanedreef te bereiken.

beslissing gemeentebestuur: Er zal geen verdere opvolging aangegeven worden. MOW heeft geïnvesteerd in een veilige oplossing voor de fietsers .

#### ■ openbaar vervoer

Tijdens de informatiesessie werd toelichting gegeven rond basisbereikbaarheid en de belbussen.

Er wordt de vraag gesteld of naar de toekomst toe de inwoners van Merkem op een vlottere manier hun gemeentehuis kunnen bereiken met het openbaar vervoer. Met de wagen sta je op 10' tot 15' aan het gemeentehuis, circa 8 km.

Op dit moment kan vanuit de deelgemeente Merkem de hoofdkern Houthulst bereikt worden met de belbus in 38' zonder overstap en met de vaste lijnen via een overstap te Woumen in min. 39' tot meer dan 60'.

*De gemeente plant een dorpsshuttle te kunnen inzetten om op marktdagen een betere verbinding te kunnen realiseren tussen beide dealkernen.*

*Met de toekomstige visie rond vraagafhankelijk vervoer op maat zou deze relatie tussen beide dealkernen vlotter moeten kunnen bediend worden en zou er geen omweg meer moeten gereden worden via Woumen of andere kernen.*

*In de beleidsnota zal dit probleem rond verbinding tussen de dealkernen opgenomen worden.*

#### ■ snelheidsbeleid

De mobiele snelheidsmeter wordt als zeer positief ervaren door de aanwezigen op het infomoment. De gemeente heeft tevens toegelicht dat deze meter regelmatig wordt verplaatst zodat er geen gewenning optreedt.

Tijdens het overleg wordt opgemerkt dat in de Schoolstraat de snelheden zeer hoog zijn.

In de kern van Jonkershove werd bij de dorpskernvernieuwing gekozen om kasseistroken te voorzien als een soort van poorteffect om het centrale kruispunt te naderen. Deze kasseistroken zorgen echter voor enkele neveneffecten, zoals lawaaioverlast wegens te hoge snelheden.

*Bij de dorpskernvernieuwing werden verschillende maatregelen afgewogen. Het voorzien van de kassei-*

*stroken als goedkopere snelheidsremmende maatregel was één van de afwegingen.*

*Het probleem is vermoedelijk dat er nog te snel wordt gereden op deze wegsegmenten. Sommige delen zijn zone 30 en andere behoren tot de bebouwde kom.*

*Door deze hogere snelheden zorgen de kasseien voor lawaai-overlast.*

*De mobiele snelheidsmeter kan ingezet worden om de snelheid langsheen deze as te meten en gepaste maatregelen te nemen.*

*Een snelle oplossing zou er kunnen in bestaan om de snelheid meer afdwingbaar te maken door de parkeervakken permanent en duidelijk af te bakenen zodat er minder snel kan gereden worden*

*Het variabele zone 30 bord op de Jonkershovestraat kan vervangen worden door een permanent zone 30 bord, zodat op alle tijdstippen de snelheid beperkt wordt tot 30 km/u.*

beslissing gemeentebestuur: De gemeente zal eerst de snelheid op deze wegen meten met de mobiele snelheidsmeter. Ook in de Schoolstraat kan de snelheid gemeten worden.

*In navolging van deze meting kunnen gepaste maatregelen getroffen worden.*

Er wordt ook opgemerkt dat de variabele verkeersborden zone 30 niet naar behoren werken.

*De gemeente heeft de aannemer al herhaaldelijk gecontacteerd omtrent dit mankement. Schijnbaar is dit een algemeen probleem.*

De GECORO raadt aan bij het aanbrengen van wegvormingen zachte materialen te hanteren en tevens te zorgen dat de versmallingen voldoende verlicht en voldoende breed zijn.

*Bij de uitvoering van deze snelheidsremmende maatregelen, kunnen deze bezorgdheden in acht genomen worden.*

#### ■ zwaar vervoer

Er wordt opgemerkt dat de zonale tonnagebeperking te Houthulst-kern voorzien wordt langs enkele lokale wegen die een smal tot zeer smal profiel hebben. Deze wegen zijn hierdoor te weinig breed om te fungeren als omleidingswegen.

*Deze lokale wegen verbreden zou leiden tot hogere snelheden. Er kan naar analogie van de Heulegoedstraat - Beversluisstraat - de omleidingsroute rond Merkem - gewerkt worden met uitwijkstroken zodat er op strategische plaatsen toch voldoende ruimte is om te schranken.*

beslissing gemeentebestuur: *De gemeente zal nader bekijken waar er uitwijkstroken kunnen voorzien worden.*





BIJLAGEN

## SAMENSTELLING GBC

### vaste leden

Naam	Dienst
Tessa Vandewalle	schepen mobiliteit - voorzitter
Ann Vansteenkiste	burgemeester Houthulst
Jan de Wel	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - mobiliteitsbegeleider
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn
Heidi Debouvere	Districtchef AWV

### variabele leden

Naam	Dienst
Koen Vanneste	Provinciebestuur
Annemie Wynands	LNE

### adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie
Margo Swerts	WVI (opdrachthouder mobiliteitsplan)
Jan Vanbaelenberghe	Lokale politiezone
Kris Vercooren	dienst Leefomgeving Houthulst
Karel Dekien	dienst openbaar domein Houthulst
Ignace Morent	CD&V-fractie
Patrick Vandewiele	Spa open-fractie
Filip Vanhevel	N-VA fractie



# GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN HOOTHULST

## VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 19/12/2017

*Verslaggever: Margo Swerts*

*Verslag versie 19/12/2017*

*Onderwerpen: beleidsplan mobiliteitsplan*

*Aard van de GBC-beslissing<sup>1</sup>*

***Eindbeslissing bij consensus***

### Aanwezigheidslijst

#### 1. Vaste leden

Naam	Dienst	e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N) Verontschuldigd (VO)
Tessa Vandewalle	Schepen mobiliteit - voorzitter	<a href="mailto:tessavandewalle@hotmail.com">tessavandewalle@hotmail.com</a>	A
Ann Vansteenkiste	burgemeester	<a href="mailto:burgemeester@houthulst.be">burgemeester@houthulst.be</a>	VO
Jan De Wel	MOW- BMV	<a href="mailto:Jan.dewel@mow.vlaanderen.be">Jan.dewel@mow.vlaanderen.be</a>	A
Heidi Debouvere	MOW-AWV	<a href="mailto:Heidi.debouvere@mow.vlaanderen.be">Heidi.debouvere@mow.vlaanderen.be</a>	VO
Eveline Weyers	MOW-AWV	<a href="mailto:eveline.weyers@mow.vlaanderen.be">eveline.weyers@mow.vlaanderen.be</a>	A
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn	<a href="mailto:wvl@delijn.be">wvl@delijn.be</a>	A

<sup>1</sup> *Verwijder wat niet past.*

## 2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Koen Vanneste	Provinciebestuur	<a href="mailto:Koen.vanneste@west-vlaanderen.be">Koen.vanneste@west-vlaanderen.be</a>	A
Annemie Wynands	Departement Ruimtelijke Ordening	<a href="mailto:Annemie.wijnands@lne.vlaanderen.be">Annemie.wijnands@lne.vlaanderen.be</a>	N

## 3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Kris Vercooren	Leefomgeving Houthulst	<a href="mailto:Kris.vercooren@houthulst.be">Kris.vercooren@houthulst.be</a>	A
Karel Dekien	Openbaar Domein Houthulst	<a href="mailto:Karel.dekien@houthulst.be">Karel.dekien@houthulst.be</a>	N
Jan Vanbaelenberghe	PZ Polder	<a href="mailto:Jan.vanbaelenberghe@pzpolder5460.be">Jan.vanbaelenberghe@pzpolder5460.be</a>	VO
Ignace Morent	CD&V-fractie	<a href="mailto:ignace.morent@skynet.be">ignace.morent@skynet.be</a>	N
Patrick Vandewiele	Spa-Open-fractie	<a href="mailto:patrick.vandewiele1@telenet.be">patrick.vandewiele1@telenet.be</a>	N
Karien Vanthuyne	N-VA-fractie	<a href="mailto:karien.vanthuyne@gmail.com">karien.vanthuyne@gmail.com</a>	N
Margo Swerts	WVI	<a href="mailto:m.swerts@wvi.be">m.swerts@wvi.be</a>	A

## Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	/

## Vaststelling van het quorum<sup>2</sup>

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

<sup>2</sup> Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

## Verslag van de vergadering

Het beleidsplan werd voorbereid door WVI en een eerste maal besproken met de gemeente.

WVI heeft de nota tijdens het overleg kort toegelicht.

In wat volgt worden de voornaamste discussiepunten die tijdens het GBC-overleg ter sprake kwamen aangehaald.

### **Knelpuntennota**

Provincie haalt aan dat de Stadenstraat wel werd heringericht, maar niet voldoet aan vereisten van Fietsvademecum. De gemeente Houthulst heeft zelf aanpassingswerken uitgevoerd aan de Stadenstraat, aangezien Staden geen interesse meer had om de fietsinfrastructuur aan te passen. Op korte termijn zullen er geen verdere aanpassingen gebeuren aan deze weg.

De Lijn vraagt verduidelijking rond de klacht omtrent de aansluiting van bus op trein te Kortemark. Deze klacht werd geuit tijdens de participatie. Er werd weliswaar niet verder doorgevraagd omtrent deze problematiek. Dit zal veralgemeend worden in de nota.

### **Doelstellingen**

De doelstellingen werden smarter gemaakt door cijfergegevens aan te vullen van ongevallen en fietsgebruik.

MOW haalt aan om ook de tijdsspanne om de doelstellingen te realiseren aan te vullen. Aangezien er veel externe factoren zijn die een invloed hebben op ongevallencijfers en fietsgebruik, worden deze niet verder aangehaald.

De GBC-leden kunnen zich hierin vinden.

### **Fietsroutenetwerken**

De fietsinfrastructuur tussen Houthulst en Langemark-Poelkapelle werd recentelijk uitgevoerd. In de bebouwde kom van Houthulst werd de fietsovergang van aanliggend fietspad naar gemengd verkeer gemarkeerd door een korte fietssuggestiestrook in beide rijrichtingen. Er werd geen rugdekking voorzien op deze locatie. Er zou hiervoor ook geen ruimte zijn.

Provincie stelt voor om de fietssuggestiestroken te verlengen zodat gemotoriseerd verkeer sneller attent wordt gemaakt op fietsers die plots op de rijbaan rijden.

GBC stemt in met deze maatregel. De fietssuggestiestroken worden verlengd in tegenrijrichting.

De gemeente geeft dit door aan het district om de fietssuggestiestroken uit te breiden op de N301.

### **Elektrische mobiliteit**

De laadpaal voor EV-voertuigen werd geplaatst in de Kerkhofstraat te Klerken.

## **Zwaar vervoer**

Met deze maatregel van zonale tonnagebeperking kan het doorgaand vrachtverkeer beperkt worden. Landbouwvoertuigen - vooral het doorgaand landbouwverkeer - blijven een probleem. Zij rijden eveneens rond met steeds groter wordende voertuigen.

In Merkem is er een oplossing door het doorgaand landbouwverkeer eveneens uit te sluiten. Er kan rond de kern gereden worden via de Beverensluisstraat – Heulegoedstraat. In Houthulst is de zone echter te ruim om hetzelfde principe ook toe te passen voor de lokale landbouwers.

Dit is een problematiek die leeft in verschillende gemeentes en zou op regionale schaal verder moeten bekeken worden.

## **Verdere timing**

Het beleidsplan zal voorgelegd worden aan een participatieronde. Er zal een infomoment voor adviesraden en de bevolking georganiseerd worden in de loop van januari.

Daarna kan het beleidsplan voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

## **Bijlagen<sup>3</sup>**

/

---

<sup>3</sup> Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

**Aanwezig :**

Nico Stroobant, voorzitter;  
Ann Vansteenkiste, burgemeester;  
Erik Verbeure, Geert Van Exem, Jeroen Vandromme, Joris Hindryckx, schepenen;  
Roger Clauw, Tamara Schotte, Ignace Morent, Nadine Bailleul, Lode Tyberghien, Peter Van Ryckeghem,  
Kristof Vande Moortel, Kelly Es, Filip Vanhevel, Dirk Gheysen, Karien Vanthuyne, Heide Boey, Nick Geers,  
Eddy Clauw, Michel Jaecques, gemeenteraadsleden;  
Tessa Vandewalle, O.C.M.W.-voorzitter/schepen;  
Jocelyne Schacht, secretaris

**DAGORDE PUNT 6 : HERZIENING MOBILITEITSPLAN - VASTSTELLING PARTICIPATIETRAJECT.**

De gemeenteraad,

Gelet op het Strategisch meerjarenplan van de gemeente waarin onder actieplan 1.5.2. de actie 'Opmaak van een algemeen mobiliteitsplan met een vereenvoudigd snelheidsbeleid voorzien is';

Overwegende dat in de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) op 11/01/2016 beslist werd dat de gemeente effectief kan overgaan tot de procedure voor de verbreding en verdieping van het hiervoor vermelde gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gezien de WVI (Baron Ruzettelaan te 8310 Brugge) op 14/03/2016 door het college van burgemeester en schepenen aangesteld werd als ontwerper van de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid d.d. 20/03/2009 in het bijzonder artikel 4 en artikel 19§2, volgens dewelke de gemeenteraad het voorstel van participatietraject moet goedkeuren;

Overwegende dat de verschillende maatschappelijke geledingen van de gemeente vertegenwoordigd zijn in de diverse adviesraden van de gemeente (zoals GECORO, milieuraad, jeugdraad, cultuurraad en sportraad);

Gelet op de bepalingen van het Gemeentedecreet, in het bijzonder artikel 42§1;

Gehoord de vraag van raadslid Filip Vanhevel (N-VA), naar de betrokkenheid van de GECORO bij de totstandkoming van dit traject; zijn suggestie om advies te vragen aan alle adviesraden (desnoods gezamenlijk); alsook zijn vraag indien de milieuraad nog actief is, na het ontslag van het bestuur (schepen Erik Verbeure (CD&V) antwoordt hierop, dat het ontslag nu op een officiële manier zal worden behandeld); en de vaststelling - bij lezing van het mobiliteitsplan - dat met de invoering van "Zone 30" aan de schoolomgevingen het snelheidsprobleem niet opgelost is, waarna O.C.M.W.-voorzitter/schepen Tessa Vandewalle (CD&V) verwijst naar maatregelen met betrekking tot het zwaar verkeer en de aandacht voor fietspaden;

Na beraadslaging;

Gaat over tot de stemming die volgende uitslag geeft :

13 ja-stemmen : CD&V : Joris Hindryckx, Ann Vansteenkiste, Erik Verbeure, Geert Van Exem, Jeroen Vandromme, Ignace Morent, Nadine Bailleul, Lode Tyberghien, Kelly Es, Eddy Clauw, Michel Jaecques,

SP.a open : Nico Stroobant, Peter Van Ryckeghem,

5 onthoudingen : N-VA : Kristof Vande Moortel, Filip Vanhevel Dirk Gheysen, Karien Vanthuyne, Heide Boey;

**BESLUIT : MET 13 JA-STEMMEN EN 5 ONTHOUDINGEN**

Enig artikel : Het hierna volgende participatietraject voor de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt goedgekeurd : De participatie zal gerealiseerd worden door het voor advies voorleggen van het beleidsdocument aan de verschillende gemeentelijke adviesraden.

GEDAAN IN ZITTING, PLAATS EN DATUM ALS TEN HOOFDE.

De secretaris,  
(get.) Jocelyne SCHACHT

De secretaris,

Jocelyne SCHACHT

Voor eensluidend afschrift:  
Houthulst, 20 april 2016.



De voorzitter,  
(get.) Nico STROOBANT

De voorzitter,

Nico STROOBANT.

**Aanwezig:**

Nico Stroobant, voorzitter;  
Ann Vansteenkiste, burgemeester;  
Erik Verbeure, Geert Van Exem, Jeroen Vandromme, Joris Hindryckx schepenen;  
Ignace Morent, Nadine Bailleul, Lode Tyberghien, Peter Van Ryckeghem, Kristof Vande Moortel, Kelly Es, Filip Vanhevel, Dirk Gheysen, Karien Vanthuyne, Heide Boey, Nick Geers, Eddy Clauw, Michel Jaecques, Filip Deroo, Aagje Van Maerrem gemeenteraadsleden;  
Tessa Vandewalle, O.C.M.W.-voorzitter/schepenen;  
Jocelyne Schacht, secretaris.

---

**DAGORDE PUNT 2 : BELEIDSPLAN VAN HET MOBILITEITSPLAN – VOORLOPIGE VASTSTELLING**

De gemeenteraad;

Gelet op het Strategisch meerjarenplan van de gemeente waarin onder actieplan 1.5.2. de actie 'Opmaak van een algemeen mobiliteitsplan met een vereenvoudigd snelheidsbeleid voorzien is';

Overwegende dat in de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) op 11/01/2016 beslist werd dat de gemeente effectief kon overgaan tot de procedure voor de verbreding en verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gezien de WVI (gevestigd Baron Ruzettelaan te 8310 Brugge) op 14/03/2016 door het college van burgemeester en schepenen aangesteld werd als ontwerper van de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het op 19/04/2016 door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject voor de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de participatiemomenten die op 30/03/2017 en op 08/02/2018 voor de bevolking en de adviesraden georganiseerd werden;

Gelet op het ontwerp van beleidsplan (versie maart 2018) dat door de expert mobiliteit van de WVI, Margo Swerts opgemaakt werd;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid dd. 20/03/2009;

Gelet op de bepalingen van het Gemeentedecreet, in het bijzonder artikel 42§1;

Na beraadslaging;

**BESLUIT : EENPARIG**

**Enig artikel** : De gemeenteraad stelt het ontwerp van het beleidsplan van het mobiliteitsplan (versie maart 2018) voorlopig vast.

GEDAAN IN ZITTING, PLAATS EN DATUM ALS TEN HOOFDE

De secretaris,  
(get.) Jocelyne SCHACHT

De secretaris  
  
Jocelyne SCHACHT

Voor eensluidend afschrift:  
Houthulst, 16 mei 2018.



De voorzitter,  
(get.) Nico STROOBANT

De voorzitter,

  
Nico STROOBANT

# VERSLAG VAN DE GECORO VAN HOUTHULST

Vergadering van 08/02/2018

Aanwezig:

- Rudy Depoorter - voorzitter
- José Vandendriessche - ondervoorzitter
- Dirk Bintein, Marc Declerck, Martine Degroote en André Trybou - effectieve leden
- Marc Bonduel - plaatsvervanger
- Kris Vercooren - secretaris

Afwezig:

- Isabel Mabesoone (met als plaatsvervanger André Decruy)
- Derycke Gisèle (plaatsvervanger Marc Bonduel was aanwezig)
- Patrick Vandewiele (met als plaatsvervanger Saskia Keirsschieter)

## Agenda en bespreking

*De vergadering kadert in het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject i.v.m. de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.*

*Naast de GECORO zijn ook de andere gemeentelijke adviesraden en alle inwoners van de gemeente uitgenodigd naar de vergadering, die in het Markthuis plaatsvindt.*

**Enig agendapunt: Verlenen van advies over het beleidsplan van het nieuwe mobiliteitsplan van Houthulst**

Vooraf overgemaakte documenten:

/

Bespreking:

De ontwerpster Margo Swerts van de WVI stelt het beleidsplan van het nieuwe mobiliteitsplan voor.

Tijdens en na deze voorstelling stellen verschillende aanwezigen vragen.

*Andre Decruy en Patrick Vandewiele verlaten de vergadering voor de eigenlijke samenkomst van de GECORO.*

Vervolgens bespreken de resterende GECORO-leden de nota.

Besluit:

**De GECORO adviseert het beleidsplan van het nieuwe mobiliteitsplan gunstig.**

De GECORO vraagt wel dat alle voorziene wegversmallingen met zachte materialen en goed verlicht aangelegd worden en voldoende breed zijn.

Namens de GECORO,  
De secretaris

Kris Vercooren

13 FEB. 2018

De voorzitter

Rudy Depoorter

## Regionale Mobiliteitscommissie

### Advies van de kwaliteitsadviseur

#### Houthulst, Mobiliteitsplan, Beleidsplan

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op [DD/MM/JJJJ].
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 11/06/2018 te Brugge.

#### 1. Algemene omschrijving van het plan

Huidig mobiliteitsplan van Houthulst dateert van oktober 2011. De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) besliste om het mobiliteitsplan te 'verbreden – verdiepen' (spoor 2) met meerdere thema's : snelheidsbeleid, bereikbaarheid WZC's te Houthulst en Merkem, veilige schoolomgevingen en -routes, zwaar vervoer, dorpsclub of -punt. Verkenning- en uitwerkingsnota werden eerder gunstig geadviseerd in de RMC-vergadering van 12/09/2016 resp. 12/06/2017.

#### 2. Toetsing van het plan

##### a) Dossiersamenstelling / vorm

Het beleidsplan (WVI, mei 2018, 56 blz. + bijlagen) is opgesteld in lijn van de vorige nota's : duidelijk gestructureerd en vlot leesbaar geschreven teksten. De relevantie (diepgang) van de teksten laat soms te wensen over, bv. in de – overigens geapprecieerde – verduidelijkende paragrafen 'wijzigingen t.a.v. eerste mobiliteitsplan' die op verschillende plaatsen in het document terug komen. Per thema is duidelijk kaartmateriaal opgemaakt. Alle verwachte onderdelen zijn aanwezig.

##### b) Proces / regelgeving

Voorliggende nota bouwt verder op o.m. de uitwerkingsnota. Eerdere aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur werden evenwel niet altijd gevolgd (zie verder). Over de nota werd consensus bereikt in de GBC van 19/12/2017. Het beleidsplan werd voorlopig vastgesteld in de Gemeenteraad van 15/05/2018.

In uitvoering van het Gemeenteraadsbesluit van 19/04/2016 werd een tweede luik van de voorziene participatie doorlopen (februari 2018) : een infomoment voor de adviesraden en de brede bevolking. Enkel de GECORO blijkt een formeel advies te hebben overgemaakt (niet opgenomen in de nota). Over de uitkomst van de participatie wordt duidelijk gerapporteerd, incl. aanbeveling door de ontwerper en beslissing over opvolging vanuit de Gemeente (blz. 50-55). Jammer dat de GBC niet de kans heeft gekregen om kennis te nemen van de participatie en hierover mee te beraadslagen.







