

# Mobiliteitsbeleidsplan Wervik

Verbreding en verdieping mobiliteitsplan

PAC september 2010

Stad Wervik  
Sint-Maartensplein 16  
8940 Wervik  
Tel. 056 30 01 01  
Fax 056 30 01 48  
[info@wervik.be](mailto:info@wervik.be)

Grontmij Vlaanderen i.s.m. **VORM**advies  
Brugge, september 2010

# Verantwoording

**Titel** : Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Wervik  
**Subtitel** : Beleidsplan  
**Projectnummer** : 258518  
**Referentienummer** : /  
**Revisie** : Definitieve versie  
**Datum** : september 2010

**Auteur(s)** :



Verkeersstudies  
ontwerp openbare ruimte  
mobiliteitsadvies

Koen Vandenberghe  
Carmersstraat 104  
B-8000 Brugge  
+32 (0)485 930 135  
[info@vormadvies.be](mailto:info@vormadvies.be)  
[www.vormadvies.be](http://www.vormadvies.be)

**Gecontroleerd door** : Koen Vandenberghe

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : Grontmij

**Contact** : Oostendse Steenweg 146  
B-8000 Brugge  
T +32 50 45 79 80  
F +32 50 45 79 90

# Inhoudsopgave

Informatief gedeelte.....	5
0.1 Inleiding.....	6
0.1.1 Missie van het beleidsplan.....	6
0.1.2 Knelpunten.....	7
0.1.3 De negatieve trendelementen.....	8
0.1.4 De doelstellingen.....	8
0.2 Het gekozen beleidsscenario.....	9
0.2.1 Pragmatisch benadering.....	9
0.2.2 Het beleidsscenario: een samenhangend verhaal.....	10
0.3 Stuurgroep – overleg.....	12
Richtinggevend gedeelte.....	14
1 Werkdomein A: de gewenste ruimtelijke structuur.....	15
1.1 Ruimtelijke planning.....	15
1.1.1 gewenste ruimtelijke structuur in het PRS.....	15
1.1.2 Ruimtelijke beslissingen uit het GRS met betrekking tot de ontwikkeling van de kernen.....	17
1.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.....	21
1.3 Categorisering van de wegen.....	24
1.3.1 Algemene selectiecriteria wegcategorisering.....	24
1.3.2 Wegencategorisering op het grondgebied van Wervik.....	26
2 Werkdomein B: de gewenste verkeersstructuur.....	28
2.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk.....	28
2.1.1 Afbakening van verblijfsgebieden:.....	28
2.1.2 Voetgangersnetwerk.....	29
2.2 Fietsroutenetwerk.....	30
2.2.1 Opbouw van het fietsnetwerk.....	30
2.2.2 Subsidiemogelijkheden.....	31
2.3 Openbaar vervoer.....	34
2.3.1 Treinvervoer NMBS.....	34
2.3.2 Busvervoer de Lijn.....	34
2.4 Herinrichting van wegen.....	36
2.4.1 Snelheidsregimes.....	36
2.4.2 Bewegwijzering.....	36
2.4.3 Verkeerscirculatie en voorrangregeling.....	38
2.4.4 Routes zwaar verkeer.....	39
2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen.....	41
2.6 Parkeren.....	42
2.6.1 Wervik.....	42
2.6.2 Geluwe.....	44
2.6.3 Parkeerlocaties voor vrachtwagens.....	44
2.7 Transport over water.....	45
3 Werkdomein C: gewenste flankerende en ondersteunende maatregelen.....	46
3.1 Samenwerking en overleg.....	46

3.2	Informatie en sensibilisering .....	46
3.3	Promotie van De Lijn.....	47
3.4	Aanbieden van sociale basismobiliteit .....	47
3.5	Handhaving.....	47
3.6	Beleidsondersteuning .....	47
4	Evaluatie relatieschema en taakstellingen.....	48
5	Actieprogramma.....	51
6	Organisatie.....	52
6.1	Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners.....	52
6.2	Organisatie van de bijkomende modules.....	53
7	Bijlagen .....	54
7.1	Gemeenteraadsbesluit participatietraject mobiliteitsplan .....	54
7.2	Verslagen vergaderingen.....	55

# Informatief gedeelte

## **0.1 Inleiding**

### **0.1.1 Missie van het beleidsplan**

In dit beleidsplan worden de opties en maatregelen vastgelegd van het mobiliteitsbeleid van Wervik voor de korte en middellange termijn (2016) en voorstellen uitgewerkt voor de lange termijn (na 2016). De opdracht van het beleidsplan is drieledig:

1. De knelpunten die door het onderzoek aan de oppervlakte werden gebracht zoveel als mogelijk wegwerken.
2. De negatieve trendelementen ombuigen naar een duurzame ontwikkeling.
3. De doelstellingen van het mobiliteitsplan realiseren.

#### *Modal split en intensiteiten*

De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel, zelfs voor de lokale verplaatsingen. Carpooling komt zeer weinig voor, behalve voor het schoolvervoer. Het openbaar vervoer wordt nog steeds te weinig gebruikt. Er werden nochtans reeds inspanningen geleverd om het openbaar vervoer aanbod te verbeteren. Ook het fietsen dient te worden gestimuleerd als dagdagelijks verplaatsingsmiddel.

Het aantal autoverplaatsingen creëert een constante matige belasting van de belangrijkste wegen in Wervik. Op de piekuren is er een structurele overbelasting van de ontsluitingswegen.

Het doorgaand verkeer in de gemeentekernen is beperkt. De A19 en de N58 vangen het doorgaand verkeer grotendeels op. Doorgaand zwaar vrachtverkeer blijft wel een aandachtspunt, vooral in de kern van Geluwe.

De opdracht is het aandeel van de auto verder te verminderen, de kwaliteit van het openbaar vervoer verder te verbeteren en het gebruik van de fiets te verhogen.

#### *Inrichting straten, capaciteit en parkeren*

Het fietsroutenetwerk is gedeeltelijk gerealiseerd. Ontbrekende schakels moeten nog worden weggewerkt.

In Wervik centrum heeft het wegennet een radiaalstructuur, met daar rond een groot aantal korte en smalle straten op een beperkte oppervlakte.

Wat betreft het parkeren is er plaatselijk een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners in smalle straten met compacte woonfunctie. Op weekdagen is er vooral een overbezetting in de omgeving straten met functies zoals diensten, kleinhandel en scholen. Op piekmomenten zoals marktdagen ontstaat er in de ruime omgeving van de Steenakker en de Sint-Medarduskerk een overbezetting. De overbezetting omvat een ruim gebied, waardoor de bereikbaarheid van het centrum voor mensen die met de auto naar de markt en andere evenementen komen niet optimaal verloopt. Er is geen duidelijke aanduiding van de beschikbare parkeerterreinen.

#### *Verkeersveiligheid en –leefbaarheid*

Hoewel er objectief weinig ongevallen gebeuren in Wervik, zijn er punten waar het subjectief onveiligheidsgevoel hoog is. Deze punten moeten weggewerkt worden. Ook de verkeersleefbaarheid in de kernen is een belangrijk aandachtspunt.

### 0.1.2 Knelpunten

In de verkenningsnota van het te verbreden en te verdiepen mobiliteitsplan van Wervik werden een aantal knelpunten aangehaald die nader dienden te worden onderzocht.

- Ruimtelijke uitvoeringsplannen en strategische projecten met grote impact op mobiliteit: Enkele ruimtelijke projecten die zullen worden uitgevoerd worden best gekaderd in het globale mobiliteitsbeleid van de stad Wervik. De impact op het vlak van mobiliteit is momenteel niet voldoende gekend.
  - Sportcentrum de Pionier, Gosserieslaan
  - Bouw Leiebrug en heraanleg kerkplein (Brugstraat)
  - Andere ruimtelijke projecten
- Categorisering van wegen:  
Momenteel zijn er een aantal afwijkingen tussen het mobiliteitsplan van de stad Wervik en andere beleidsplannen.
  - Afstemming van het mobiliteitsplan met het PRS West-Vlaanderen
  - Afstemming mobiliteitsplan met mobiliteitsplannen van de omliggende gemeentes: Wevelgem, Moorslede, Menen.
- Leefbaarheid centrum  
Momenteel heeft de stad Wervik wel een globale visie geformuleerd in het GRS voor de toekomstige ontwikkelingen en ontsluiting van het centrum van Wervik, en Geluwe. Een aantal centrumstraten werden en worden in de nabije toekomst heringericht. De visie op de ontwikkeling van het centrum van Wervik en Geluwe dient opgenomen te worden in het mobiliteitsplan.  
De bewegwijzering in Wervik en Geluwe moet de leefbaarheid in het centrum ondersteunen. Eventuele aanpassingen moeten worden opgenomen in het mobiliteitsplan.
  - Visie op de inrichting van het centrum van Wervik: inrichtingsprincipes voor voor de verschillende types centrumstraten: ontsluitingswegen, winkelstraten, woonstraten, parkeeroute,...
  - Bewegwijzeringsplan: de principes voor de toepassing van een bewegwijzeringsplan worden opgenomen in het mobiliteitsplan
- Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk:  
Het fietsnetwerk zoals voorgesteld in het huidige mobiliteitsplan wijkt af van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.  
Dit komt omdat het mobiliteitsplan dateert van voor de periode dat het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk werd ingevoerd.  
Door de invoering van fietsfonds ontstaan voor de stad mogelijks ook een aantal interessante subsidiemogelijkheden voor lokale fietsinfrastructuur.
  - Inventarisatie van de huidige fietsinfrastructuur, in functie van het bestaande fietsnetwerk
  - Opstellen maatregelenpakket voor aanleg, heraanleg of herstel fietspaden

- Parkeerbeleid en parkeerplan:  
Er bestaat geen draagvlak voor het invoeren van betalend parkeren in het centrum van Wervik. Voor een kleine provinciestad als Wervik kan het invoeren van betalend parkeren terecht in twijfel worden getrokken. Vraag blijft welke maatregelen kunnen getroffen worden om het parkeercomfort voor alle autogebruikers te verbeteren (bewoners, werknemers, bezoekers, klanten,...) zodat de beschikbare parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk gebruikt worden. Ook in de belangrijkste centrumstraten van Geluwe is er een verhoogde parkeerdruk.  
Er dient ook een gezond evenwicht te bestaan tussen faciliteiten voor autogebruikers en de voorzieningen van andere deelnemers in het verkeer: voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer.
  - Herdefiniëren van het te voeren parkeerbeleid
  - Uitvoeren parkeeronderzoek
  - Lokatieonderzoek voor de inplanting van randparkings-parkeerhaven
  - Parkeerconcept, onderzoeken of een parkeerroute aangewezen is om de verschillende parkings te ontsluiten
  
- Zwaar verkeer:  
Er zijn momenteel onvoldoende parkeervoorzieningen voor vrachtwagens op het grondgebied van Wervik.  
Vermijden van onnodig vrachtverkeer in de kernen blijft een aandachtspunt
  - Lokatieonderzoek voor de inplanting van vrachtwagenparkings
  - Onderzoeken welke routes het meest geschikt zijn voor de doorgang van zwaar verkeer
  - Zones afbakenen waar een tonnagebeperking geldt

### 0.1.3 De negatieve trendelementen

Omdat Wervik al beschikt over een mobiliteitsplan sinds 2002, zijn al heel wat maatregelen uitgevoerd, zodat er reeds een aanzet is voor de ombuiging van negatieve tendensen zoals veelvuldig autogebruik, verkeersonveiligheid en sluipverkeer.

Deze lange termijnplanning wordt verdergezet waarbij ruimtelijke aspecten en plannen in het mobiliteitsplan worden geïntegreerd, voor alle vervoersmodi een passend beleid wordt uitgewerkt en waarbij een stevig maatschappelijk draagvlak wordt gecreëerd door informatie, sensibilisering, communicatie en samenwerking.

### 0.1.4 De doelstellingen

De doelstellingen van het mobiliteitsplan van Wervik zijn conform de doelstellingen van het RSV, PRS West-Vlaanderen en het mobiliteitsplan Vlaanderen, maar geven eigen accenten voor het lokale mobiliteitsbeleid.

De doelstellingen van de plannen op hoger niveau kunnen als volgt worden samengevat: een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur, gericht op het versterken van de alternatieven voor het autoverkeer en beheersing van het autoverkeer via ondermeer een categorisering van wegen. Daarbij zal getracht worden de bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersleefbaarheid en –veiligheid te verbeteren en de schade aan natuur en milieu terug te dringen.

De lokale doelstellingen betrachten een ruimtelijke ontwikkeling die van Wervik een moderne, groene en bloeiende stad kan maken waarin de Leie en de bestaande open ruimte een belangrijke rol spelen. Het gebruik van de auto zal beheerst worden door het verder versterken van het aanbod openbaar vervoer, door het parkeren te beperken, door een veilige fietsroute- en voetgangersnetwerk aan te bieden, en door de categorisering van de wegen. Middels het uitwerken van een duidelijke bewegwijzering, informatie, sensibilisering, campagnes, samenwerking met partners, handhaving, beleidsondersteuning en een gebruiksvriendelijke tarifiering van het openbaar vervoer zal het mobiliteitsbeleid mede concreet gestalte worden gegeven.



## **0.2 Het gekozen beleidsscenario**

### **0.2.1 Pragmatisch benadering**

De stad Wervik beschikt over een goedgekeurd mobiliteitsplan sedert 8 juli 2002.

Naar aanleiding van nieuwe inhoudelijke en maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit moet het mobiliteitsplan van de stad Wervik opnieuw up-to-date worden gemaakt. De oorspronkelijke voortgangsrapportage en 5-jaarlijkse herziening van het mobiliteitsplan werden vervangen door een nieuwe procedure:

Vijf jaar na de definitieve conformverklaring van het mobiliteitsplan wordt een sneltoets van het mobiliteitsplan uitgevoerd die leidt tot het bevestigen (spoor 1), gedeeltelijk aanvullen, aanpassen (spoor 2) of volledig vernieuwen (spoor 3) van het bestaande mobiliteitsplan.

De sneltoets werd binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie besproken op 19 december 2007 en ter kennis gegeven aan de Provinciale auditcommissie op 14 januari 2008, met als conclusie dat het bestaande mobiliteitsplan moet worden verbreed en verdiept (spoor 2).

Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan moet als één geheel beschouwd worden, met wel een belangrijke nuance:

- Verbreden duidt op het aansnijden van nieuwe thema's in het mobiliteitsplan;
- Verdiepen duidt op het verder doorgrond en uitdiepen van bestaande thema's van het eerdere mobiliteitsplan.

In het kader van verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan wordt in een volgende fase voor deze thema's een methodiek uitgewerkt die de stad Wervik toelaat in te gaan op de lokale noden en wensen en zelf te bepalen hoever zij deze thema's willen uitwerken. In die zin moet de methode veeleer als een praktisch stappenplan worden gezien.

De verkenningsnota werd besproken binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie op 22 oktober 2008 en goedgekeurd op de Provinciale auditcommissie van 24 november 2008.

De voorliggende nota omvat het beleidsplan dat voortkomt uit de verdere uitwerking van de verkenningsnota en bijkomend onderzoek. Een 6-tal thema's werden onderzocht en/of verder uitgewerkt in het bij te werken mobiliteitsplan:

- Ruimtelijke uitvoeringsplannen en strategische projecten met grote impact op mobiliteit
- Categorisering van wegen
- Leefbaarheid centrum
- Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk
- Parkeerbeleid en parkeerplan
- Zwaar verkeer

De maatregelen in het beleidsplan worden samengevat in een actieprogramma.

Omdat gekozen werd voor spoor 2, blijft het beleidsscenario in grote lijnen gelijk aan het beleidsscenario uit het vorige mobiliteitsplan. Door de GBC werd gekozen voor een pragmatische benadering, zodat een beleidsplan werd uitgewerkt dat effectief kan gerealiseerd worden.

## 0.2.2 Het beleidsscenario: een samenhangend verhaal

Wervik bestaat voornamelijk uit een open ruimte met agrarische bestemming, waarin twee grote woonkernen (Wervik en Geluwe) tot ontwikkeling zijn gekomen. In het RSV is Wervik geselecteerd als buitengebied.

Deze open ruimte moet bewaard blijven als buffer tegen de verstedelijking die uitgaat van Komen en kleinstedelijk gebied Menen. De woonkernen moeten kansen krijgen om zich verder te ontwikkelen. Om de terugloop van het inwonersaantal te stoppen werden nieuwe woonprojecten opgestart, die jonge gezinnen en nieuwe inwoners naar Wervik moeten lokken. Dit gebeurt enerzijds door het invullen van de voorraad woongebieden en het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden, anderzijds door de ontwikkeling van attractieve woonprojecten langs de Leie. Ook de uitbouw van het stadspark zorgt voor een groen stadshart.

Ook op toeristisch vlak heeft Wervik een serieuze impuls gekregen. Het tabaksmuseum in combinatie met de attractiviteit van de Leie en de Balokken geven een toeristische meerwaarde aan Wervik, op voorwaarde dat de potenties van deze drie elementen optimaal worden aangewend. Door de aanleg van een brug voor langzaam verkeer tussen de Balokken en het centrum van Wervik, een groene as te voorzien tussen het stadscentrum en het Tabaksmuseum en door de stad terug op de Leie te oriënteren, wordt dit maximaal bekomen.

Hoewel Geluwe zich een tijdlang sterker heeft ontwikkeld dan Wervik, blijft Wervik het handels- en dienstencentrum van de stad, wat zich reflecteert in de selectie in het PRS van Geluwe als herlokalisatiehoofddorp en van Wervik als structuurondersteunend hoofddorp. Het handels- en dienstenapparaat moet derhalve in stand worden gehouden door de bereikbaarheid en toegankelijkheid ervan te vrijwaren.

Wervik werd eveneens geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. Dit uit zich in de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Momenteel is er de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen Menenstraat noord en zuid voorzien. Op het grondgebied van Menen wordt aan de grens met Wervik ook een regionaal bedrijventerrein Menen-West ontwikkeld. Door het aantrekken van nieuwe bedrijven zal ook de bevolking van Wervik en Geluwe kunnen aangroeien. Omdat deze bedrijventerreinen ook meer verplaatsingen zullen genereren, zal aandacht moeten besteed worden aan de multimodale bereikbaarheid (o.a. aangepaste fietsroutes en aangepast aanbod openbaar vervoer).

Om het autoverkeer te beheersen werd een wegencategorisering uitgewerkt. De ruggengraat van de ontsluiting van Wervik en Geluwe wordt gevormd door de N58, die op 3 kruispunten het verkeer verdeelt over de stad: ter hoogte van de N8, de N311 en de N303. Door de evenredige verdeling van het verkeer wordt de radiaalstructuur in Wervik optimaal gebruikt, en wordt het mogelijk het doorgaand verkeer tussen Komen en Menen te weren. In de wegencategorisering worden ook woonstraten, winkelstraten en schoolstraten opgenomen.

Om het verkeer in goede banen te leiden moet de verkeerscirculatie zodanig worden georganiseerd dat het doorgaand verkeer de leefbaarheid in de kernen zo weinig mogelijk aantast. In het centrum van Geluwe wordt doorgaand zwaar verkeer zoveel mogelijk vermeden en een parkeerroute zorgt in het centrum van Wervik dat er zo weinig mogelijk parkeerzoekend verkeer in het centrum circuleert.

Voor de fietsers vormt het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen de basis van het netwerk, dat aangevuld moet worden met lokale fietsverbindingen. Er moet een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk worden uitgebouwd, zodat er op termijn een modal shift zou kunnen plaatsgrijpen van autogebruik naar andere duurzame verplaatsingsmiddelen. Waar nodig moeten fietspaden worden voorzien om een veilig fietsnetwerk te garanderen. Het voetgangersnetwerk is algemeen voldoende uitgebouwd.

Verkeersveiligheid is een prioriteit in het plan. Gevaarlijke kruispunten zullen aangepakt worden en in verblijfsgebieden zullen extra maatregelen worden voorzien.

Door de versterking van het aanbod openbaar vervoer in de vorm van een belbus en van de reguliere lijnen zijn reeds grote inspanningen geleverd om het openbaar vervoer aanbod te verbeteren. Op die manier wordt het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto.

Daarnaast zijn er ook flankerende maatregelen nodig. Naast informatie, sensibilisering, handhaving en ondersteuning is vooral samenwerking en overleg met de partners vereist. Ook Frankrijk moet bij deze samenwerking verder worden betrokken voor materies zoals bewegwijzering en het openbaar vervoer.

Het verbrede en verdiepte mobiliteitsbeleidsplan beantwoordt dan ook aan de bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (goedgekeurd op 12 oktober 2006):

- Vlotte samenwerking tussen stad en hogere planniveaus
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan als basis
- Permanente informatie- en communicatie
- Een goed uitgebouwde stedenbouwkundige dienst
- Er wordt gestreefd naar een intense samenwerking met de sociale huisvestingsmaatschappijen, het OCMW en de gemeente. De gemeente zal kandidaat-renoveerders extra ondersteunen. Deze ondersteuning gebeurt door het begeleiden (administratieve ondersteuning), het informeren over renovatiepremies van het Vlaamse Gewest en door een eigen renovatiepremie van de gemeente.
- De gemeente voert een stimulerend beleid omtrent de reconversie van in onbruik geraakte gebouwen en terreinen. Voor gebouwen en terreinen in eigendom van de gemeente worden woonprojecten uitgewerkt.
- Er wordt een samenhangend verkeersnetwerk ontwikkeld waarbij de inrichting van de weg afgestemd is op de functie ervan.
- Er wordt een samenhangend fietsroutenetwerk ontwikkeld. De routes worden op een passende manier bewegwijzerd. Aanvullend op het lokaal fietsroutenetwerk worden een aantal structuurbepalende langzaam verkeersverbindingen geselecteerd.
- Ruimtelijke kernbeslissingen met betrekking tot de verschillende kernen.
- Ruimtelijke kernbeslissingen met betrekking tot de open ruimte
  - Bescherming en ontwikkeling ecologische infrastructuur
  - Ontwikkelingsperspectieven zonevreemde functies
- Opvolgen van projecten van bovengemeentelijk niveau
  - ontwikkeling regionale bedrijventerreinen;
  - streefbeelden primaire wegen;
  - de ontwikkeling van de Leievallei;
  - ...

### 0.3 Stuurgroep – overleg

De verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan werd besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie op

- 22 oktober 2008 (verkenningnota).
- 27 april 2010 (bijkomend onderzoek en voorstel beleidsplan)
- 16 juni 2010 (beleidsplan)

Daarnaast werd het mobiliteitsplan ook voorgelegd aan de mobiliteitscommissie op 1 oktober 2009 en werden infovergaderingen georganiseerd voor de inwoners van Geluwe op 28 november 2009 en voor de inwoners van Wervik op 10 december 2009.

Volgende personen maken deel uit van de GBC:

Voor de stad Wervik:

Dhr. J. Goos	burgemeester stad Wervik
Dhr. Y. Casier	schepen stad Wervik-voorzitter
Dhr. R. Braem	schepen stad Wervik
Dhr. S. Vansteenkiste	schepen stad Wervik
Mevr. B. Slegers	schepen stad Wervik
Dhr. H. Ingelbeen	schepen stad Wervik
Dhr. D. Verhaeghe	voorzitter OCMW Wervik
Mevr. A. Descamps	waarnemend mobiliteitsambtenaar
Mevr. C. Volckaert	milieuambtenaar
Mevr. G. Desmet	ruimtelijke ordening
Dhr. S. Deblaere	technische dienst
Dhr. B. Pauwelyn	gemeenteraadslid stad Wervik
Mevr. D. Clarisse	gemeenteraadslid stad Wervik
Mevr. B. Beauprez	gemeenteraadslid stad Wervik
Dhr. B. Libberecht	gemeenteraadslid stad Wervik
Dhr. B. Pyncket	gemeenteraadslid stad Wervik

Voor het Vlaams gewest:

Dhr. J. Vanhoutte	dienstkringingenieur AWWV
Dhr. F. Verschueren	districtschef AWWV arrondissement Ieper
Mevr. H. Deblaere	mobiliteitsbegeleider BMV West-Vlaanderen
Dhr. H. Vervaeke	W&Z
Dhr. M. Leonard	AROHM West-Vlaanderen

Voor De Lijn:

Dhr. Jan D'hooge	VVM De Lijn
Mevr. Micheline Steen	VVM De Lijn
Mevr. Annelore Kinds	VVM De Lijn
Dhr. Frank Vansina	VVM De Lijn

Voor de provincie West-Vlaanderen:

Dhr. K. Vanneste	Provincie West-Vlaanderen, dienst mobiliteit
------------------	--

Voor de lokale politie:

Dhr. D. Vermont	politie Arro Ieper
Dhr. P. Vandendriessche	politie Arro Ieper
Dhr. D. Loyson	politie Arro Ieper

Voor de NMBS:

Dhr. G. Dewein  
Mevr. C. Vanryckeghem

NMBS dienst reizigers Brugge  
NMBS directie Noordwest Gent

Voor het studie bureau:

Karel Vanackere  
Koen Vandenberghe

projectcoördinator Grontmij  
verkeersdeskundige VORMadvies

# Richtinggevend gedeelte

# 1 Werkdomein A: de gewenste ruimtelijke structuur

## 1.1 Ruimtelijke planning

### 1.1.1 gewenste ruimtelijke structuur in het PRS

#### 1.1.1.1 *Natuur, landschap en agrarische structuur*

De volgende elementen uit het PRS worden als ruimtelijk, natuurlijk, landschappelijk en agrarisch kader genomen voor de uitbouw van het mobiliteitsplan:

1. De Leievallei wordt verder ontwikkeld als groene en recreatieve as.
2. De eigenheid en landschappelijke kwaliteit van de open ruimte-gehelen wordt versterkt
3. Een groot gedeelte van het zuidelijk deel van de stad wordt beschouwd als 'verschaald landschap'. Het beleid moet er gericht zijn op het behoud en de versterking van de nog resterende traditionele kenmerken en op een ruimtelijke sturing van nieuwe ingrepen.
4. De 'verstedelijkte' Leievallei wordt beschouwd als een 'nieuw landschap', een stadslandschap. Voor de realisatie van het stadslandschap zullen de verdichtingsmogelijkheden voor wonen langs de Leie verder worden onderzocht. Streefdoel is de uitbouw van een front langs de Leie.
5. Ook zal er worden onderzocht hoe de gebroken band tussen de stadskern en de Leie kan hersteld worden.
6. Wervik situeert zich op de overgang van een gebied met grondgebonden agrarische structuur als ruimtelijke drager in het westen en een intensief gedifferentieerde agrarische structuur in het oosten. Dit groot aaneengesloten gebied moet behouden en versterkt worden.
7. De Leievallei wordt aangeduid als een sterk structurerend valeigebied met een grondgebonden agrarische structuur als ruimtelijke drager.
8. Tussen de kernen van Geluwe en Wervik en het kleinstedelijk gebied Menen is een open ruimteverbinding aangegeven waarin de landbouw de bufferfunctie kan vervullen ten aanzien van de verstedelijking.

#### 1.1.1.2 *Toeristisch*

1. Wervik maakt samen met Ieper en de kernen rond Ieper deel uit van een samenhangend 'landelijk toeristisch-recreatief netwerk op provinciaal niveau'. In dit netwerk kan het plattelandstoerisme ontwikkeld worden met het oog op recreatief medegebruik van de open ruimte.
2. Het Leietoerisme (waterrecreatie, wandelen, fietsen) zal verder attractiever gemaakt worden
3. Het Tabaksmuseum werd toeristisch versterkt door de bouw van een nieuwe vleugel.

### 1.1.1.3 *Nederzettingsstructuur*

In het PRS wordt Geluwe geselecteerd als herlokalisatiehoofddorp en Wervik als structuurondersteunend hoofddorp.

De selectie van Wervik als structuurondersteunend hoofddorp impliceert het volgende:

- De rol is structuurondersteunend voor wonen en werken in het buitengebied en een bovenlokale verzorgende rol.
- Voor mogelijke bijkomende woningen: opvangen van de eigen groei van huishoudens op niveau van de kern + aangroei huishoudens die niet kerngebonden zijn + mogelijkheid eigen groei huishoudens van andere geselecteerde kernen in het buitengebied.
- Voor een mogelijke lokale bedrijvigheid: in verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor een lokaal bedrijventerrein.
- Aangeven ruimtelijke ontwikkelingen: in GRS: de nood aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein, gestaafd met behoeftestudies.

De selectie van Geluwe als herlokalisatiehoofddorp impliceert het volgende:

- De rol is ondersteunend te zijn voor wonen en werken in buitengebied en een lokaal verzorgende rol.
- Voor mogelijk bijkomende woningen: opvang van huishoudens op niveau van de kern.
- Mogelijk lokaal bedrijventerrein: in verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor een lokaal bedrijventerrein enkel voor herlokalisatie van bedrijven uit de kern en omgeving.
- Aangeven ruimtelijke ontwikkelingen: in GRS, waarin de nood aan bijkomende woongelegenheden en een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met behoeftestudies

### 1.1.1.4 *Economisch*

#### *Structuur bedrijvigheid*

- Wervik werd geselecteerd als economisch knooppunt. Dit impliceert dat er in Wervik een bovenlokaal bedrijventerrein zou moeten komen.
- Bestaande concentraties van economische activiteiten worden versterkt. Nieuwe terreinen voor lokale bedrijvigheid worden in eerste instantie gezocht aansluitend bij de bestaande terreinen.

In de kern van Geluwe wordt een lokaal bedrijventerrein ontwikkeld.

#### *Structuur kleinhandel*

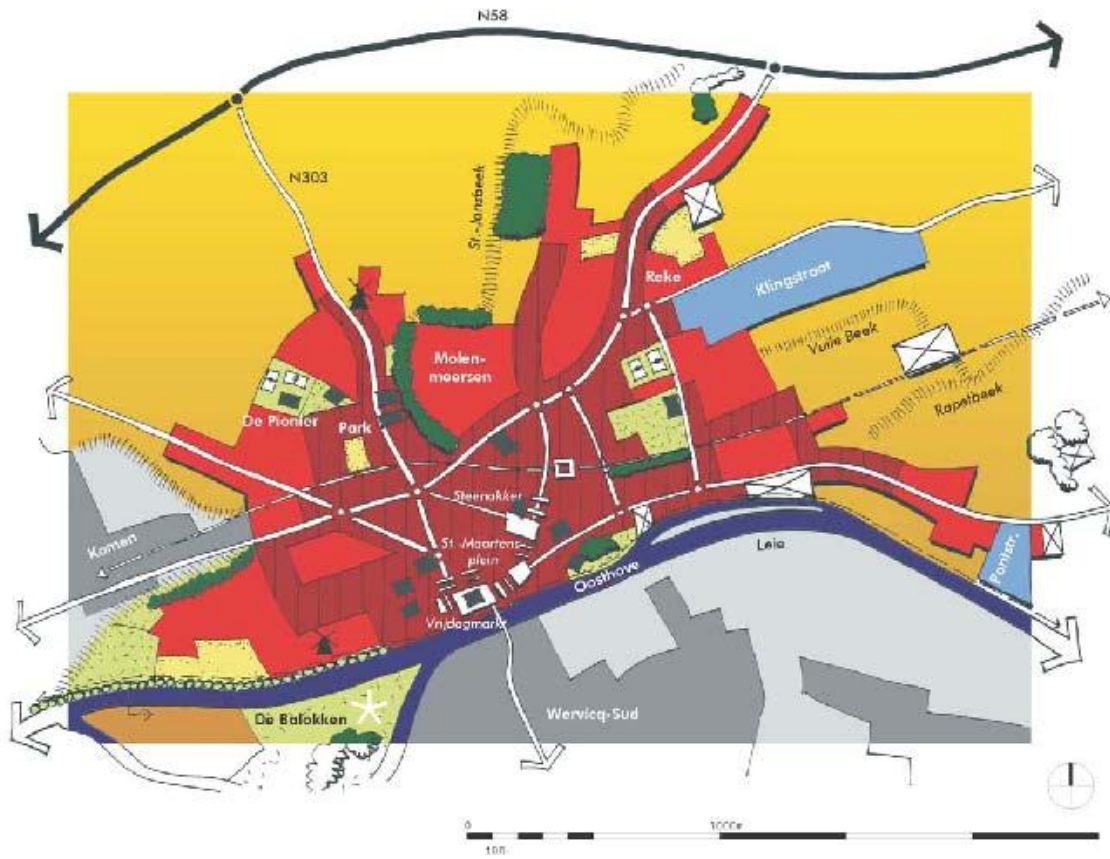
- De verzorgende functie in de kernen wordt versterkt door de bundeling van voorzieningen op gemeentelijk en bovengemeentelijk niveau in de kernen Wervik en Geluwe
- De herwaardering van het handelscentrum in Wervik vormt een bijzonder aandachtspunt. Het handelscentrum wordt duidelijk afgebakend op de as Stationsstraat/Leiestraat. Deze as verbindt de drie pleinen Steenakker, St. Maartensplein en kerkplein met het station als intermodaal knooppunt.



### 1.1.2 Ruimtelijke beslissingen uit het GRS met betrekking tot de ontwikkeling van de kernen

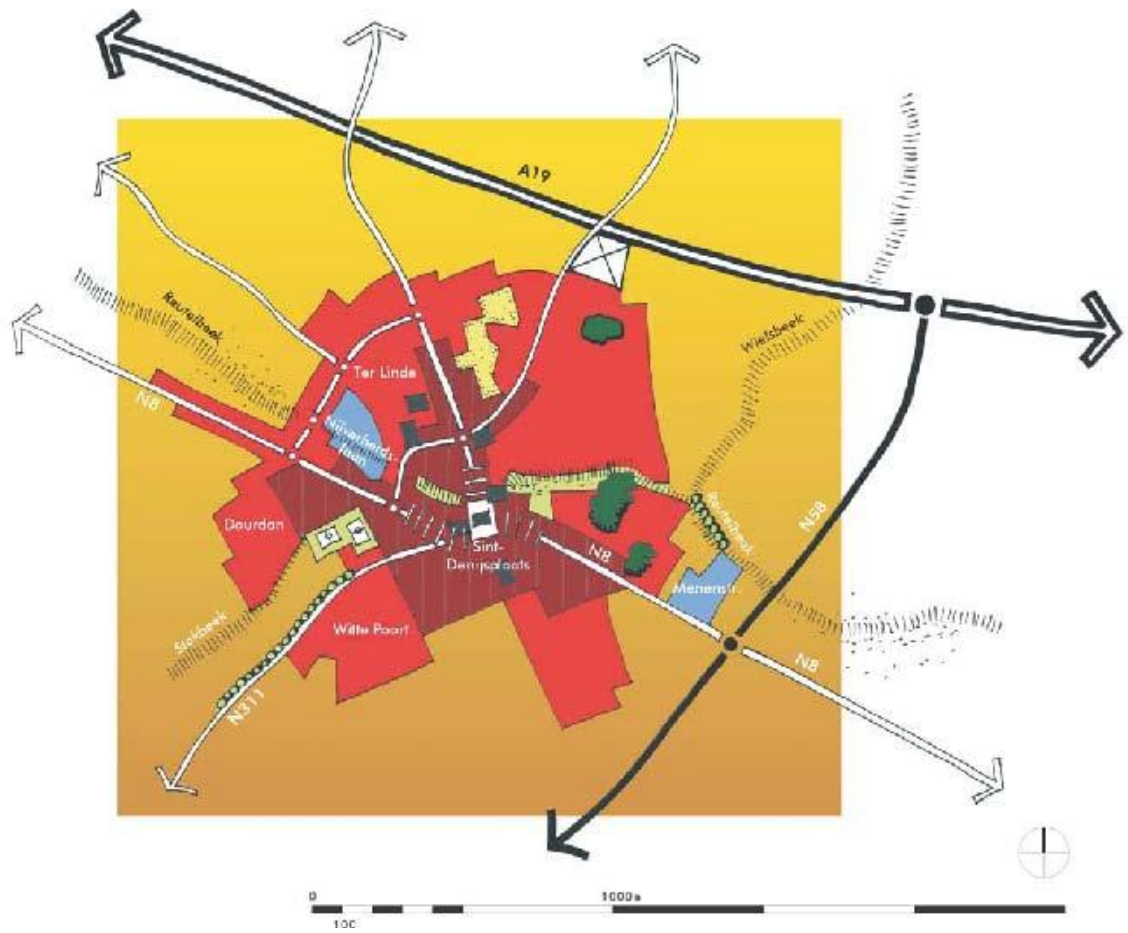
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd goedgekeurd op 12 oktober 2006.

- Ruimtelijke kernbeslissingen met betrekking tot Wervik
  - Ruimtelijke ontwikkelingsvisie centrumgebied
  - Kwalitatieve verdichting van de woonomgeving
  - Woonoverleg
  - Klingstraat en Hoogweg als nieuwe woonomgevingen
  - De Pionier als recreatief element
  - Verdichtingsproject atletiekpiste en voetbalterreinen
  - Herbestemming bedrijventerreinen
  - Uitbreiding Pontstraat als gebied voor ambachtelijk ondernemingen en KMO's
  - De Balokken en Oosthove worden geselecteerd als recreatieve groenelementen op gemeentelijk niveau.
  - Herinrichting van het openbaar domein in Wervik. Een herwaardering van het openbaar domein draagt bij tot de verkeersleefbaarheid en de beeldkwaliteit van de woonentiteit.
  
- Ruimtelijke kernbeslissingen met betrekking tot Geluwe
  - Kwalitatieve verdichting van gemengde woonomgevingen in Geluwe
  - Het sportterrein langs de Wervikstraat wordt geselecteerd als lokaal recreatief element.
  - Herbestemming bedrijventerrein en ontwikkeling lokaal bedrijventerrein



- woonomgeving
- gemengde woonomgeving
- voorziening
- voorziening in groene omgeving
- bedrijf
- bedrijventerrein
- handelsos
- opgeand groenelament/park
- recreatief groenelament
- sportterrein
- ingesloten open ruimte
- regionale wag
- bovenlokale wag
- spoorlijn met station
- Leie
- open ruimte
- beekvallei
- molen als landschappelijk baken

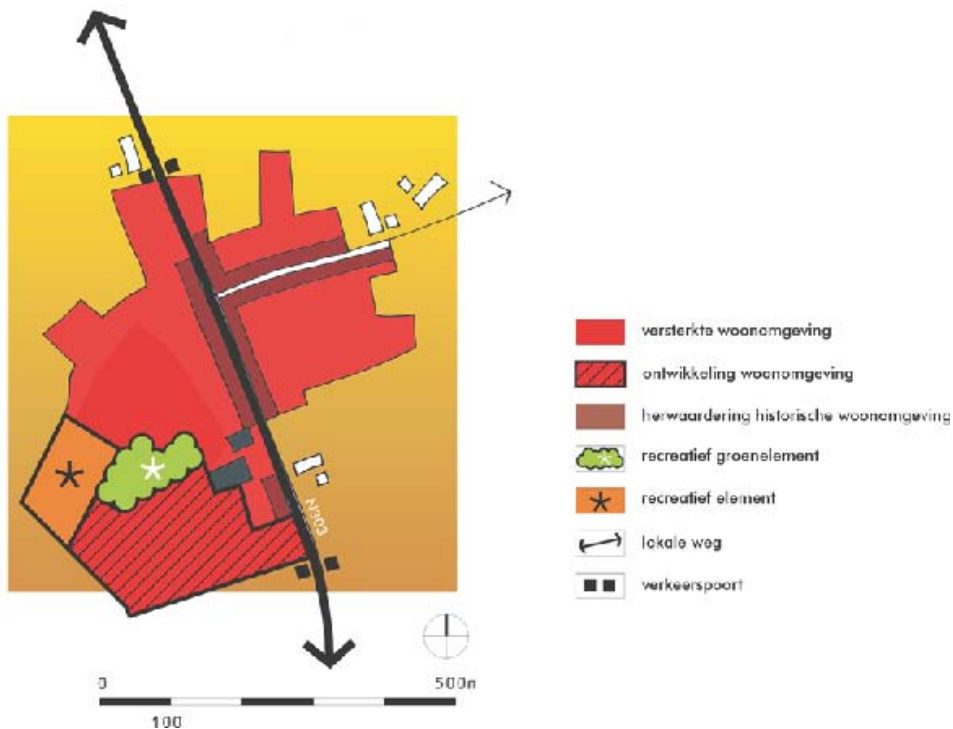
Gewenste ruimtelijke structuur Wervik



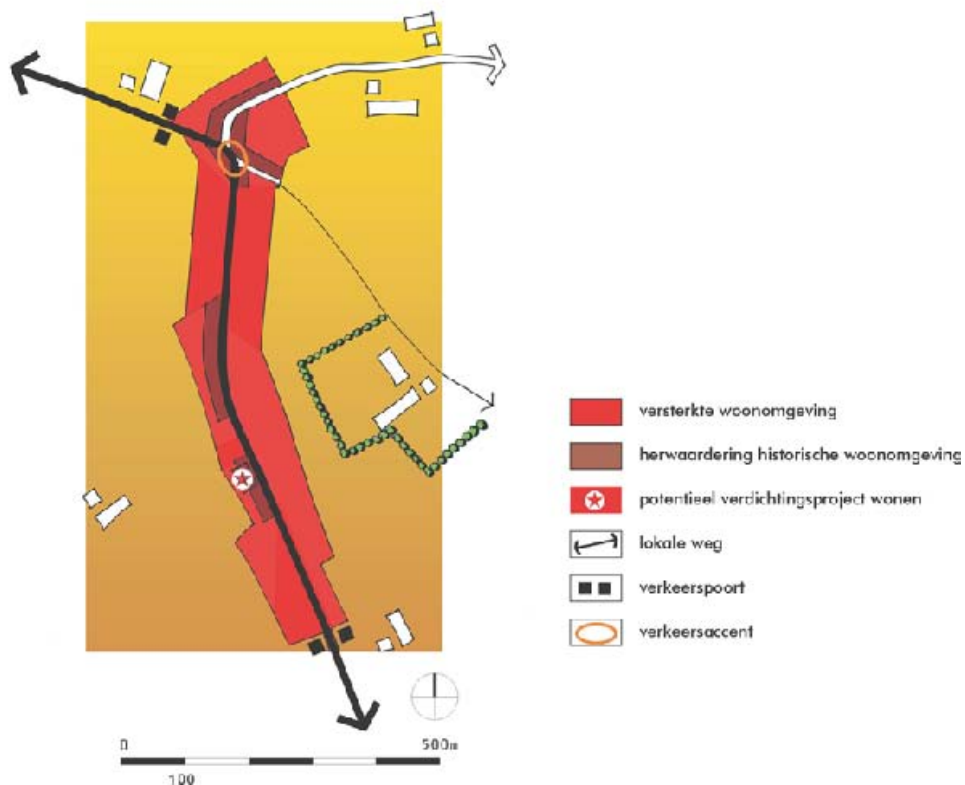
-  woonomgeving
-  gemengde woonomgeving
-  voorziening
-  voorziening in groene omgeving
-  bedrijf
-  bedrijventerrein
-  handelsas
-  opgaand groenelement/park
-  sportterrein
-  ingesloten open ruimte
-  autosnelweg
-  regionale weg
-  bovenlokale weg
-  open ruimte
-  beekvallei

Gewenste ruimtelijke structuur Geluwe

- Kernbeslissingen met betrekking tot Kruiseke en Terhand
  - De gemeente streeft een gefaseerde herinrichting van het openbaar domein na in Terhand. Een herwaardering van het openbaar domein draagt bij tot de verkeersleefbaarheid en de beeldkwaliteit van de woonentiteit.
  - Het sport- en recreatiegebied in Kruiseke wordt geselecteerd als lokaal recreatief element.



Gewenste ruimtelijke structuur Kruiseke



Gewenste ruimtelijke structuur Terhand

## 1.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

### 1.2.1.1 Sportcentrum de Pionier

Het huidige voetbalterrein gelegen in de Hellestraat en de atletiekpiste in de Loskaaistraat zullen worden ingenomen door een woonzone (RUP Loskaaistraat/Ooststraat). Het verlies van beide sportaccommodaties wordt gecompenseerd door bij het sportcentrum Pionier een voetbalterrein en atletiekpiste aan te leggen. Er wordt een parking voor 60 wagens voorzien.

Maatregelen

- Accentueren fietsoversteekplaatsen
- Geen bijkomende parkeerplaatsen noodzakelijk, er is reeds een parking voorzien voor 60 wagens, wat voldoende is om het parkeren op te vangen.

### 1.2.1.2 Bouw Leiebrug, herinrichting kerkplein en omgeving rustoord het Pardoën

De bouw is reeds herhaalde keren uitgesteld en momenteel voorzien na 2011. Momenteel zijn er een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen op deze locatie.

In het hoofdstuk "parkeren" worden maatregelen toegelicht om de parkeerdruk in deze omgeving op te vangen. De herinrichtingsplannen voor de omgeving van de Vrijdagsmarkt houden in dat een aanzienlijk deel van de parkeercapaciteit verloren gaat.

Er wordt voorgesteld om bijkomende parkeercapaciteit te creëren om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren: Een aantal potentiële lokaties worden voorgesteld:

- Bijkomende parkeerplaatsen in de Akademiestraat. Een braakliggend terrein dat eigendom van W&Z heeft een bijkomende parkeercapaciteit van 40 parkeerplaatsen en kan dienst doen als parking voor langparkeren voor werknemers uit de buurt
- Bijkomende parkeerplaatsen op de parking van het zwembad in de Speiestraat. De inrichting van de parking kan geoptimaliseerd worden om een hogere capaciteit te bekomen.
- De inrichting van de Vrijdagsmarkt kan zodanig opgevat worden dat het plein autovrij is, maar dat op piekmomenten wel parkeren mogelijk is. Dit kan op marktdagen de parkeerdruk mee helpen opvangen. Andere mogelijkheid: na herinrichting heeft de markt plaats op de Vrijdagsmarkt en wordt de parkeercapaciteit op de Steenakker benut.

### 1.2.1.3 RUP Koestraat

De huidige wijziging betreft grotendeels het moderniseren van de voorschriften. Ook het omvormen van het plangebied aan de Th. Godtschalcklaan (bejaardenwoningen OCMW) naar sociale woningbouwzone en het wijzigen van het in BPA 'Park' voorziene ambachtelijke zone naar woongebied is voorzien. Bij dit laatste wordt ook het principe van 'bouwen met zicht op de Leie', zoals het in het GRS-Wervik (p. 161 – Leievallei – leievallei aansluitend op de kern Wervik) is opgenomen. Het gebied dat echt dient te worden gewijzigd (van ambachtelijke zone naar woonzone) bedraagt 88a 95ca.

Maatregelen:

- Optimaliseren parkeervoorzieningen, nl. het woongebied brengt geen extra parkeerbehoefte met zich mee. Bij de uitwerking van het RUP kan rekening gehouden worden met de parkeerbehoefte rond het Tabaksmuseum, zodat hier ruimte voor wordt voorzien en de omliggende woonwijk hier niet door wordt belast.

#### 1.2.1.4 RUP Menenstraat Noord en Zuid

Het RUP Menenstraat Noord beoogt de uitvoering van het GRS – ontwikkeling bedrijventerrein Menenstraat (in totaal ± 5 ha, waarvan 2 ha bijkomend bedrijventerrein) en een projectzone voor wonen en residentieel wonen ( ± 2,5 ha).

Het RUP Menenstraat Zuid voorziet de ontwikkeling van een zone voor bedrijvigheid (± 3,5 ha) en zone van ± 7 ha agrarisch gebied.

Goedkeuring RUP's verwacht in 2010

Er moet vermeden worden dat zwaar verkeer van en naar het bedrijventerrein via het centrum van Geluwe komt en parkeren voor vrachtwagens moet opgevangen worden.

Maatregelen:

- Tonnagebeperking centrum Geluwe zodat geen doorgaand vrachtverkeer kan rijden in de Beselarestraat - Derde Lansiersstraat
- Parkeerbeleid voor vrachtwagens inplanting parkeerplaatsen voor vrachtwagens aan de rand van de bebouwde kom langs N8 Menenstraat en Ieperstraat, rekening houdende met verkeersveiligheid en zichtbaarheid

#### 1.2.1.5 Andere projecten

Werden reeds verwezenlijkt:

- Stadspark Oosthove
- Centrumpleinen versterken in Wervik: Steenakker en Sint-Maartensplein. Ook straten rond Sint-Medarduskkerk zullen worden heringericht als kerkplein.
- Toeristische versterking Tabaksmuseum, groene as tussen museum en park Oosthove
- Voetgangers- en fietsersbrug tussen Balokken en stadscentrum

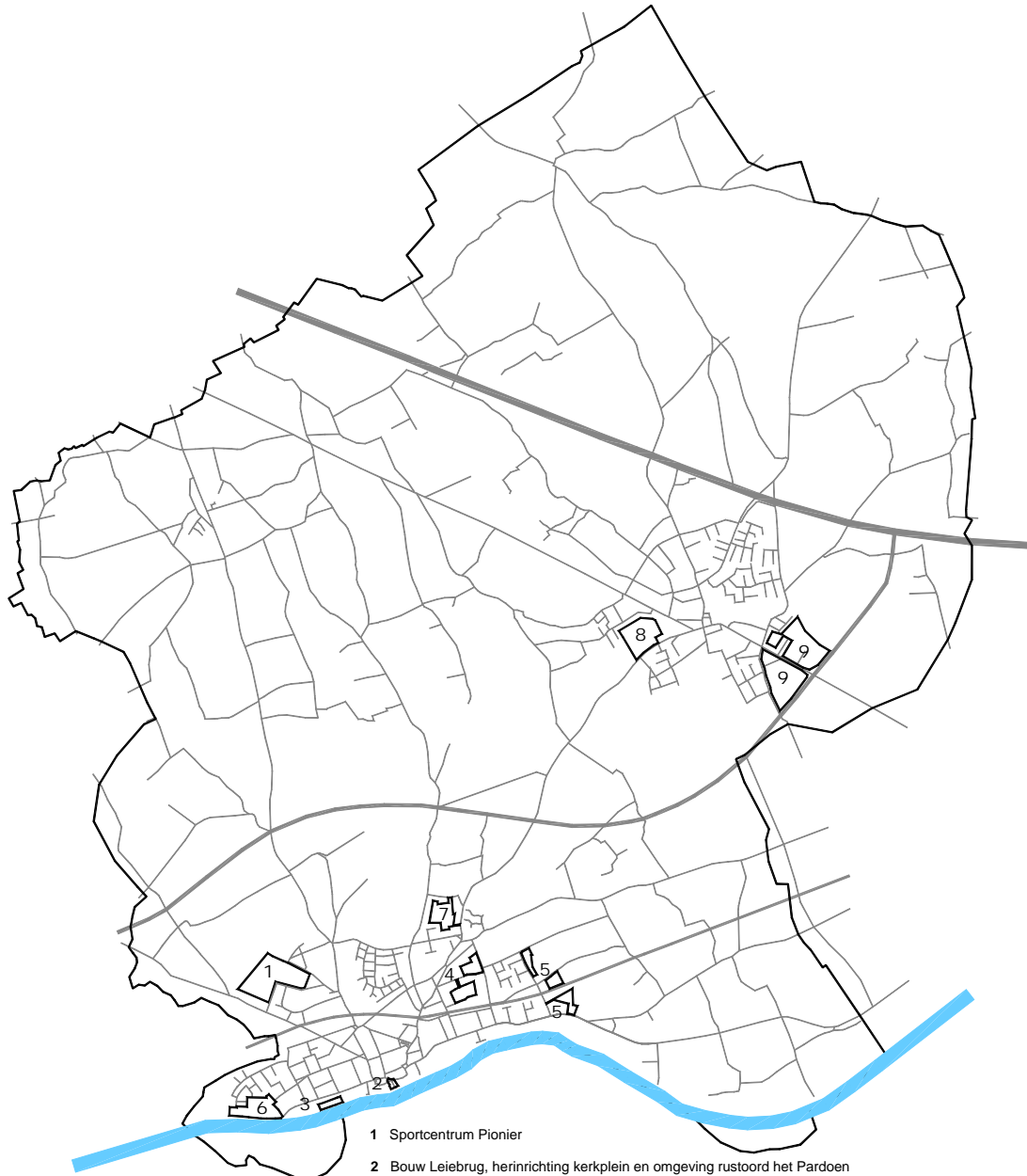
Voor volgende geplande ruimtelijke ontwikkelingen is de mobiliteitsimpact zo beperkt dat er geen bijkomende maatregelen moeten worden aan verbonden, of zijn de mobiliteitseffecten momenteel nog niet in te schatten.

- RUP 'Ommegangstraat-Hellestraat'
- RUP Menensesteenweg – Prinsenstraat – Rapetstraat
- RUP West Barierestraat
- RUP Hoveniersstraat
- RUP Sportstadion Wervikstraat (Geluwe)
- Diverse huisvestingsprojecten

*Invloed van maatregelen ruimtelijke ontwikkelingen op het milieu:*

*- Door een goede ruimtelijke planning wordt versnippering zoveel mogelijk tegengegaan. Nieuwe ontwikkeling van woongebieden gebeurt door inbreiding en nieuwe woonwijken sluiten aan bij de bestaande kernen.*

*- Nieuwe recreatiezones worden zoveel mogelijk bereikbaar gemaakt voor milieuvriendelijke vervoersmodi.*



- 1 Sportcentrum Pionier
- 2 Bouw Leiebrug, herinrichting kerkplein en omgeving rustoord het Pardoen
- 3 RUP Koestraat
- 4 RUP Ommegangstraat-Hellestraat
- 5 RUP Menensesteenweg-Prinsenstraat-Rapetstraat
- 6 RUP West-Barrierestraat
- 7 RUP Hoveniersstraat
- 8 RUP Sportstadion Wervikstraat
- 9 RUP Menestraat Noord en Zuid

### 1.3 Categorisering van de wegen

#### 1.3.1 Algemene selectiecriteria wegencategorisering

Bij de selectie van de wegencategorisering wordt uitgegaan van de volgende bepalingen<sup>1</sup>:  
Er wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen.

Hoofdwegen en primaire wegen worden geselecteerd in het RSV.

Hoofdwegen hebben als hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau.

Primaire wegen I verbinden op Vlaams niveau

Primaire wegen II: verzamel functie op Vlaams niveau primeert

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

In het PRS West-Vlaanderen worden de secundaire wegen geselecteerd. Secundaire wegen verbinden en/of verzamelen op bovenlokaal en lokaal niveau. Daarbij worden 3 categorieën gebruikt.

- Secundaire I: wegen met een verbindende functie op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau waarbij eventueel filters of weerstanden worden voorzien om te vermijden dat de weg als primaire as zou fungeren.  
Secundaire II: wegen met een verzamelende functie op bovenlokaal niveau waarbij toegang geven belangrijker is.
- Secundaire III: wegen met een verbindende of verzamelende functie op (boven) lokaal niveau waarvan de toeganggevende functie echter te belangrijk is dat de verkeersfunctie niet uit te bouwen zonder de leefbaarheid van de omgeving in gedrang te brengen. Als drager van een belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbinding op lokaal en bovenlokaal niveau wordt de weg toch als ruimtelijk structurerende as geselecteerd op bovenlokaal niveau.

Er zijn geen secundaire wegen geselecteerd op het grondgebied van Wervik

---

<sup>1</sup> Categorisering van lokale wegen – richtlijnen, toelichting en aanbevelingen, door Valère Donné, (2004)



In het mobiliteitsplan worden de lokale wegen geselecteerd:

Lokale wegen I: lokale verbindingsweg

- Hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal niveau
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen
  - onderling
  - met een centrum
  - met een kleinstedelijk gebied
  - met het hogere wegennet
- De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau
- De kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid
- 'Toegang geven' hoeft niet afgebouwd of gescheiden

Lokale wegen II: lokale gebiedsontsluitingsweg

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.
- De weg ontsluit een lokaal gebied. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveau's omvatten: stedelijk gebied, de gemeente, een deerkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, functionele zone.

Lokale weg III: erftoegangsweg

- Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen'.
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overig verkeer wordt geweerd
- In verblijfsgebieden betreft het woonstraten, winkelstraten, indien de weg gelegen is in het buitengebied kan het gaan over een landelijke weg of fietsweg. Ook een parallelweg is een lokale weg III.

### 1.3.2 Wegencategorisering op het grondgebied van Wervik

Primaire wegen II:

- A19
- N58

Secundaire wegen: geen selecties op het grondgebied van Wervik

Lokale wegen I

- Oude Ieperstraat vanaf Dadizelestraat richting Wevelgem
- Dadizelestraat
- Derde Lansiersstraat
- Beselarestreet tussen Lansiersstraat en N8
- N8 Ieperstraat-Menenstraat
- N311 Wervikstraat-Geluwesteeweg-Geluwestraat
- Hoogweg
- Bakkerstraat-Molenstraat tot aan de spoorweg
- N303 Kruisekestraat
- Speiestraat tussen Ommegangstraat en Menensesteenweg
- Menensesteenweg
- N515 Komenstraat

Om doorgaand verkeer door Wervik te vermijden werden in de Speldenstraat verkeersremmen-  
de maatregelen genomen.

Lokale wegen II

- Oude Ieperstraat tussen grens Zonnebeke en Peperstraat
- Peperstraat
- Kapellestraat-Nijverheidslaan-Kloosterstraat
- Magerheidstraat, 't Voske, Beselarestreet tussen Lansiersstraat en 't Voske
- Lourdesstraat
- Ten Brielensesteenweg
- Robert Klingstraat-Vagevuurstraat
- Stationsstraat-Hellestraat
- Parkeerroute centrum

Lokale wegen III: alle overige wegen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

Schoolstraten:

- Koestraat
- Sint Jorisstraat,
- Grauwe Zustersstraat,
- Kloosterstraat-Schoolstraat,
- Speldenstraat

Centrum winkelstraten:

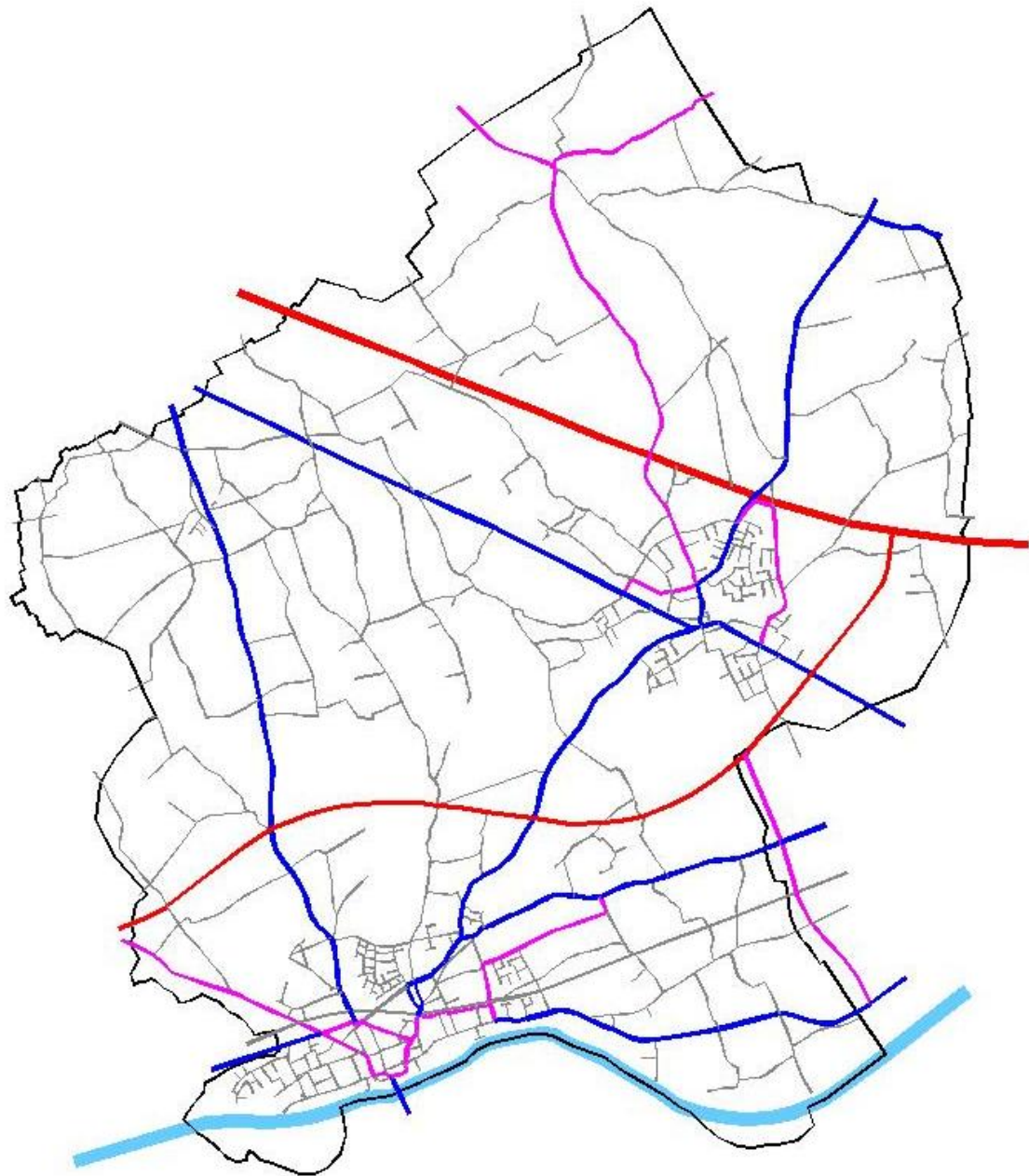
- Steenakker,
- Ooievaarstraat,
- deel Beselarestreet

Woonstraten:

- alle straten binnen de bebouwde kom, die niet in een vorige categorie geselecteerd zijn

Landelijke wegen:

- alle straten buiten de bebouwde kom die niet in een vorige categorie geselecteerd zijn



- primaire weg II
- lokale weg I
- lokale weg II
- lokale weg III

*Involed van maatregelen wegencategorisering op het milieu:*

- Verlichting aangepast aan de wegencategorisering beperkt de lichthinder
- Aandacht voor milieuvriendelijk beheer en inrichting van bermen langs wegen.

## 2 Werkdomein B: de gewenste verkeersstructuur

### 2.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk

#### 2.1.1 Afbakening van verblijfsgebieden:

Een verblijfsgebied is een aaneengesloten gebied waar verplaatsingen door gemotoriseerd verkeer ondergeschikt zijn aan andere gebruikers, zoals voetgangers, fietsers, spelende kinderen, enz... Een verblijfsgebied wordt gekenmerkt door het enkel voorkomen van erftoegangswegen. Afbakende verblijfsgebieden kunnen ingericht worden als zone 30. Dit is bijvoorbeeld gewenst bij nieuwe ontwikkelingen en in bestaande verblijfsgebieden, indien hiervoor een draagvlak is bij de bewoners.

Volgende verblijfsgebieden worden afbakend op het grondgebied van Wervik:

- Wervik
  - Wijk tussen Ten Brielensteenweg en Kruikekestraat ('t Park)
  - Wijk tussen Kruikekestraat, Oude Mesenweg, Motestraat en Geluwestraat/Speldenstraat
  - Wijk tussen Geluwestraat, Molenstraat, Stationsstraat en Hellestraat
  - Wijk tussen Speldenstraat/Geluwestraat, Molenstraat en Duivenstraat
  - Wijk tussen Duivenstraat, Magdalenastraat, Pastorijstraat, Leiestraat en Molenstraat
  - Wijk tussen Molenstraat, Speiestraat, Stationsstraat, E. Gellyncklaan en Hellestraat
  - Wijk tussen Komenstraat, Ten Brielenlaan, Magdalenastraat en Koestraat
  - Wijk tussen Hellestraat, Rapetstraat, Prinsenstraat en Robert Klingstraat
- Geluwe
  - Wijk Rozenlaan, Dourdanstraat en Klytemolenstraat
  - Wijk tussen Wervikstraat en Menenstraat, ten zuiden van het centrum van Geluwe
  - Wijk tussen Ieperstraat, Kapellestraat en Beselarestaat
  - Wijk tussen Derde Lansiersstraat en Lourdesstraat
- Kruikeke
  - Deel Kruikekestraat tussen de kerk en de Nachtegalenstraat
  - Bebouwd deel Nachtegaalstraat en Veldstraat
  - Hoogland, Tabakstraat en Boogstraat
- Terhand: het dicht bebouwde deel van de Oude Ieperstraat

## 2.1.2 Voetgangersnetwerk

Het huidig voetgangersnetwerk is goed uitgebouwd. Om het te optimaliseren worden volgende beleidsopties genomen:

- Het in goede staat houden van de bestaande voetwegels
- Verbinding voorzien tussen de Gasstraat en de Speldenstraat
- Medegebruik toelaten van de fietsdoorsteken

*Invloed van maatregelen verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken op het milieu:*

- Door een aangepaste bewegwijzering en verkeerscirculatie wordt het verkeer geweerd uit kwetsbare gebieden.
- Buiten de bebouwde kom wordt de snelheid zoveel mogelijk beperkt tot 70 km/uur, dit bevordert een milieuvriendelijke rijstijl.
- Door het voorzien van voetgangers- en fietsdoorsteken wordt wandelen en fietsen voor lokale verplaatsingen gestimuleerd.
- In verblijfsgebieden dient geluidshinder zoveel mogelijk vermeden te worden.
- De inrichting van de infrastructuur in verblijfsgebieden dient een positieve invloed te hebben op de vervoerswijze keuze en de leefbaarheid van de omgeving .

## 2.2 Fietsroutenetwerk

### 2.2.1 Opbouw van het fietsnetwerk

De bedoeling is alle fietsroutes op elkaar af te stemmen en een overzichtelijk fietsnetwerk te maken met als uitgangspunten:

- Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de provincie vormt de basis van het fietsnetwerk. Indien wenselijk wordt dit bovenlokaal functioneel fietsnetwerk aangevuld of aangepast.
- Om de verschillende woongebieden op het grondgebied van Wervik op een veilige manier onderling te verbinden en ook met het centrum van Geluwe en Wervik en met de kernen van omliggende gemeentes, wordt het bovenlokaal fietsnetwerk aangevuld met lokale fietsroutes. Op die manier kan een netwerk worden uitgebouwd, waarbij de continuïteit en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen wordt gegarandeerd, en waar het aantal parallelle fietsverbindingen wordt beperkt.
- Veilige oversteekvoorzieningen op kruispunten of aansluitingen van de verschillende fietsroutes.

Volgende straten behoren tot het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de Provincie West-Vlaanderen:

- De N8 Ieperstraat-Menenstraat
- De N303 Kruisekestraat-Lege Kruisse-Duivenstraat
- De N311 Geluwestraat-Geluwesteenweg-Wervikstraat
- De Vredestraat-Rekestraat-Molenstraat-Vlamingenstraat-Sint Maartensplein
- Speiestraat-Menensesteenweg-Laagweg

De stad Wervik wenst een aantal routes mee op te nemen in het bestaande bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Het betreft de volgende trajecten:

- Het traject van het jaagpad langs de Leie: de visie van W&Z hierop is als volgt: *“ Een jaagpad is in de eerste plaats van functioneel belang voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen. In een tweede, bijkomende functie worden de jaagpaden ook ter beschikking gesteld van onder andere fietsers en wandelaars. De jaagpaden hebben echter nooit het karakter van een fietspad.”*
- Oude Ieperstraat tussen gemeentegrens met Zonnebeke en Peperstraat als functionele verbinding tussen Beselare, Terhand en Dadizele
- Kloosterstraat-Schoolstraat-Beselarestraat als functionele verbinding tussen Geluwe en Beselare.
- Beselarestraat-Lansiersstraat-Dadizelestraat als functionele verbinding tussen Geluwe en Dadizele.

Volgende straten behoren tot het lokaal fietsnetwerk

- N515 Komenstraat
- Ten Brielensteinweg-Ten Brielenaan-Magdalenastraat-Sint Medardusstraat-Vrijdagsmarkt
- Speldenstraat
- Stationsstraat tussen Molenstraat en Ommegangstraat
- Ommegangstraat
- Hoogweg
- Klytemolenstraat-Klytstraat-Amerikastraat
- Kloostraat tussen Schoolstraat en Beselarestraat
- Magerheidstraat-Beselarestraat
- Kampstraat
- Geluwebroekstraat
- Nachtegaalstraat-Nieuwe Zoetendaalstraat

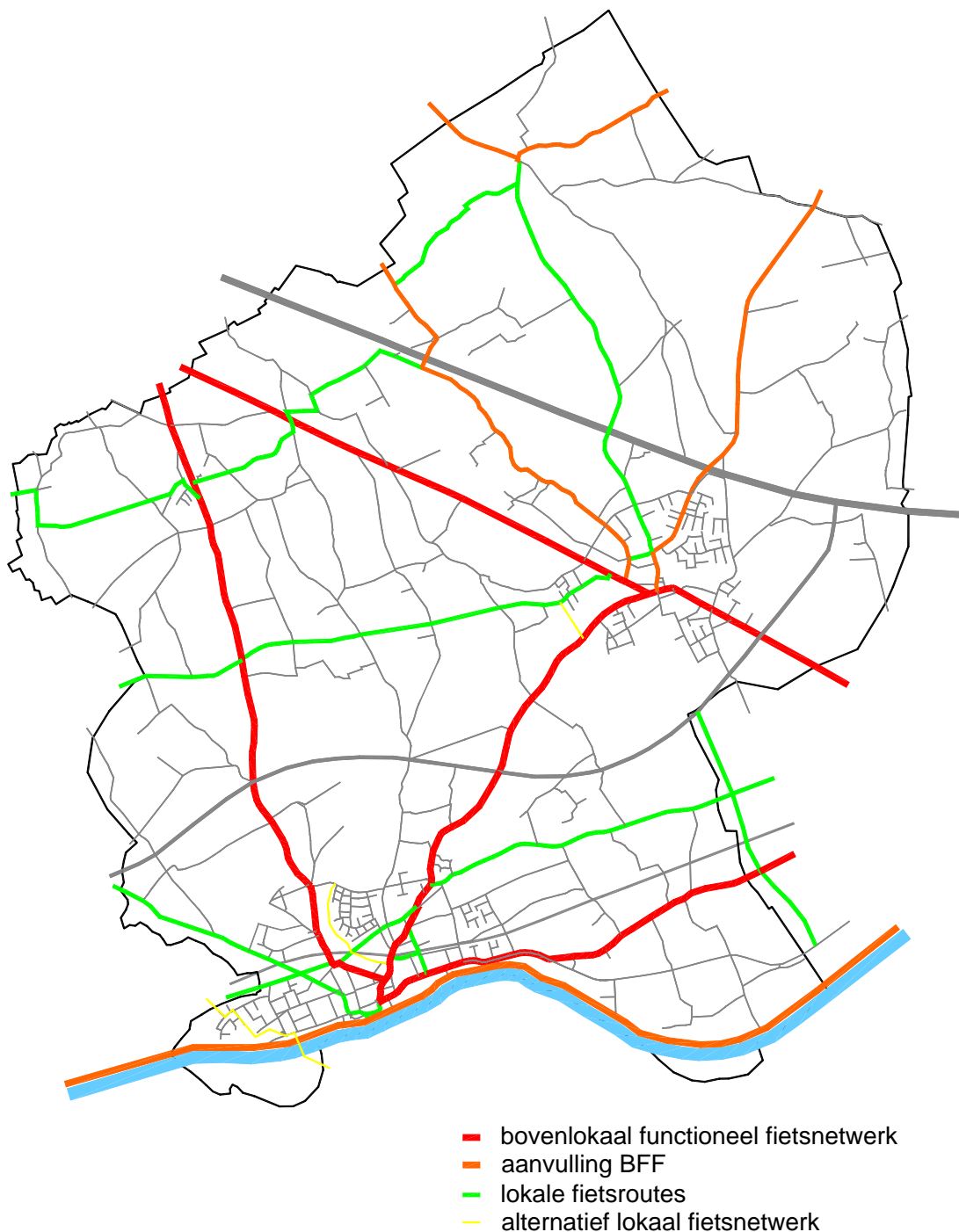
Verder worden ook enkel alternatieve lokale fietsroutes aangeduid (zie plan)

Om het comfort van de fietsers te verhogen wordt erover gewaakt voldoende fietsstallingen te blijven voorzien op plaatsen die veel fietsers aantrekken, zoals het kerkplein in Geluwe, het Sint-Maartensplein, Steenakker, de bibliotheek, Duivenstraat, Tabaksmuseum. Ook aan alle halteplaatsen van de Lijn wordt een fietsenstalling voorzien (in eerste instantie aan OV haltes in de kernen).

### 2.2.2 Subsidiemogelijkheden

In principe staat elke wegbeheerder in voor de fietsinfrastructuur op de wegen onder haar beheer. Fietspaden langs gewestwegen kunnen door het Vlaams gewest 80-100 % worden betaald, via module 13 van het mobiliteitsconvenant.

Bovenlokale fietsroutes die op wegen onder gemeentelijk beheer liggen en die normaal gezien ten laste van de gemeente zijn, kunnen nu gefinancierd worden vanuit het fietsfonds.



Maatregelen bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de Provincie West-Vlaanderen:

- N303 Krusekestraat thv BBK Wervik: Aanliggende fietspaden (module 3)
- N311 Wervikstraat thv BBK Geluwe: Veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer
- N311 Wervikstraat-Geluwesteeweg tss BBK Geluwe en BBK Wervik: Fietspad niet overal in goede staat, beperkte aanpassingswerken
- N311 Geluwesteeweg-Geluwestraat thv BBK Wervik: Veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer
- Vredestraat-Rekestraat: Veilige fietsoversteekplaats t.h.v. de Geluwestraat en de Molenaarstraat



- Overleg met de stad Menen betreffende de Laagweg: Veilige oversteekvoorzieningen Meensesteenweg en Ringlaan (grondgebied Menen)
- Jaagpad langs de Leie: Non-stop fietsroute
- Oude Ieperstraat tss grens Zonnebeke en BBK Terhand: Snelheidsverlagende maatregelen
- Peperstraat tss BBK Terhand en grens Moorslede: Snelheidsverlagende maatregelen
- Beselarestaat: Snelheidsverlagende maatregelen
- Derde Lansiersstraat: Veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer
- Dadizelestraat: Belijning van fietspad op de brug over E19 te herschilderen

#### Maatregelen lokale fietsroutes

- N515 Komenstraat: Aanleg fietspaden
- Sint Medardusstraat-Vrijdagsmarkt: Fietsvriendelijke inrichting bij herinrichting plein Vrijdagsmarkt en brug over de Leie
- Stationsstraat tussen Molenstraat en Ommegangstraat: Fietsvriendelijke inrichting bij herinrichting stationsomgeving, zone 30
- Hoogweg: Plaatselijke herstellingen bestaande fietspaden
- Klytemolenstraat-Klytstraat-Amerikastraat: Herstel fietsweg-trage weg
- Magerheidstraat-Beselarestaat: Snelheidsverlagende maatregelen
- Kampstraat: Snelheidsremmende maatregelen
- Geluwebroekstraat: Snelheidsremmende maatregelen
- Nachtegaalstraat – Nieuwe Zoetendaalstraat: Snelheidsremmende maatregelen

#### *Invloed van maatregelen fietsbeleid op het milieu:*

*- Het vervullen van het fietsnetwerk kan de druk van gemotoriseerd verkeer verminderen.*

*Het stimuleren van fietsen i.p.v. gemotoriseerd verkeer door gebruik te maken van fietsroutes en fietsnetwerken heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, het energieverbruik en emissies van broeikasgassen.*

*- Bij de aanleg van de Klytemolenstraat-Klytstraat-Amerikastraat als trage weg kunnen milieuvriendelijke materialen gebruikt worden.*

*- bermen naast fietspaden vormen een habitat voor dieren en planten. Een milieuvriendelijk beheer en inrichting kan worden toegepast.*

## 2.3 Openbaar vervoer

### 2.3.1 Treinvervoer NMBS

Het NMBS-station van Wervik wordt geselecteerd als intermodaal knooppunt en is gelegen langs de lijn 69 Kortrijk-Poperinge. Het traject wordt o.a. aangedaan door de P-trein Kortrijk-Poperinge en de IC-trein Poperinge-Brussel-Sint-Niklaas.

Aan het station werden een aantal optimalisaties voor de reizigers verwezenlijkt:

- Het voorzien van een goed uitgeruste bushalte
- De bushalte zo dicht mogelijk tegen in- en uitgang van het station brengen. Dit impliceert dat de huidige parkeerplaatsen voor auto's zullen moeten verplaatst worden bij herinrichting
- Een overdekte en goed beveiligde fietsstalplaats zo dicht mogelijk bij in- en uitgang station
- Plattegrond van Wervik, te plaatsen in overdekte ruimte (in het stationsgebouw)
- Comfortabele wachtgelegenheid op het perron (overdekte zitplaatsen)
- Een overkapping van de route van de reizigers richting Kortrijk

Hiermee werd de stationsinfrastructuur merkkelijk verbeterd. Een volledige herinrichting van de stationsomgeving blijft wenselijk.

### 2.3.2 Busvervoer de Lijn

#### Basismobiliteit

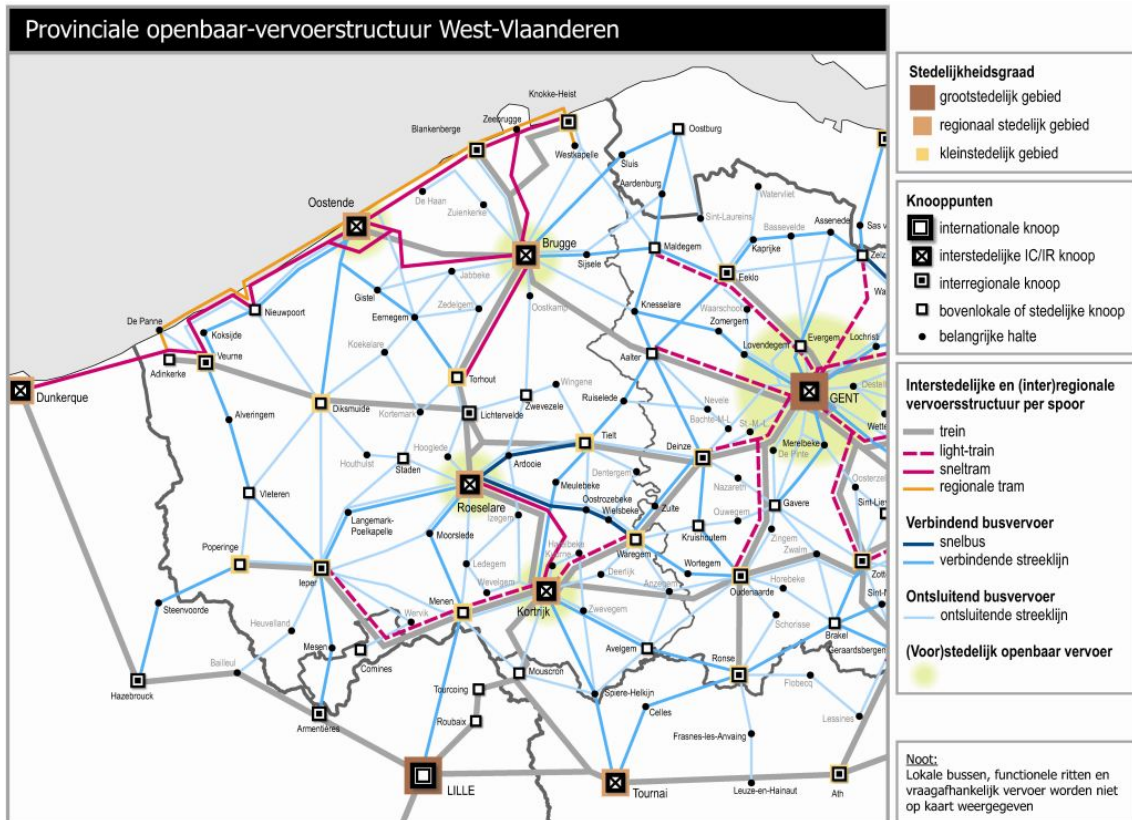
De Lijn heeft reeds basismobiliteit gerealiseerd in 2002. Dit impliceert het inzetten van een belbus bovenop de bestaande vaste lijnen. De belbus heeft een grotere gebiedsdekking dan de vaste lijnen en doet 20 nieuwe halteplaatsen aan verspreid over het grondgebied. De belbus geeft aansluiting op de NMBS-stations van Wervik en Menen, en op de bestaande vaste buslijnen.

Op vrijdag wordt de belbus gratis ingezet om de markt optimaal bereikbaar te maken met het openbaar vervoer.

#### Netmanagement

Onder de noemer 'netmanagement' werkt De Lijn een nog ruimer, aan de actuele behoeften beantwoordend en nog beter geïntegreerd netwerk uit. Door basismobiliteit komt het openbaar vervoer binnen ieders bereik, met netmanagement wordt het openbaar vervoer nu ook specifiek uitgebouwd naar belangrijke bestemmingen of afgestemd op de specifieke behoeften van de gebruiker.

Op kaart wordt de toekomstvisie van de Lijn, zoals verwoord in het Neptunusplan, weergegeven.



De volgende regulieren lijnen worden/werden versterkt:

- Lijn 84 Ieper-Wervik-Menen-Moeskroen
- Lijn 43 Menen-Komen
- Lijn 39 belbus Ieper Oost
- Lijn 48 belbus Wervik

Maatregelen:

- Heraanleg stationsomgeving
- Onderhouden van halteinfrastructuur De Lijn

*Involed van maatregelen openbaar vervoer op het milieu:*

- Het gebruik van het openbaar vervoer kan de druk van gemotoriseerd verkeer verminderen
- Een verschuiving naar meer gebruik van het openbaar vervoer heeft een positief effect op de luchtkwaliteit en energie-verbruik en emissie van broeikasgassen.
- Door een aangepaste rijstijl kan het effect van geluidshinder en trillingen zoveel mogelijk beperkt worden.

## 2.4 Herinrichting van wegen

### 2.4.1 Snelheidsregimes

#### 30 km/uur

In alle afgebakende verblijfsgebieden kan net als in de schoolomgevingen zone 30 worden ingevoerd. Dit gebeurt systematisch bij nieuwe verkavelingsprojecten en ook op vraag van bewoners kan in bestaande woonwijken zone 30 ingevoerd worden.

#### 50 km/uur

Binnen de bebouwde kom

#### 70 km/uur

Op lokale wegen II en III die niet tot de zone 30 of de bebouwde kom behoren

Op lokale wegen I wordt 70 km/uur ingevoerd als bufferstrook tussen 50 km/uur en 90 km/uur over een afstand van ongeveer 200 meter, indien de maximum toegelaten snelheid op die wegen op 90 km/uur gehandhaafd blijft.

#### 90 km/uur

Deze maximum snelheid wordt toegelaten op de lokale wegen I en de N58, voor de delen die niet behoren tot de bebouwde kom of de zone 30.

Op lokale wegen I wordt de snelheid zoveel mogelijk teruggebracht naar 70 km/uur, tenzij 90 km/uur een veilige verantwoorde snelheid is.

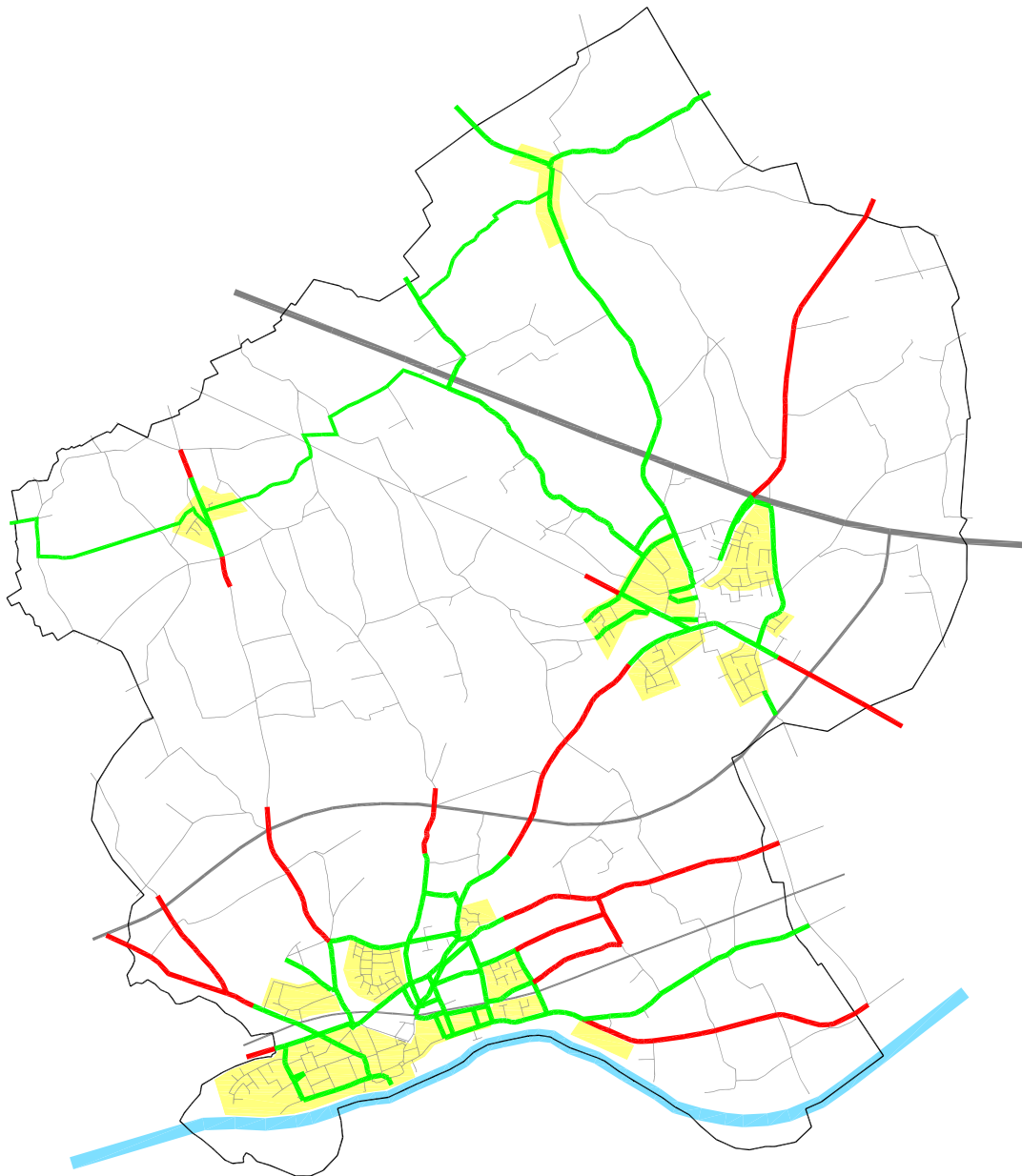
In de schoolomgevingen werd zone 30 ingevoerd:

- Speldenstraat
- Koestraat
- Magdalenastraat
- Sint-Jorisstraat
- Kloosterstraat
- Guido Gezellestraat
- Beselarestaat
- Kruisekestraat
- Schoolstraat
- Derde Lansiersstraat
- Hellestraat

### 2.4.2 Bewegwijzering

De bewegwijzering werd en wordt uitgewerkt volgens de volgende uitgangspunten:

- De bewegwijzering gebeurt volgens de wegcategorisering. De ontsluiting van Wervik wordt bewegwijzerd via de N58 en de lokale wegen I en II.
- Wervik is bereikbaar langs de N58 via het westen (N303) en via het oosten (N311).
- Bewegwijzering is er zowel voor het verkeer dat Wervik binnenkomt als buitenrijdt.
- Stadsplanborden werden op de invalswegen ingeplant.
- Duidelijke bewegwijzering van straten
- De parkeeroute wordt uitgewerkt voor Wervik centrum volgens de volgende principes:
  - De P-route verbindt de gratis parkeerpleinen via een logisch rondgaande route en een verwijssystem
  - Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verwijzing naar de gratis parkeerpleinen met onbepert parkeren en de plaatsen waar beperkt parkeren (blauwe zone) toegelaten is. (zie hoofdstuk parkeren)
- Voor het zwaar verkeer werd een tonnagebeperking uitgewerkt om doorgaand vrachtverkeer (+ 7,5 ton) uit de kernen van Geluwe en Wervik te weren. (Zie hoofdstuk zwaar verkeer)



- 70 km /uur gebied
- 50 km/uur gebied
- verblijfsgebieden (eventueel zone 30)

### 2.4.3 Verkeerscirculatie en voorrangsregeling

In Geluwe blijft de verkeerscirculatie voor het autoverkeer ongewijzigd. Voor vrachtverkeer wordt wel een tonnagebeperving ingevoerd. (Zie hoofdstuk zwaar verkeer)

In Wervik wordt de verkeerscirculatie gedeeltelijk aangepast. In een aantal straten wordt de rijrichting veranderd. Dit is de bedoeling om:

- een overzichtelijke parkeerroute te creëren die alle randparkings bedient;
- het verblijfskarakter van straten die in het binnengebied van deze parkeerroute zijn gelegen zoveel mogelijk te versterken en doorgaand verkeer te vermijden.

De volgende éénrichtingsstraten worden behouden

- Toekomststraat (richting station)
- Sint- Franciscusstraat (richting Grauwe Zusterstraat)
- Grauwe Zusterstraat (richting Molenstraat)
- Gasstraat (richting Steenakker)
- Duivenstraat (richting Speldestraat)
- Donkerstraat (richting Nieuwstraat)
- Ooievaarstraat (richting Sint-Medardusstraat)
- Leiestraat (richting Sint-Maartensplein)
- Leopoldstraat (richting Magdalenastraat)
- Magdalenastraat (richting Ten Brielenlaan)
- Speiestraat tussen Ommegangstraat en Grauwe Zusterstraat (richting centrum)
- Rekestraat (richting centrum)
- Molenstraat (richting centrum)
- Tramstraat (richting Ommegangstraat)
- Nieuwstraat tussen Duivenstraat en Donkerstraat (richting Duivestraat)

Daarom wordt in volgende straten het éénrichtingsverkeer gewijzigd:

- Nieuwstraat tussen Donkerstraat en Sint-Medardusstraat (richting Sint-Medardusstraat)
- Groenstraat (richting Nieuwstraat)
- Speiestraat tussen Sint-Maartensplein en Grauwe Zusterstraat (richting Grauwe Zusterstraat)

De voorrang op de wegen volgt de categorisering van de wegen. Concreet impliceert dit dat de primaire wegen voorrang hebben op de lokale wegen I, de lokale wegen I voorrang hebben op de lokale wegen II, die dan weer voorrang hebben op de lokale wegen III. Waar wegen van gelijke categorie elkaar kruisen, zal de voorrangsregeling moeten worden bekeken in functie van de plaatselijke toestand.

#### 2.4.4 Routes zwaar verkeer

Het zwaar vervoer kan beschouwd worden als het meest storende sluipverkeer. Het doorgaand zwaar vervoer lijkt zich in haar routekeuze uitsluitend door haar navigatiesysteem te laten leiden. Zwaar vervoer kan via bewegwijzering gestuurd worden via secundaire wegen maar op lokale wegen is dit met de huidige richtlijnen niet mogelijk. Dat maakt het bijzonder moeilijk om bijvoorbeeld aan een grensovergang het zwaar vervoer te geleiden via een netwerk van aanpalende lokale wegen, zelfs gewestwegen. Op lokale wegen ontbreekt een stuurmogelijkheid met bewegwijzering. Enkel de volgende gemeente kan worden aangeduid. De enige mogelijkheden die nog overblijven zijn: een route aangeven naar de autosnelweg, de doorgang ontmoedigen met infrastructurele maatregelen of een tonnagebeperking instellen. Dit laatste is een gemeentelijke bevoegdheid. Voor een tonnagebeperking is een overeenstemming met de omliggende gemeenten vereist.

De bedoeling van het plan van de tonnagebeperkingen is om de ontsluiting van het zwaar vervoer te laten plaatsvinden via vastgelegde routes, de grote en meest aangewezen wegen. Daardoor kan het sluikverkeer van zwaar vervoer door de woonwijken en centra worden geweerd, uitgezonderd plaatselijke bediening (tankwagens, leveringen bouwmaterialen, ...).

Het goederenvervoer over de weg moet de verkeersleefbaarheid zo min mogelijk verstoren.

- Het goederenvervoer over de weg moet gebruik maken van de wegen die het best aansluiten met de schaal van de relatie tussen herkomst en bestemming.
- Voor internationale transporten moet het hoofdwegennet worden gebruikt.
- Voor verbindingen op Vlaams niveau kunnen ook de primaire wegen worden ingeschakeld.
- Doorgaand zwaar vervoer legt een te grote belasting inzake geluidshinder, subjectieve en objectieve onveiligheid en ruimtebeslag op aan de lokale kernen.
- De rit van herkomst naar het aangewezen wegennet alsook die tussen het aangewezen wegennet en de bestemming moet de kortste toegestane route zijn.

Omdat op het grondgebied van Wervik geen secundaire wegen voorkomen, wordt voorgesteld het doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk over de primaire wegen II te laten verlopen en enkel over lokale wegen als de omrijfactor te groot is.

De bereikbaarheid voor plaatselijk vrachtverkeer wordt gestuurd langs de lokale vrachtwagenroutes en doorgaand vrachtverkeer wordt tegengegaan door het invoeren van tonnagebeperkingen. Doorgaand vrachtverkeer wordt op die manier zoveel mogelijk naar het primaire wegennet afgeleid.

Er wordt een verbod voorgesteld voor iedere bestuurder van een voertuig waarvan de beladen toestand hoger is dan 7,5 ton, uitgezonderd plaatselijke bediening en landbouwvoertuigen. Deze maatregel wordt bekendgemaakt aan het publiek via het bord C23 (7,5 ton) met het onderbord "uitgezonderd plaatselijke bediening en landbouwvoertuigen".

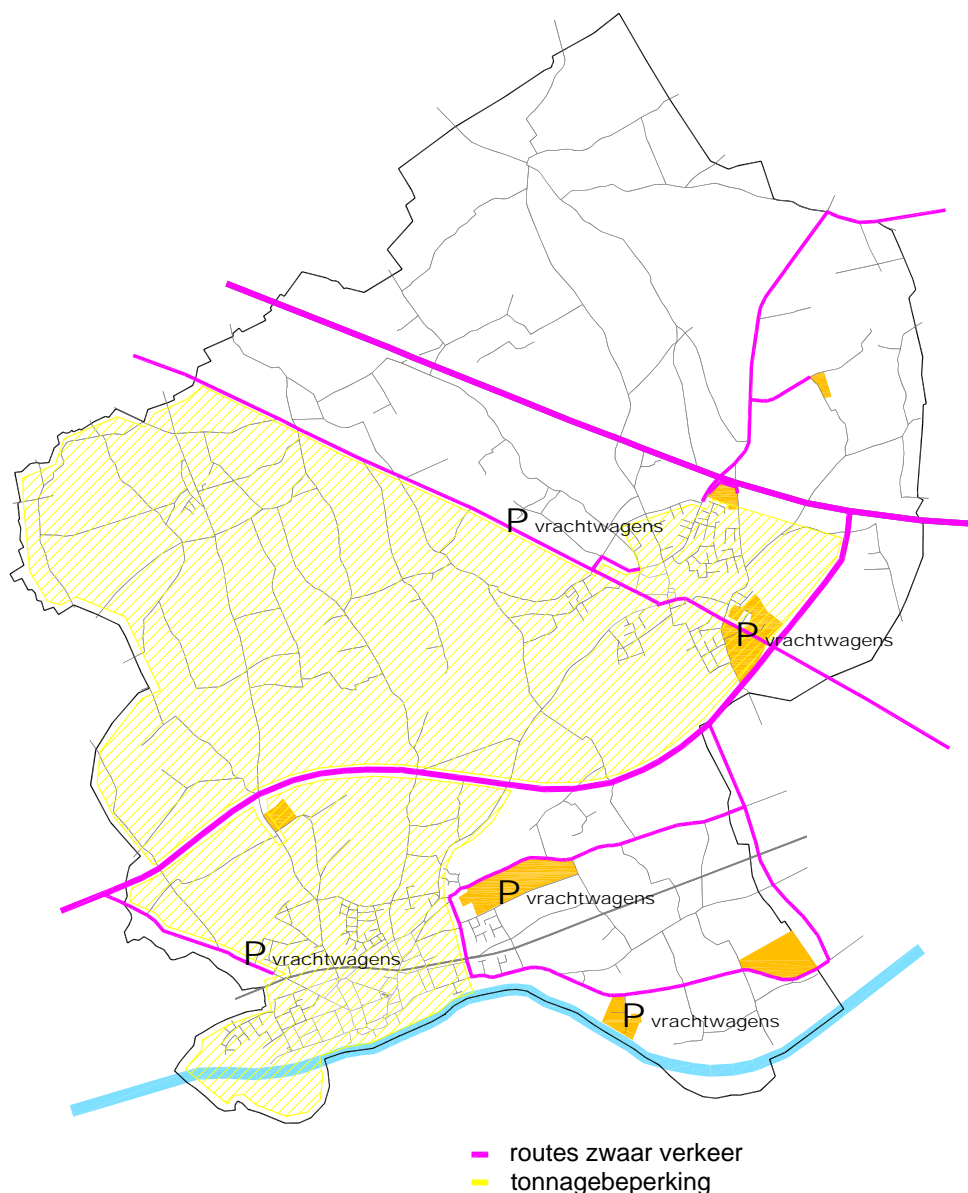
Volgend concept voor de ontsluiting van het vrachtverkeer op het grondgebied van Wervik wordt voorgesteld:

In het centrum van Geluwe met inbegrip van de Kloosterstraat - Derde Lansiersstraat – Kloosterstraat zal een tonnagebeperking worden ingesteld.

In Geluwe is het bedrijventerrein in de Nijverheidslaan gelegen binnen de zone voor tonnagebeperking. Het bedrijventerrein is wel maar langs één toegang te bereiken en te verlaten door zwaar verkeer nl. via de N8 Ieperstraat en Kapellestraat. Via de Kloosterstraat zal geen vrachtverkeer meer kunnen rijden naar het bedrijventerrein. Brustor en Vanheede liggen buiten het tonnagebeperkingsgebied. Dit betekent dat zwaar verkeer van en naar Brustor en transportbedrijf Vanheede niet meer door het centrum van Geluwe kunnen rijden, maar gebruik dienen te maken van de Dadizelestraat-Oude Ieperstraat om via de N32 Bruggestraat aan te sluiten op de A19. De N8 zelf behoort niet tot de zone voor tonnagebeperking. Doorgaand vrachtverkeer langs de N8 blijft mogelijk. De omrijfactor voor zwaar verkeer is anders immers te groot. Op

termijn kan verder onderzocht worden of ook een tonnagebeperking op de N8 ter hoogte van het centrum van Geluwe mogelijk is, afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Menestraat Noord en Zuid.

Ook in het centrum van Wervik blijft de tonnagebeperking van toepassing. Op die manier wordt verhinderd dat zwaar verkeer vanuit Frankrijk over de Leiebrug door het centrum van Wervik rijdt. Ook doorgaand zwaar verkeer van in de richting van en naar Mene wordt op die manier via de N58 geleid.



Maatregelen:

- Tonnagebeperking centrum Wervik
- Tonnagebeperking centrum Geluwe



## 2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

De stad Wervik heeft eerst prioriteit gegeven aan veilige schoolomgevingen. Alle schoolomgevingen werden reeds aangelegd als zone 30. Concreet gaat het om volgende straten:

- Speldenstraat
- Koestraat
- Magdalenastraat
- Sint-Jorisstraat
- Beselarestaat
- Schoolstraat
- Derde Lansiersstraat
- Hellestraat

Er zal een apart verkeersveiligheidsplan worden opgemaakt waarin op basis van een concrete ongevallenanalyse de onveilige punten zullen worden weggewerkt. Prioritair aan te pakken punten zijn:

- N8 – Groene Sprietstraat
- N311 – Witte Poortlaan
- De ongeregelde kruispunten langs de N58

## 2.6 Parkeren

### 2.6.1 Wervik

De bereikbaarheid van het centrum tijdens piekmomenten moet gegarandeerd worden. Doelstelling is om op wandelafstand van het centrum voldoende parkeercapaciteit te voorzien. Indien de parkeercapaciteit in de omgeving van de Vrijdagsmarkt afgebouwd wordt, moet de parkeerdruk elders op een aanvaardbare manier opgevangen kunnen worden.

Het is aangewezen een duidelijke parkeerroute te voorzien die het parkeerzoekend verkeer in Wervik beperkt en het gebruik van de bestaande parkeercapaciteit optimaliseert.

Op weekdagen is er in de omgeving van de Steenakker en de winkelstraat een aanvaardbare parkeerdruk. De blauwe zone zorgt voor een goede rotatie op de parkeerplaatsen.

In de omgeving van de Koestraat-Sint Jorisstraat-Akademiestraat-Pastorijstraat-Speiestraat-Ooievaarstraat is er wel steeds een grote parkeerdruk. Om de bereikbaarheid van de handel en diensten in deze omgeving te verbeteren kan overwogen worden om ook in deze omgeving een blauwe zone in te voeren. Indien mogelijk moet de parkeercapaciteit in deze omgeving opgevoerd worden.

Maatregelen:

- Compenseren van verloren parkeercapaciteit Vrijdagsmarkt  
De parkeercapaciteit op de Vrijdagsmarkt en het braakliggend terrein wordt in toekomst afgebouwd, wanneer het plein wordt heringericht. Indien deze parkeergelegenheid verdwijnt, zal dit een grote parkeerdruk op de omgeving tot gevolg hebben, omdat hier weinig restcapaciteit aanwezig is.

Er wordt voorgesteld om bijkomende parkeercapaciteit te creëren om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren:

lokaties:

- Bijkomende parkeerplaatsen in de Akademiestraat. Een braakliggend terrein dat eigendom van W&Z heeft een parkeercapaciteit van 40 parkeerplaatsen en kan dienst doen als parking voor langparkeren voor werknemers uit de buurt. (In de huidige toestand wordt dit braakliggend terrein eigenlijk ook al gebruikt voor parkeren, ook al is het hier niet toe ingericht)
  - Bijkomende parkeerplaatsen op de parking van het zwembad in de Speiestraat. De inrichting van de parking kan geoptimaliseerd worden om een hogere capaciteit te bekomen.
  - De inrichting van een Vrijdagsmarkt kan zodanig opgevat worden dat het plein autovrij is, maar dat op piekmomenten wel parkeren mogelijk is. Dit kan op marktdagen de parkeerdruk mee helpen opvangen. Andere mogelijkheid: na herinrichting heeft de markt plaats op de Vrijdagsmarkt en wordt de parkeercapaciteit op de Steenakker benut. Op een gedeelte van het plein worden 25 afgebakende parkeerplaatsen voorzien
- Invoeren van een beperkte blauwe zone in de omgeving van de Sint Medardusstraat.  
De blauwe zone op de Steenakker en in de winkelstraat zorgt voor een goede spreiding van de parkeerdruk in deze omgeving. Hier zijn geen uitbreidingen van de blauwe zone, of aanpassingen van het parkeerbeleid nodig.

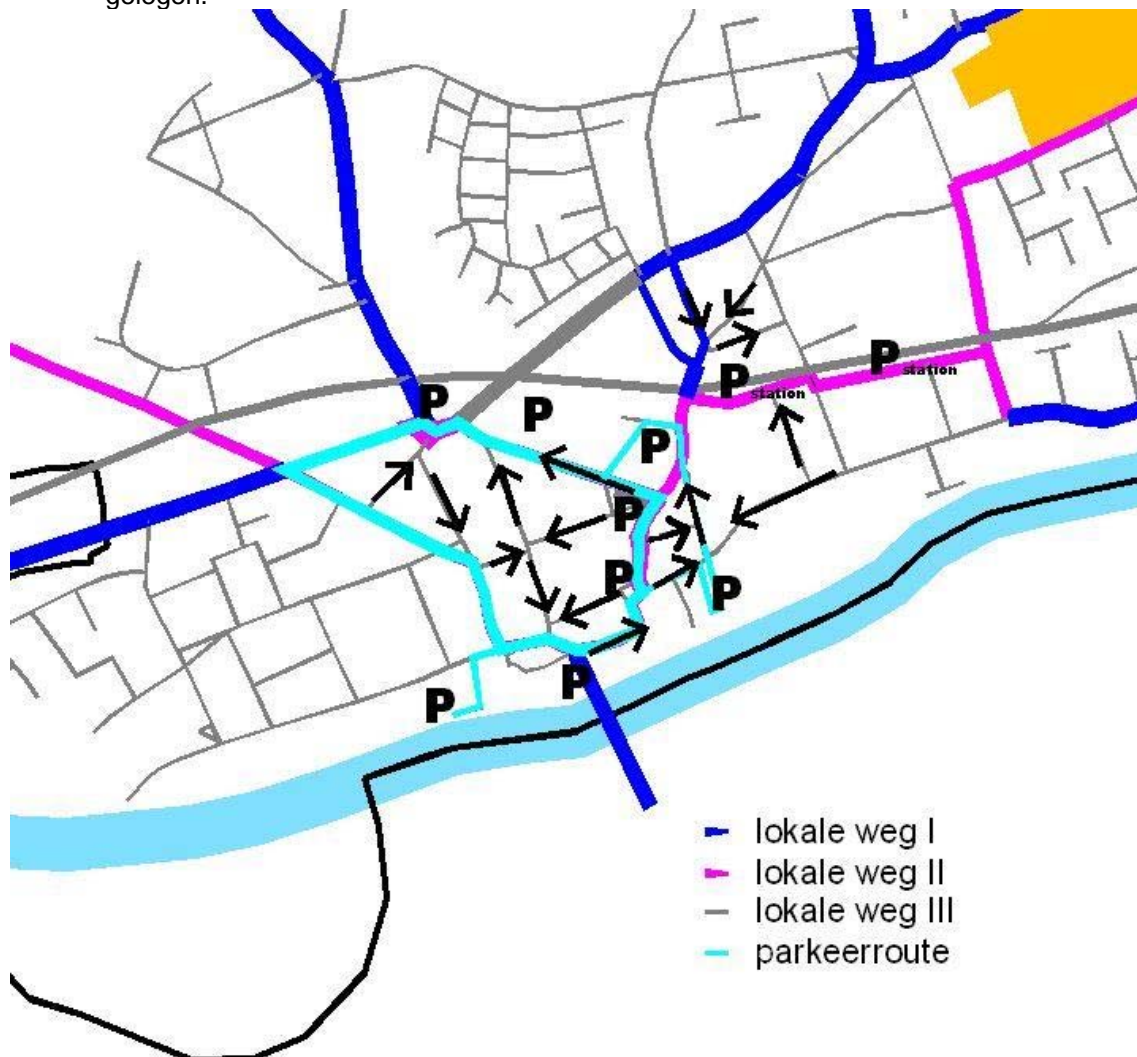
Wel is de invoering van blauwe zone in een ander gebied aangewezen: In de omgeving van de Sint-Medardus zijn er handel en diensten (o.a. OCMW). Momenteel zijn er geen parkeerbeperkingen in deze zone en een zeer hoge parkeerdruk. Door een gebied als blauwe zone in te richten, wordt de parkeerrotatie in deze zone bevorderd, wat de bereikbaarheid van de handel en de diensten zal verhogen.

- Invoeren van een parkeerroute

De hoogste geconcentreerde parkeercapaciteiten zijn terug te vinden op de volgende lokaties:

- Stationsstraat (134 pp)
- Parking akademie en zwembad in de Speiestraat (20 + 76 pp)
- Vrijdagsmarkt en braakliggende strook tegenover Vrijdagsmarkt (55 + 20 pp + mogelijk bijkomende parkeercapaciteit)
- Steenakker blauwe zone en vrij parkeren (43 + 58 pp)
- Parking Duivestraat en Gasstraat (58 + 44 pp)
- Parking Akademiestraat + mogelijk bijkomende parkeercapaciteit

Een parkeerlus met bewegwijzering naar deze parkings verbetert de bereikbaarheid van deze parkeerplaatsen. Deze parkeerroute zal er toe leiden dat ook de parkeerplaatsen in de parkings in de Speiestraat en de Akademiestraat beter betrokken worden in het volledige parkeeraanbod en dat het parkeerzoekend verkeer wordt vermeden. De parkeerroute verbindt alle parkeergelegenheden die op wandelafstand van het centrum zijn gelegen.



## 2.6.2 Geluwe

Het is de bedoeling een goede rotatie van de parkeerplaatsen in het centrum te hebben om de bereikbaarheid van handel en diensten in het centrum van Geluwe te ondersteunen. De parkeerdruk in de straten rondom het centrum mag hierdoor niet verhogen.

Maatregelen:

- Om de parkeersituatie in Geluwe te optimaliseren zijn geen uitgebreide maatregelen nodig. In de omgeving van de Sint Denijsplaats is er wel een hoge parkeerdruk. In deze buurt bevindt zich vooral kleinhandel en diensten.
- Op lange termijn kan overwogen worden om maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van handelszaken te garanderen d.m.v. plaatselijke beperkingen in de parkeerduur. Dit dient evenwichtig te gebeuren om ook voldoende parkeercomfort te bieden voor de bewoners.

*Invloed van maatregelen parkeerbeleid op het milieu:*

- Het parkeerbeleid kan de modal split beïnvloeden.
- Door het invoeren van een parkeerroute wordt het parkeerzoekend verkeer beperkt, hetgeen een positieve lokale inbreng heeft op luchtvervuiling, energieverbruik en emissie van broeikasgassen.
- Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor parkeerplaatsen kunnen milieuvriendelijke materialen gebruikt worden. Verlichting van parkeerplaatsen dient de sociale veiligheid te waarborgen maar mag geen lichthinder veroorzaken.

## 2.6.3 Parkeerlocaties voor vrachtwagens

Aan het beleid voor tonnagebeperking en routekeuze voor zwaar verkeer wordt ook een vrachtwagenparkeerplan gekoppeld. Verspreid over de gemeente zullen een aantal vrachtwagenparkings komen, die op logische plaatsen worden ingeplant langs de routes voor zwaar verkeer. Vrachtwagens mogen dan enkel op deze parkeerplaatsen parkeren en in de rest van de gemeente geldt bijgevolg een parkeerverbod voor vrachtwagens. Signalisatie en sensibilisatie van vrachtwagenchauffeurs moeten dit parkeerverbod voor vrachtwagens duidelijk te maken.

Maatregelen:

Parkeergelegenheid voor vrachtwagens wordt voorzien in volgende straten. De uitvoering zal gefaseerd verlopen met proefopstellingen, zodat het aanbod overeenstemt met de behoefte.

- N8 Menenstraat (parkeergelegenheid in de te ontwikkelen bedrijventerreinen)
- N8 Ieperstraat
- Ten Brielensteinweg
- Robert Klingstraat
- Pontstraat

*Invloed van maatregelen zwaar verkeer op het milieu:*

- Door zoveel mogelijk tonnagebeperking in te voeren in de kernen van Wervik en Geluwe wordt de leefbaarheid in de kernen verbeterd.
- De maatregelen leiden ook tot minder geluid en trillingen in de kernen.
- Bij aanleg van parkeerinfrastructuur voor vrachtwagens kunnen milieuvriendelijke materialen gebruikt worden. Eventuele verlichting om de sociale veiligheid te waarborgen mag geen lichthinder veroorzaken.

## 2.7 Transport over water

De stad Wervik en W&Z zijn voorstander van de opwaardering van watergebonden bedrijvigheid en optimalisatie van de waterinfrastructuur.

W&Z werkt momenteel het Seine-Schelde project uit dat binnenvaartschepen tot 4500 ton toegang zal geven op de Schelde. Bedoeling is de Vlaamse kusthavens volwaardig in te schakelen in het trans-Europees binnenvaartnetwerk. Dit gebeurt door het bekken van de Seine in Frankrijk te verbinden met het binnenvaartnetwerk van de Benelux en Duitsland, en verder richting Oost-Europa.

Het deel van deze verbinding van toepassing voor Wervik gaat vanaf de Franse grens via de Leie tot Deinze.

In het bedrijventerrein Menen-West worden 10-15 ha voorzien voor watergebonden bedrijvigheid.

Op die manier wordt de binnenscheepvaart sterk gestimuleerd als volwaardig alternatief voor het vervoer van goederen over de weg.

*Invloed van maatregelen transport over water op het milieu:  
- Stimuleren van binnenscheepvaart beperkt het vrachtverkeer over de weg.*

## 3 Werkdomein C: gewenste flankerende en ondersteunende maatregelen

### 3.1 Samenwerking en overleg

- Overleg met de stad Menen, Zonnebeke, Moorslede, Wevelgem, Werviq-sud en Komen ivm de problematiek van het zwaar doorgaand verkeer.
- Voor de realisatie van het mobiliteitsplan zal nauw worden samengewerkt tussen de stad Wervik, het Vlaams Gewest, de provincie West-Vlaanderen, De Lijn en de NMBS.
- Er moet overlegd worden tussen De Lijn en TEC om het aanbod openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen (verbinding Menen-Komen)
- Voor de realisatie van het mobiliteitsplan is overleg nodig met de scholen, middenstand, bewoners,...
- Voor de realisatie van het bewegwijzeringsplan zodat het zwaar verkeer niet langer door het centrum van Wervik zou rijden is ook overleg nodig met AWV en Frankrijk.
- Overleg tussen stad Wervik en lokale politie voor het handhavingsbeleid.

### 3.2 Informatie en sensibilisering

#### Omtrent het mobiliteitsplan

- Informatie van de bevolking:
  - Via informatievergaderingen
  - Via een tentoonstelling omtrent het plan
  - Via een terinzage van het beleidsplan
  - Via publicaties in de stadskrant 'Waarheen'
  - Via publicatie op de website van de stad
- Sensibilisering van specifieke doelgroepen: scholen, middenstand, bedrijven,...

#### Omtrent verkeersveiligheid

- De stad geeft het voorbeeld en neemt maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Naast het veiliger maken van het wegennet, zal de stad de volgende maatregelen nemen:
  - Al haar vrachtwagens uitrusten met dobli-spiegel
  - De chauffeurs van de stad het verkeersreglement strikt doen naleven
- Er worden campagnes opgezet rond diverse thema's van verkeersveiligheid met de bevolking als doelgroep. Hiervoor zullen de campagnes en de affiche-campagnes van het BIVV worden gevolgd.
- Er zullen diverse verkeerseducatieve programma's worden uitgewerkt voor de schoolgaande jeugd en de senioren.

#### Omtrent het beheersen van het autogebruik

- De stad Wervik neemt het initiatief en stelt een bedrijfsvervoersplan op voor de personeelsleden van de stad en het OCMW. Doel van dit plan is het aantal autoverplaatsingen van het personeel te verminderen.
- De stad Wervik neemt initiatieven om de scholen en bedrijven te bewegen om een vervoersplan op te maken.
- De stad organiseert de samenwerking met andere partners projecten die het gebruik van de fiets moeten aanmoedigen, zoals 'fietspoolen', 'week van de fiets', 'met belgerinkel naar de winkel', communicatie bedrijven Krusekestraat, enz...

### 3.3 Promotie van De Lijn

De stad zal in overleg met De Lijn het gebruik van bussen promoten:

- Door publicaties in de infokrant, waarin het openbaar vervoer aanbod en eventuele wijzigingen in het kader van netmanagement worden voorgesteld.
- Door samenwerkingsakkoorden te onderschrijven met De Lijn, zodat het gebruik van de bus goedkoper wordt voor de gebruikers.

### 3.4 Aanbieden van sociale basismobiliteit

De stad zal voor kansarmen (werkzoekenden, lage inkomens,...) een sociaal tarief uitwerken samen met de VVM De Lijn.

### 3.5 Handhaving

- De handhaving van het verkeersbeleid is in handen van de politie. Er zal worden toegezien op de naleving van de snelheden en de tonnagebeperking.
- Toezicht en handhaving gebruik jaagpaden.
- Verderzetten beleid waarbij voor -16 jarigen die betrappt worden op een zware verkeers-overtreding een alternatieve straf wordt voorzien door de tweedekansklas. Wie op een verkeersovertreding wordt betrappt, wordt verplicht om in deze klas een aantal lessen omtrent het verkeersreglement te volgen. Hiervoor moet een afspraak met de jeugd-rechter worden gemaakt.

### 3.6 Beleidsondersteuning

Er werd opnieuw een mobiliteitsambtenaar aangesteld.

*Invloed van flankerende maatregelen op het milieu:*

- *Bij het voeren van campagnes dienen milieuaspecten te worden meegenomen.*
- *Bij marketing, informatie en promotie van De Lijn kan aandacht worden besteed aan milieuaspecten.*
- *Een aangepaste tarifiering van het openbaar vervoer kan meer mensen aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken, wat positief is voor luchtkwaliteit en energieverbruik.*
- *Het handhaven van opgelegde snelheden kan een positieve invloed hebben op luchtkwaliteit en het energieverbruik.*

## 4 Evaluatie relatieschema en taakstellingen

Uit te werken thema: <b>Ruimtelijke uitvoeringsplannen en strategische projecten met grote impact op mobiliteit: Sportcentrum de Pionier, Gosserieslaan, bouw Leiebrug en heraanleg kerkplein (Brugstraat)</b>		Doelstelling bereikt?
Relatie met andere thema's	Taakstelling	
<b>A4 Voetgangersnetwerk in het centrum</b>	Mogelijkheden onderzoeken om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegankelijk te maken voor voetgangers (fijnmazig voetgangersnetwerk)	Ja
<b>A5 Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	Milieuaspect meenemen in ruimtelijke ontwikkelingen	Ja
<b>B1 Wegencategorisering</b>	Wegencategorisering als basisuitgangspunt om locaties op een veilige manier te bereiken (eventueel wegencategorisering aanpassen) De rol van de N58 binnen de wegencategorisering verduidelijken	Ja
<b>B1 Fietsnetwerk</b>	Bereikbaarheid belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen garanderen met veilige fietsroutes	Ja
<b>B2 Parkeerbeleid</b>	Bij ruimtelijke ontwikkelingen met een belangrijke impact op het vlak van mobiliteit moet de eventuele bijkomende parkeerbehoefte worden opgevangen	Ja
<b>B2 Openbaar vervoer</b>	Sportcentrum De Pionier moet bereikbaar zijn met het openbaar vervoer	Ja
<b>B3 Leefbaarheid centrum</b>	Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de centra	Ja
<b>C2 Bewegwijzering</b>	Vlotte bereikbaarheid van nieuwe locaties garanderen, indien nodig ondersteund met bewegwijzering	Ja

Uit te werken thema: <b>Categorisering van wegen</b>		Doelstelling bereikt?
Relatie met andere thema's	Taakstelling	
<b>A2 Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	Op basis van de wegencategorisering de bereikbaarheid van verschillende locaties garanderen	Ja
<b>A5, B5 en C5</b>	Milieuaspect meenemen in de wegencategorisering	Ja
<b>B1 Fietsnetwerk</b>	Afstemmen fietsnetwerk op wegencategorisering (i.f.v. herkenbaarheid en uniformiteit in de fietsinfrastructuur en veilige fietsoversteken)	Ja
<b>B2 Parkeerbeleid</b>	Bereikbaarheid parkeervoorzieningen garanderen via ontsluitingswegen. Eventuele parkeerroute afstemmen op de wegencategorisering	Ja
<b>B2 Zwaar verkeer</b>	Routes zwaar verkeer afstemmen op de wegencategorisering	Ja
<b>B3 Leefbaarheid centrum</b>	Wegenhiërarchie centrumstraten om de leesbaarheid van het centrum te verbeteren: typewegen bepalen	Ja



	en inrichtingsprincipes vastleggen.	
<b>C2 Verkeerscirculatieplan-bewegwijzering</b>	Verkeerscirculatie in overeenstemming met wegcategorisering. Eventueel bewegwijzering aanpassen	Ja

Uit te werken thema: <b>Leefbaarheid centrum</b>		Doelstelling bereikt?
Relatie met andere thema's	Taakstelling	
<b>A2 en A3 Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met grote impact op mobiliteit moet een beperkte mobiliteitsanalyse gemaakt worden, die inzicht geeft in de meest optimale ontsluiting en de verkeersattractie en parkeerbehoefte die hiermee	Ja
<b>A4 Voetgangersnetwerk in het centrum</b>	Creëren van een fijnmazig voetgangersnetwerk in het centrum van Wervik, als attractieve verbinding tussen randparkeren en centrum	Ja
<b>B1 Wegencategorisering</b>	Wegenhiërarchie in het centrum moet duidelijk herkenbaar zijn	Ja
<b>B1 en B2 Fietsnetwerk</b>	Veilige fietsroutes en een goede bereikbaarheid van het centrum voor fietsers	Ja
<b>B2 Parkeerbeleid</b>	Parkeerbeleid herdefiniëren, eventueel invoeren van parkeerroute	Ja
<b>B3 Zwaar verkeer</b>	Zwaar verkeer in het centrum zoveel mogelijk beperken, eventueel d.m.v. tonnagebeperking	Ja
<b>C2 Verkeerscirculatieplan-bewegwijzering</b>	Circulatie en bewegwijzering in functie van leefbaarheid centrum	Ja
<b>C3 Campagne</b>	Campagne voeren om de burger te informeren over het centrumbeleid	Ja
<b>A5, B5 en C5</b>	Milieuaspect meenemen bij de de leefbaarheid van het centrum	Ja

Uit te werken thema: <b>Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk</b>		Doelstelling bereikt?
Relatie met andere thema's	Taakstelling	
<b>A1 en A2 Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	De bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor fietsers op een veilige manier	Ja
<b>A4 Voetgangersnetwerk in het centrum</b>	Afstemmen voetgangersnetwerk op het fietsnetwerk	Ja
<b>A5 en B5</b>	Milieuaspect meenemen bij uitwerking fietsnetwerken	Ja
<b>B1 Wegencategorisering</b>	Autoverkeer ontraden op sluiproutes die deel uitmaken van het fietsnetwerk Veilige oplossingen voorzien voor knelpunten op fietsroutes en schoolfietsroutes	Ja
<b>B3 Doortochten - leefbaarheid centrum</b>	Fietsvriendelijk centrum	Ja
<b>C1 Campagnes</b>	Informatiecampagne i.v.m. het fietsnetwerk	Ja
<b>C2 Bewegwijzering</b>	Bewegwijzering van comfortabele en veilige fietsroutes	Ja

Uit te werken thema: <b>Parkeerbeleid</b>		Doelstelling bereikt?
Relatie met andere thema's	Taakstelling	
<b>A1 Wegencategorisering</b>	Parkeerroutes afstemmen op de wegcategorisering	Ja
<b>A2 en A3 Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	Voldoende parkeergelegenheid voorzien bij ruimtelijke ontwikkelingen	Ja
<b>A4 Voetgangersnetwerk in het centrum</b>	Goede voetgangersverbindingen voorzien tussen parkeergelegenheid en centrum	Ja
<b>A5 en B5</b>	Milieuaspect meenemen in parkeerbeleid	Ja
<b>B3 Leefbaarheid centrum</b>	Parkeerbeleid moet de leefbaarheid in het centrum ondersteunen	Ja
<b>B4 Parkeergelegenheid voor mindervaliden</b>	Vastleggen van principes voor de procentuele verhouding t.o.v. het totaal aantal pp, de spreiding en de lokalisatie van parkeerplaatsen voor mindervaliden	Ja
<b>C2 Circulatieplan, bewegwijzering</b>	Vlotte bereikbaarheid van parkeervoorzieningen garanderen, zonder de leefbaarheid in het centrum in gevaar te brengen	Ja

Uit te werken thema: <b>Zwaar verkeer</b>		Doelstelling bereikt?
Relatie met andere thema's	Taakstelling	
<b>A1 Wegencategorisering</b>	Routes zwaar verkeer afstemmen op wegcategorisering	Ja
<b>A5 en B5</b>	Milieuaspect meenemen in zwaar verkeer	Ja
<b>B1 Fietsnetwerken</b>	Veilige fietsvoorzieningen langs routes zwaar verkeer	Ja
<b>B2 Parkeren voor vrachtwagens</b>	Creëren van parkeervoorzieningen voor vrachtwagens op veilige lokaties, zonder dat de leefbaarheid in het gedrang komt	Ja
<b>B3 Leefbaarheid van het centrum - doortochten</b>	Zoveel mogelijk vermijden van zwaar verkeer door het centrum	Ja
<b>C2 Bewegwijzering</b>	Specifieke bewegwijzering voorzien voor vrachtwagens	Ja
<b>C3 Handhaving</b>	Controle op naleving tonnagebeperking	Ja

## 5 Actieprogramma

# Actieprogramma

## Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitsaspecten

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
1	Bereikbaarheid voor zwakke weggebruikers garanderen van en naar sportcentrum Pionier: aanleg veilige oversteekvoorzieningen	Wervik	bereikbaarheid	KT	8000	Midden	AWV	Wervik
2	Parkeermogelijkheden voorzien in het kader van ontwikkelingen RUP Koestraat	Wervik	bereikbaarheid	MT	60000	Laag	Stad Wervik	geen
3	Parkeermogelijkheden voorzien voor vrachtwagens in het kader van ontwikkelingen RUP Menenstraat Noord en Zuid	Geluwe	leefbaarheid	MT	zie A5	Hoog	Stad Wervik	geen
4	Herinrichting plein Vrijdagsmarkt en brug over de Leie	Wervik	leefbaarheid	MT	5000000	Hoog	W&Z	Wervik, provincie
5	Ontwikkeling van bedrijventerreinen Menenstraat Noord en Zuid	Geluwe	bereikbaarheid	MT	125000	Hoog	Stad Wervik	provincie, private partner
6	Ontwikkelen van een regionaal bedrijventerreinen	Grondgebied Wervik	bereikbaarheid	MT	375000	Midden	Stad Wervik	provincie, private partner
7	Aangepaste bewegwijzering ifv wegencategorisering	Wervik	bereikbaarheid	KT	15000	Midden	Stad Wervik	AWV
8	studie en opmaak visie N338	Grondgebied Wervik	bereikbaarheid	KT	pm	Hoog	BMV	Wervik

# Actieprogramma

## Werkdomein B: netwerken per modus

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
9	Herinrichting Vredestraat	Wervik	leefbaarheid	LT	1105000	Midden	Aquafin	Wervik
10	Herinrichting stationsomgeving-Stationsstraat	Wervik	leefbaarheid	MT	1000000	Midden	Stad Wervik	EU, Aquafin
11	Herinrichting Ooievaarstraat	Wervik	leefbaarheid	KT	500000	Hoog	Aquafin	Wervik
12	Herinrichting Nieuwstraat	Wervik	leefbaarheid	KT	800000	Hoog	Aquafin	Wervik
13	Herinrichting Groenestraat	Wervik	leefbaarheid	KT	600000	Hoog	Aquafin	Wervik
14	Herinrichting Donkerstraat	Wervik	leefbaarheid	KT	400000	Hoog	Aquafin	Wervik
15	Onderhoud en verharding wegen	Grondgebied Wervik	bereikbaarheid	Jaarlijks	pm	Hoog	Stad Wervik	geen
16	In goede staat houden van bestaande voetpaden en wegels	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	Jaarlijks	25000	Midden	Stad Wervik	provincie
17	inrichting als zone 30	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	Jaarlijks	25000	Midden	Stad Wervik	geen
18	Voetgangers- en fietsverbinding aanleggen tussen Gasstraat en Speldenstraat	Wervik	bereikbaarheid	LT	50000	Midden	Stad Wervik	AWV
19	Medegebruik door fietsers toelaten op voetwegels	Wervik	bereikbaarheid	KT	pm	Midden	Stad Wervik	geen
20	Fietsvoorzieningen N303 Krusekestraat thv bebouwde kom Wervik	Wervik	verkeersveiligheid	MT	780000	Midden	AWV	Wervik
21	N311 Wervikstraat-Geluwesteeweg: aanpassingswerken fietspad tussen bebouwde kom Wervik en Geluwe	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	MT	800000	Hoog	AWV	Wervik
22	N311 Wervikstraat thv BBK Geluwe: Veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer	Geluwe	verkeersveiligheid	MT	12000	Hoog	AWV	Wervik
23	N311 Geluwesteeweg-Geluwestraat thv BBK Wervik: Veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer	Wervik	verkeersveiligheid	KT	12000	Hoog	AWV	Wervik
24	Vredestraat-Rekestraat: Veilige fietsoversteekplaats t.h.v. de Geluwestraat en de Molenstraat	Wervik	verkeersveiligheid	KT	10000	Midden	Stad Wervik	geen

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
25	Overleg met de stad Menen betreffende de Laagweg: Veilige oversteekvoorzieningen Meensesteenweg en Ringlaan (grondgebied Menen)	Wervik	verkeersveiligheid	MT	pm	Midden	provincie	Wervik, omliggende gemeentes (Menen)
26	Jaagpad langs de Leie: Non-stop fietsroute	Grondgebied Wervik	bereikbaarheid	KT	pm	Hoog	provincie	W&Z, Wervik
27	Oude leperstraat tss grens Zonnebeke en BBK Terhand: Snelheidsverlagende maatregelen	Terhand	verkeersveiligheid	KT	25000	Midden	Stad Wervik	provincie
28	Peperstraat tss BBK Terhand en grens Moorslede: Snelheidsverlagende maatregelen	Terhand	verkeersveiligheid	KT	25000	Midden	Stad Wervik	provincie
29	Beselarestaat: Snelheidsverlagende maatregelen	Terhand	verkeersveiligheid	MT	25000	Midden	Stad Wervik	provincie
30	Derde Lansiersstraat: Veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer	Geluwe	verkeersveiligheid	KT	6000	Midden	Stad Wervik	provincie
31	Dadizelestraat: Belijning van fietspad op de brug over E19 te herschilderen	Geluwe	verkeersveiligheid	KT	2000	Midden	Stad Wervik	Stad Wervik, provincie
32	N515 Komenstraat: Aanleg veilige fietsvoorzieningen	Wervik	verkeersveiligheid	LT	180000	Midden	Stad Wervik	AWV, omliggende gemeentes (Komen)
33	Hoogweg: Plaatselijke herstellingen bestaande fietspaden	Wervik	verkeersveiligheid	KT	40000	Midden	Stad Wervik	geen
34	Klytemolenstraat-Klytstraat-Amerikastraat: Herstel fietsweg-trage weg	Kruiseke	bereikbaarheid	MT	100000	Midden	Stad Wervik	geen
36	Magerheidstraat-Beselarestaat: Snelheidsverlagende maatregelen	Geluwe	bereikbaarheid	MT	25000	Midden	Stad Wervik	geen
37	Kampstraat: Snelheidsremmende maatregelen	Terhand	bereikbaarheid	MT	10000	Midden	Stad Wervik	geen
38	Geluwebroekstraat: Snelheidsremmende maatregelen	Kruiseke	bereikbaarheid	MT	25000	Midden	Stad Wervik	geen
39	Nachtegaalstraat – Nieuwe Zoetendaalstraat: Snelheidsremmende maatregelen	Kruiseke	bereikbaarheid	MT	25000	Midden	Stad Wervik	geen
40	aanleg fietsenstallingen	Grondgebied Wervik	bereikbaarheid	KT	18000	Midden	Stad Wervik	geen

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
41	aankoop en onderhouden van halteinfrastructuur De Lijn	Grondgebied Wervik	toegankelijkheid	Jaarlijks	6000	Midden	Stad Wervik	de Lijn
42	opmaak verkeersveiligheidsplan	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	KT	20000	Midden	Stad Wervik	AWV
43	verkeersveilige herinrichting Hellestraat (schoolomgeving)	Wervik	verkeersveiligheid	KT	550000	Hoog	Stad Wervik	geen
44	gevaarlijk kruispunt N8-Groene Sprietstraat	Geluwe	verkeersveiligheid	MT	50000	Midden	AWV	Wervik
45	gevaarlijk kruispunt N311-Witte-poortlaan	Geluwe	verkeersveiligheid	KT	50000	Midden	AWV	Wervik
46	ontwikkelen visie N58	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	MT	pm	Midden	AWV	Wervik
47	aanpassen openbare verlichting	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	jaarlijks	25000	Midden	Stad Wervik	geen
48	aanleg parking Akademiestraat	Wervik	bereikbaarheid	MT	100000	Hoog	W&Z	Wervik
49	aanleg parkeerplaatsen aan zwembad Speiestraat	Wervik	bereikbaarheid	MT	100000	Midden	Stad Wervik	geen
50	bewegwijzering plaatsen parkeerroute centrum Wervik	Wervik	bereikbaarheid	KT	15000	Hoog	Stad Wervik	AWV, de Lijn
51	invoeren blauwe zone Sint-Medardusstraat	Wervik	bereikbaarheid	KT	2000	Hoog	Stad Wervik	geen
52	overleg met bevolking ivm optimalisatie kortparkeren in centrum Geluwe	Geluwe	bereikbaarheid	MT	pm	Midden	Stad Wervik	geen
53	parkeergelegenheid voor vrachtwagens voorzien langs N8 Menenstraat en Ieperstraat, Ten Brielensteenweg, Robert Klingstraat, Pontstraat	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	KT	25000	Hoog	Stad Wervik	AWV
54	invoeren tonnagebeperking Geluwe	Geluwe	leefbaarheid	KT	8000	Hoog	Stad Wervik	AWV, de Lijn, provincie
55	aanpassen tonnagebeperking Wervik	Wervik	leefbaarheid	KT	8000	Midden	Stad Wervik	AWV, de Lijn, provincie
56	heraanleg N32d in functie van gebruik als route voor zwaar verkeer	Geluwe	Leefbaarheid	KT	1000000	Hoog	AWV	Wervik

# Actieprogramma

## Werkdomein C: flankerende maatregelen

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
57	GBC als overlegplatform voor verkeer en mobiliteit	Grondgebied Wervik	leefbaarheid	Continu	pm	Midden	Stad Wervik	AWV, provincie, omliggende gemeentes, W&Z
58	Informereren en sensibiliseren over mobiliteitsbeleid, verkeersveiligheid, beperken autogebruik	Grondgebied Wervik	toegankelijkheid	Jaarlijks	2000	Hoog	Stad Wervik	politie
59	Promotie openbaar vervoer, incl. DBS en aanbieden van sociale basismobiliteit openbaar vervoer	Grondgebied Wervik	bereikbaarheid	Jaarlijks	15000	Hoog	De Lijn	Wervik
60	inzetten gemachtigde opzichters	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	Jaarlijks	25000	Hoog	Stad Wervik	de Lijn
61	Handhaving tonnagebeperking en snelheid gemotoriseerd verkeer	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	Continu	pm	Hoog	politie	Wervik
62	verkeerseducatie inrichten voor jonge verkeersovertreders	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	Continu	pm	Hoog	politie	Wervik
63	opmaak mobiliteitseducatief plan	Grondgebied Wervik	verkeersveiligheid	KT	pm	Midden	Stad Wervik	politie, provincie



## 6 Organisatie

### 6.1 Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners

De partners die zullen moeten samenwerken om het mobiliteitsplan ten uitvoer te brengen:

- De stad Wervik
- AWV-MOW
- De Lijn
- De provincie
- politie
- W&Z
- NMBS
- Wijkbewoners
- Studiebureau
- Ontwerpers van wegeniswerken

Voor de coördinatie worden de volgende afspraken gemaakt:

- Het initiatief ligt in handen van de stad Wervik. De stad duidt een coördinator aan die de vooruitgang van de uitvoering van het mobiliteitsplan op de voet volgt en initiatieven neemt naar de noodzakelijke afspraken en vergaderingen tussen de partners.
- De GBC blijft betrokken bij de uitvoering van het mobiliteitsplan om een evaluatie te maken en om het plan desgewenst bij te sturen.
- De GBC wordt regelmatig bijeengeroepen, o.a. jaarlijks om de vooruitgang van het mobiliteitsplan te evalueren.
- Elk initiatief van een partner moet eerst door de GBC worden geëvalueerd in het kader van dit mobiliteitsplan vooraleer het kan worden uitgevoerd.

## 6.2 Organisatie van de bijkomende modules

- **Module 3** - Herinrichting van een doortocht. Doortochten N311 en N303 reeds uitgevoerd.
- **Module 4** - Aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de lokale overheid. voor de gewestwegen N303, N311, N8 en N515.
- **Module 6** - Net houden van gewestwegen en hun vrijliggende fietspaden door de lokale overheid. Dit heeft vooral betrekking op gewestwegen N303, N311 en N515 in centrum van Wervik en N8 centrum van Geluwe
- **Module 7** - Informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer.  
**Module 8** - Doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer.  
**Module 9** - Verhoging van het aanbod van geregeld vervoer. Versterking van de reguliere lijnen.
- **Module 10** - Herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg.  
Schoolomgevingen Kruisekestraat en Speldestraat werden reeds heringericht
- **Module 11** - Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door het gewest  
**Module 12** - Aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen.  
**Module 13** - Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid.  
Voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen N303, N311, N8 en N515 + fietspaden langs bovenlokale functionele fietsroutes
- **Module 15** - Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.  
Voor sensibiliseringsacties omtrent verkeersveiligheid en modusgebruik.
- **Module 18** - Herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg.  
Voor de herinrichting van kruispunten

## 7 Bijlagen

### 7.1 Gemeenteraadsbesluit participatietraject mobiliteitsplan

De relevante opmerkingen van de vergaderingen met de verschillende doelgroepen werden meegenomen en besproken in de verkeerscommissie, waarin ook alle leden van de GBC zijn vertegenwoordigd.

Door het participatietraject werden een aantal aspecten van het mobiliteitsplan herwerkt en aangevuld. Uit de bewonersvergaderingen en met de verschillende doelgroepen waren vooral volgende conclusies van belang:

In Wervik wordt het te voeren parkeerbeleid als een belangrijk aandachtspunt beschouwd. Men is geen voorstander van het invoeren van betalend parkeren. Een beperkte uitbreiding en optimalisatie van de blauwe zone en het invoeren van een parkeerroute worden zijn gewenst. Door de ruimtelijke ontwikkelingen wordt er ook gevraagd om verloren gegane parkeerplaatsen te herlokaliseren om aan de behoeften te voldoen. Ook het parkeren van vrachtwagens wordt als een probleem gezien. Er wordt gevraagd om het parkeren van vrachtwagens op het grondgebied te organiseren om de overlast in woonwijken te beperken.

In Geluwe wordt het doorgaand vrachtverkeer als een probleem beschouwd. Ook een aantal lokale bedrijven zoals Trans Vanheede en Brustor zorgen voor veel vrachtverkeer door het centrum van Geluwe. Er wordt gevraagd doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk te vermijden en een het verkeer naar lokale bedrijven zodanig te sturen dat het centrum en de schoolomgevingen zo veel mogelijk worden ontlast.

De volledige verslaggeving is volgende bijlagen terug te vinden.

**PROVINCIE WEST-VLAANDEREN**

**STAD WERVIK**

**UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN DE BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD**

Zitting van 29/06/2010

Aanwezig : Johnny Goos, Burgemeester-Voorzitter;  
Rik Braem, Bercy Slegers, Stéphane Vansteenkiste,  
Hendrik Ingelbeen, Youro Casier, Dany Verhaeghe, Schepenen;  
Eric Leyn, Alexander Vantomme, Filiep Vandecandelaere,  
Geert Bossuyt, Dominique Marecaux, Anne-Catherine Cnockaert,  
Baudewin Libberecht, Bart Pauwelyn, Yves Obin, Ann Ramon,  
Stephaan Vandamme, Doris Clarisse, Jean-Pierre Depuydt,  
Bart Pynket, Willy Delbecque, Bert Verhaeghe, Raadsleden;  
Philippe Verraes, Secretaris

Afwezig : Jozef Claeys, Sonny Ghesquière, Belinda Beauprez, Raadsleden;  
Marc Stevens, Secretaris wnd

---

**Agenda : Participatietraject mobiliteitsplan - goedkeuring.**

---

De Gemeenteraad, zetelend met open deuren,

Gelet op het gemeentedecreet, artikel 43;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;

Gelet op de sneltoets opgemaakt op datum van 19 december 2007;

Gelet op de verkenningnota van 22 oktober 2008;

Gelet op de conformverklaring door de provinciale auditcommissie van 24 november 2008;

Overwegende dat dit decreet in de mogelijkheid voorziet om een participatietraject op te stellen waarbij de burgers betrokken worden bij de opmaak, het vaststellen, het uitvoeren en het volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat de goedkeuring en uitvoering van dit participatietraject de stad ontslaat van het uitvoeren van het formele openbaar onderzoek van het ontwerp van mobiliteitsplan;

**BESLUIT, unaniem :**

**Artikel 1:**

Er wordt een participatietraject zoals voorzien in het artikel 19 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid vastgesteld.

**Artikel 2:**

Er wordt kennis genomen van de reeds uitgevoerde acties inzake participatie:

- ⇒ Raad voor Handelsmanagement op 25 november 2009
- ⇒ Bewonersvergadering in Geluwe op 28 november 2009

- ⇒ Bewonersvergadering in Wervik op 10 december 2009
- ⇒ Overleg handelaars van Geluwe op 19 februari 2010
- ⇒ Terugkoppeling naar de mobiliteitscommissie

**Artikel 3:**

De volgende acties in de verdere procedure van de opmaak, uitvoering en evaluatie van het mobiliteitsplan zullen gevoerd worden:

- ⇒ Terugkoppeling naar de mobiliteitscommissie
- ⇒ Uitvoerige informatiecampagne rond het conform verklaarde mobiliteitsplan
- ⇒ Bij de uitvoering van specifieke projecten in het mobiliteitsplan een bewonersvergadering organiseren met alle betrokken inwoners
- ⇒ Bij de evaluatie van de uitgevoerde projecten een bewonersvergadering organiseren met alle betrokken inwoners

**Artikel 4:**

Deze beslissing wordt overgemaakt aan de provinciale auditcommissie (PAC)

NAMENS DE GEMEENTERAAD :

De Stadssecretaris (get.),  
Ph VERRAES

De Burgemeester (get.),  
J. GOOS

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT :

De Stadssecretaris,

Ph VERRAES



De Burgemeester,

J. GOOS

**Bercy Slegers**  
schepen

## 7.2 Verslagen vergaderingen

# Verlag Vergadering

van	-mobiliteitscommissie
dienst	-
voor	-
betreft	-
verslag van	01 oktober 2009
aanwezigen	<ul style="list-style-type: none"><li>- de heer Y. Casier, Schepen</li><li>- de heer J. Goos, Burgemeester</li><li>- de heer H. Ingelbeen, Schepen</li><li>- de heer Vermont D. commissaris</li><li>- de heer J. Dorme, Brandweer</li><li>- de heer Verhaeghe B., Raadslid</li><li>- de heer Pyncket B., Raadslid</li><li>- de heer F. Verschueren, Bruggen en Wegen</li><li>- Mevr. D. Clarisse, Raadslid</li><li>- de heer Libberecht B., Raadslid</li><li>- de heer Vanderstraeten J. , Seniorenadviesraad</li><li>- de heer B. Pauwelyn, Middenstandsraad</li><li>- de heer Koen Vandenberghe, studiebureau</li></ul>
verontschuldigd	<ul style="list-style-type: none"><li>- de heer Dirk Loyson</li><li>- de heer S. Vandamme, Raadslid</li><li>- De heer S. Ghesquière, Raadslid</li><li>- Mevr. G. Desmet</li><li>- De heer S. Deblaere</li></ul>

1. De goedkeuring van het verslag dd. 02 juli wordt voorgelegd aan de volgende mobiliteitscommissie
2. Verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan Wervik

Door de heer Koen Vandenberghe wordt het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan aan de hand van een powerpoint-presentatie toegelicht.

Vraagstelling :

De heer Pauwelyn verwijst naar de parkeerdruk bij marktdagen waarbij de Steenakker niet als parking kan gebruikt worden.

# Verlag Vergadering

De Steenakker wordt wel degelijk gebruikt voor diverse activiteiten buiten de markt namelijk : kermis, circus, trucks, mensen die verzamelen op de Steenakker voor een uitstap

Parkeerplaatsen op de Vrijdagmarkt.

Deze parkeerplaats wordt veel gebruikt door Fransen die vlug de grens oversteken en enkele boodschappen in Wervik doen en dan terug de grens oversteken. Bepaalde mensen maken liever gebruik van deze parking en moeten dan ook niet door het centrum rijden. Waardoor er minder doorgaand verkeer is in het centrum.

Burgemeester

Het invoeren van een beperkte blauwe zone namelijk in de Sint Medardusstraat maar in de Pastorijsstraat geen blauwe zone.

Nagaan indien de vrachtwagens van bijvoorbeeld de brandweer voldoende ruimte hebben om te rijden ter hoogte van de Groenstraat/Nieuwstraat

De heer Vermont

Blz 44 tekst niet zoals op plan

Rijrichting Grauwe Zustersstraat en Sint Franciscusstraat (op kaartje terug omdraaien)

Ooievaarstraat rijrichting blijft zoals nu. Zwaar verkeer wordt vroeger afgeleid

Ter hoogte van bepaalde winkels wordt op vrijdag (tijdens de markt) gelost wat verkeershinder met zich meebrengt. Zou het niet mogelijk zijn om dit niet meer toe te laten. Dit is zeer moeilijk te realiseren daar de handelaars afhankelijk zijn van de leveranciers.

Het zwaar verkeer dient zoveel mogelijk afgeleid te worden via de N58 en de A19. De Nijverheidslaan dient in de zone te worden opgenomen. Maar er dient rekening gehouden te worden met de schoolomgevingen in Geluwe zodanig dat zo weinig mogelijk zwaar verkeer door kan rijden. Eventueel kan de Nijverheidslaan worden afgesloten ter hoogte van de Kloosterstraat zodanig dat de Nijverheidslaan enkel bereikbaar is via de Kapellestraat. Brustor valt buiten zone.

Een parkeerroute dient te worden opgemaakt in de vorm van een lus zodanig dat van de ene parking naar de andere kan gereden worden. De aanduiding naar de verschillende parkings dient te worden voorzien. 't Forum moet gemakkelijker bereikbaar zijn en op de parkeerroute aangeduid.



# Verlag Vergadering

De parking van Oosthove wordt weinig gebruikt daar de voertuigen veraf staan en er weinig sociale controle is. Eventueel parking langs de voorkant van Oosthove voorzien.

Om het sluipverkeer tegen te gaan in de Nieuwstraat wordt de rijrichting gewijzigd enerzijds kant Sint Medardusstraat en anderzijds kant Duivenstraat. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid tijdens de marktdagen en de kermis. Momenteel is de Groenstraat ook moeilijk bereikbaar tijdens de marktdagen en kermis.

## Parkeren te Geluwe

Eventueel kan een gedeelte van de Sint Denijsplaats ingericht worden als blauwe zone.

## Zwaar verkeer

Aanleggen van randparkings

Zwaar verkeer uit centrum – overleg met AWW

Geen tonnagebepanking N8 daar anders de omrijfactor te groot is. Nijverheidslaan moet bereikbaar blijven.

## Vrijdagmarkt – dubbel functie voorzien

Het ontwerp blijft verkeersvrij. Eventueel kunnen verzinkbare palen geplaatst worden zodanig dat het plein als parking kan gebruikt worden. De bediening dient te gebeuren door de stad. Een decoratieve belijning kan voorzien worden.

Dit wordt als optie voorgesteld.

Het aantal beschikbare parkings is afhankelijk van de inrichting van het plein.

De parking op het einde van de Academiestraat ontwikkelen.

## RUP Noord-Zuid

- zwaar verkeer
- parkeerbeleid vrachtwagens
- parkeren in de wijk ontzien

## Sportcentrum De Pionier

- voldoende parkings voorzien
- zo weinig mogelijk belasting op de wijk
- fietsoversteken in de Kruisekestraat en Ten Brielenlaan accentueren

Fietspad langs de Reutelbeek is opgenomen in het fietsrouten netwerk

Hoogweg proberen op te nemen in het fietsrouten netwerk ten einde subsidie te bekomen

# Verlag Vergadering

Fietsers langs weersijden laten rijden in de Duivenstraat is onveilig. Ter hoogte van het Kruispunt met de Speldenstraat zou dit zeer gevaarlijk zijn. Eventueel een fietsuggestiestrook voorzien maar dan kan niet meer geparkeerd worden.

Zwaar verkeer Menensteenweg. De schoolomgeving in de Hellestraat is gelegen langs de route van het zwaar verkeer.

Kan in de Magdalenastraat geen fietsuggestiestrook voorzien worden.

Door het parkeren van de vrachtwagens in de Robert Klingstraat wordt geluidshinder in het eerste gedeelte gecreëerd waardoor we klachten krijgen van de bewoners van de Begonialaan.

van	- Thijs Speleers
dienst	- Mobiliteit
voor	-
betreft	- Bewonersvergadering omtrent nieuw mobiliteitsplan Geluwe
verslag van	30 november 2009
aanwezigen	- Dhr. Y. Casier, Schepen - Mevr. A. Descamps, - Dhr. Koen - Dhr. T. Speleers, Mobiliteitsambtenaar
verontschuldigd	-

contactpersoon: Thijs Speleers – Tel. 056 30 01 33 .. – Fax 056 30 01 48 – naam@wervik.be

---

Geachte,

- ⇒ Het zwaar vervoer dat door de Lourdesstraat en de Derde Lanciersstraat rijdt is enkel doorgaand verkeer. Er is geen noemenswaardige industrie in beide straten gehuisvest. Door de implementatie van de tonnagezone zal de politie in de toekomst kunnen optreden tegen dergelijk doorgaand zwaar verkeer.
- ⇒ Er zijn nog geen verkeerstellingen gebeurd in de Lourdesstraat, hiervoor zal gekeken worden.
- ⇒ De mensen worden ook geleerd om via de Lourdesstraat te rijden. Als de Moerput wordt afgesloten is er altijd een omleiding voorzien via de Lourdesstraat.
- ⇒ De Lourdesstraat is een brede, rechte weg. Dit zorgt ervoor dat veel bestuurders denken dat de maximumsnelheid 70 km/u is. Bovendien denken bestuurders dat ze zich op een voorrangsweg bevinden terwijl er overal de voorrang van rechtsregel geldt.
- ⇒ Hetzelfde probleem met de voorrangsweg stelt zich ook in de Molenmeersenstraat in Wervik.
- ⇒ Ter hoogte van huisnummer 19 in de Lourdesstraat is er vaak wateroverlast.
- ⇒ De mogelijke verhuis van het transportbedrijf 'Vanheede' zal waarschijnlijk een grote invloed hebben op het zwaar verkeer in de Lourdesstraat. Het bedrijf is vragende partij om te verhuizen naar het nieuwe industriepark aan de N58. Dit nieuw industriegebied is een initiatief van de stad Menen en de stad Wervik wil graag aan de ontwikkeling ervan meewerken. Het is echter nog niet zeker dat dit industriegebied er komt, de stad Menen heeft nog wat twijfels rond de inplanting er van.
- ⇒ De belangrijkste wegen in Geluwe vallen hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Zij beslissen over het al dan niet invoeren van maatregelen. De stad Wervik kan voorstellen formuleren en adviseren maar het Vlaams Gewest heeft het laatste woord. Onder meer de Ieperstraat is een gewestweg alhoewel hij daarvoor eigenlijk te smal is.
- ⇒ Het probleem van zwaar vervoer dat door het centrum rijdt is vaak te wijten aan het gebruik van de GPS.<sup>1</sup> Die stuurt de vrachtwagens via de kortste route naar hun bestemming maar

---

<sup>1</sup> Global Positioning System

# Verlag Vergadering

vaak is de kortste route niet de meest ideale voor een vrachtwagen. Het Vlaams Gewest en de stad Wervik beseffen dit en werken samen aan een verkeersbordendatabank. Die databank heeft een inventaris van alle verkeersborden (inclusief de tonnagezoneborden) die in Wervik, en breder, in Vlaanderen staan. De informatie van de databank zal worden doorgegeven naar de ontwikkelaars van kaarten voor de GPS. Op die manier zouden vrachtwagenbestuurders beter op de hoogte moeten zijn van tonnagebeperkingen.

- ⇒ In de damring? stelt zich een probleem met voertuigen die te dicht langs de huizen rijden. Er zijn bovendien wegverzakkingen en de voorrangregel wekt soms verwarring op bij de weggebruikers. Daardoor treden er gevaarlijke verkeerssituaties op met onder andere fietsers. De stad Wervik heeft weet van de problemen en er zal een studie worden uitgevoerd door een extern studiebureau. De resultaten en conclusies van die studie zullen in de loop van 2010 aan de bewoners worden voorgelegd.
- ⇒ De verkeersproblemen ter hoogte van de terreinen van KSK Geluwe in de Wervikstraat, een gewestweg, zijn bekend bij het stadsbestuur. De problemen zullen besproken worden op de mobiliteitscommissie van 7 januari 2010.
- ⇒ Er kwam een voorstel om van het centrum van Geluwe een zone 30 te maken naar analogie met Ieper. Daar geldt in het centrum een maximumsnelheid van 30 km/u. Bovendien kan de zone 30 ontmoedigend werken voor vrachtwagens.
- ⇒ Aan de zonnwijzer? ontstaan er soms gevaarlijke verkeerssituaties, het stadsbestuur is hiervan op de hoogte. Er zal in de nabije toekomst een proefopstelling komen aan het kruispunt om gevaarlijke verkeerssituaties te vermijden.
- ⇒ De stad Menen heeft aan het rondpunt met Geluwe een groot bord geplaatst voor vrachtwagens waarop ze waarschuwen dat vrachtwagens binnen x aantal meter niet meer verder mogen rijden. De stad Wervik kan eventueel ook kijken om dergelijke borden te plaatsen eens de tonnagezone een feit is. Op die manier verhindert men dat vrachtwagens onwetend verder rijden tot een punt waar ze niet meer kunnen terugdraaien.
- ⇒ In de Lourdesstraat is een witte volle lijn geschilderd. Die moet voorkomen dat voertuigen te dicht bij het kruispunt met de Menenstraat parkeren.
- ⇒ De garageweg in de Beselarestaat leidt vaak tot parkeerproblemen en gevaarlijke verkeerssituaties. De grootste oorzaak van die problemen is het private uitzicht van de weg. De groendienst komt er niet snoeien en de weg is niet verhard.
- ⇒ De zebra-paden in Geluwe kunnen zichtbaarder gemaakt worden.

Met vriendelijke groeten,

Thijs Speleers

# Verlag Vergadering

van	- Thijs Speleers	
dienst	- Mobiliteit	
voor	-	
betreft	- Bewonersvergadering omtrent nieuw mobiliteitsplan	
verslag van	- 10 december 2009	
aanwezigen	- Dhr. Casier Y.	Schepen
	- Mevr. Descamps A.	
	- Dhr. K.	
	- Dhr. Speleers T.	Mobiliteitsambtenaar
	- Dhr. Verscheure E.	Hoogweg
	- Dhr. Feryn F.	Tulpenlaan
	- Dhr. Pillaert A.	Komenstraat
	- Dhr. De Beyser S.	Leiekaai
	- Dhr. Wark. R.	Kruisekestraat
	- Dhr. Vanbelle P.	Donkerstraat
	- Dhr. Descamps B.	Koestraat
	- Dhr. De Winter O.	Sneppestraat (Wevelgem)
	- Dhr. Romaen B.	Duivenstraat
	- Dhr. Boens. J.	Groenstraat
	- Dhr. Soetaert J.	Nieuwstraat
	- Dhr. Hewert P.	Nieuwstraat
	- Dhr. Verschueren K.	Ooievaarstraat
	- Mevr. Vandebussche M.	R. Klingstraat
	- Dhr.	Mensesteenweg
	- Dhr. Deblock E.	
	- Dhr. Dumont C.	Keizerstraat
	- Dhr. Houthave J.	Speiestraat
	- Dhr. Binket B.	Madalenastraat
	- Dhr. Verbrugghe D.	
	- Dhr. Aelerweireldt F.	
verontschuldigd	-	

contactpersoon: Naam – Tel. 056 30 01 .. – Fax 056 30 01 48 – naam@wervik.be

---

Geachte,

- ⇒ Basismobiliteit is een decreet dat het basisaanbod aan openbaar vervoer bepaalt. De volgende criteria bepalen de invulling van de basismobiliteit:
  - De maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte (in stedelijk gebied maximum 500m)
  - Het aantal ritten per uur (in stedelijk gebied minimum 3 ritten per uur op weekdagen)
  - De maximale wachttijd
- ⇒ Behoudens enkele uitzonderingen (bijvoorbeeld in de Duivenstraat) mag een fietser in Wervik in beide richtingen rijden in een éénrichtingstraat.

# Verlag Vergadering

- ⇒ Het is mogelijk om van enkele centrumstraten in Wervik woonerven te maken maar waarschijnlijk zal dit niet nodig zijn.
- ⇒ De nieuwe parkeeroute die wordt voorgesteld is geen gedwongen route, het is evenwel sterk aanbevolen om die route te volgen zodat de bestaande parkeergelegenheid in Wervik beter wordt benut en om het rondrijdend verkeer te beperken.
- ⇒ Een dynamisch parkeersysteem zoals het wordt gebruikt in grote steden zoals Brugge is een zeer goed systeem. Voor Wervik is dit systeem echter te grootschalig.
- ⇒ Bij het omkeren van de rijrichting die voorzien is in de Speiestraat kwamen een paar opmerkingen naar voor:
  - Op de vraag wat de omkering zou betekenen voor het laden en lossen in de Speiestraat werd geantwoord dat niets wijzigt door het omkeren van de rijrichting.
  - Wat de veiligheid van de school in de Speiestraat betreft was er wat ongerustheid. De omkering van de rijrichting zal echter geen gevolgen hebben voor de veiligheid van de schoolgaande kinderen. De auto's zullen niet meer of minder in de rug van de kinderen rijden dan nu het geval is.
  - Het bouwen van de nieuwe appartementen in de Speiestraat zal het parkeerprobleem in de straat niet eenvoudiger maken.
  - De Speiestraat is een zeer smalle straat, dit kenmerk houdt nu eenmaal bepaalde beperkingen in.
  - De Keizerstraat zal worden afgefreesd en er komt een nieuwe toplaag op de rijbaan.
  - Het verkeer omleiden via het jaagpad is geen optie omdat het jaagpad enkel voor stille recreatie mag gebruikt worden.
- ⇒ De parkeerproblemen in de Nieuwstraat en Ooievaarstraat worden niet rechtstreeks aangepakt via het nieuw mobiliteitsplan. Die problematiek kadert meer in het dossier van de heraanleg van de centrumstraten. Hieromtrent zal nog een bewonersvergadering worden georganiseerd waarvoor een persoonlijke uitnodiging zal worden verstuurd.
- ⇒ De parking aan de Leiebrug is tijdelijk. In eerste instantie zou de parking volledig verdwijnen maar nu zijn er gesprekken aan de gang om toch een deel van de parking te behouden.
- ⇒ Een punt dat over het hoofd wordt gezien in het nieuw mobiliteitsplan zijn fietsenstallingen. Dit item wordt echter buiten het mobiliteitsplan om aangepakt door de mobiliteitsambtenaar van de stad Wervik. Hij is reeds bezig met het inventariseren van plaatsen waar fietsenstallingen wenselijk zijn.
- ⇒ Er is door het Vlaams Gewest beslist om op de invalswegen naar Wervik geen bewegwijzering te plaatsen naar de bed & breakfast in de Kruikekestraat. Deze beslissing werd genomen zonder inspraak van de stad Wervik. De stad Wervik kan niets aan de beslissing veranderen maar zal wel naar de motivatie vragen van de genomen beslissing.

Met vriendelijke groeten,

Thijs Speleers

# Verlag Vergadering

van	-	Thijs Speleers		
dienst	-	Mobiliteit		
betreft	-	Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Wervik		
verslag van	-	27 april 2010		
aanwezigen	-	Dhr. Y. Casier	Schepen	
	-	Mevr. C. Volckaert	Milieuambtenaar	
	-	Mevr. G. Desmet	Diensthofd stedenbouw	
	-	Dhr. H. Ingelbeen	Schepen	
	-	Dhr. F. Verscheuren	AWV Ieper	
	-	Dhr. D. Yserby	De Lijn	
	-	Mevr. A. Kinds	De Lijn	
	-	Mevr. H. Deblaere	BMV	
	-	Dhr. B. Libbrecht	Raadslid	
	-	Dhr. S. Deblaere	Technische dienst	
	-	Dhr. P. Vandendriessche	PZ Arro Ieper	
	-	Dhr. T. Speleers	Mobiliteitsambtenaar	
	verontschuldigd	-	Dhr. J. Goos	Burgemeester
		-	Mevr. B. Slegers	Schepen
		-	Dhr. Humbert Vervaeke	WENZ
-		Dhr. Gino Duwein	NMBS	
-		Dhr. S. Ghesquière	Raadslid	
-		Dhr. Evert Depauw	Provincie West-Vlaanderen	
	-	Dhr. Bart Pyncket	Raadslid	

contactpersoon: Thijs Speleers – Tel. 056 30 01 33 – Fax 056 30 01 29 – [thijs.speleers@wervik.be](mailto:thijs.speleers@wervik.be)

---

Het is reeds enige tijd geleden dat de GBC van de stad Wervik bijeen is gekomen. Sinds de vorige vergadering hebben bewonersvergaderingen plaatsgevonden. Ondermeer door de input van de inwoners wordt de huidige versie van het mobiliteitsplan nu aan de leden van de GBC voorgelegd:

#### Bijkomend onderzoek mobiliteitsplan Wervik:

- ⇒ Het onderzoeksrapport en het beleidsplan moeten afzonderlijk worden behandeld op de GBC. Dit is een gemiste kans.
- ⇒ In het luik van de bijkomende onderzoeken moet het volledige planproces worden weergegeven. Zowel de vorige vergaderingen van de GBC als de vergaderingen met de bewoners moeten er in aan bod komen.
- ⇒ Bij het hoofdstuk van de RUP's moet de link gelegd worden met de ontsluiting van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker. Momenteel wordt er te veel gefocust op het personenvervoer. De ontsluiting van het verkeer mag niet enkel gekoppeld zijn aan straten, capaciteit en fietsenstallingen, er moeten duidelijke cijfers worden vermeld.
- ⇒ Mobiliteit dient instructies te geven aan RUP's, bijgevolg moet het mobiliteitsaspect van RUP's grondig worden besproken in het mobiliteitsplan.
- ⇒ In de West-Barrierestraat en de Hoveniersstraat komt een behoorlijk aantal nieuwe woningen. Er moet worden rekening gehouden met de eigenschappen van deze straten, ze moeten de verkeersintensiteit aankunnen.

# Verlag Vergadering

- ⇒ Vrachtwagens moeten zoveel mogelijk op bedrijventerreinen parkeren.
- ⇒ Het categoriseren van de wegen moet in overleg met de naburige gemeenten gebeuren. De GBC is hier een geschikt forum voor.
- ⇒ Het fietsroutenetwerk voldoet aan de normen, het heeft zelfs wat overschot. In verband met het vademecum fietsvoorzieningen moet men vertrekken van uit de normen en niet op voorhand zeggen dat er ruimtegebrek is. De 'ok's' die naast de tabel staan zijn verwarrend, een beter begrip zou 'voldoet aan de normen' zijn.
- ⇒ De tabel die achteraan het bijkomend onderzoek zit is een goede basis om het beleid uit te stippelen.
- ⇒ De ontwikkeling van RUPs 6, 3 (& 2) toont aan dat de parkeerdruk zal verhogen. De gebruiker van het mobiliteitsplan weet niet of dit een bestaand of een nieuw gebied is. Het is goed dat de RUP's vermeld worden in het mobiliteitsplan maar het moet meer uitgewerkt worden in de verkenningnota zodat er geen misvattingen kunnen ontstaan.
- ⇒ De zones waarin een tonnagebeperking zal gelden moeten weloverwogen zijn. De voor- en nadelen van de verschillende zones moeten vermeld worden. De parkeerlocaties voor vrachtwagens zijn te weinig bekeken vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. Het is een evenwicht zoeken tussen sociale controle en verkeersveiligheid. Op de parkeerplaats aan de N8 is er bijvoorbeeld voldoende sociale controle maar geparkeerde vrachtwagens zijn geen mooi zicht voor wie Geluwe binnenrijdt.
- ⇒ De parkeerdruk in de Koestraat wordt blijkbaar voornamelijk veroorzaakt door de aanwezigheid van de school. Het moet verduidelijkt worden dat de school de voornaamste oorzaak is.
- ⇒ Het Reutelbeekpad is in Wervik bekend als een fietspad terwijl dit in Menen gecategoriseerd is als een wandelpad.

## Mobiliteitsbeleidsplan:

- ⇒ Het eindproduct moet een nieuw, goed leesbaar plan zijn, bijvoorbeeld bewegwijzering hoort niet thuis bij het hoofdstuk over verblijfsgebieden. De structuur van het eerste mobiliteitsplan moet behouden blijven, het moet één geheel zijn. De meest aanbevolen methode om het nieuwe mobiliteitsplan te schrijven is het bestaande plan te nemen en de nieuwe delen er bij te schrijven.
- ⇒ De samenstelling van de delegatie van De Lijn is sinds de opstart van de GBC gewijzigd. Voortaan mogen volgende personen worden aangeschreven in verband met de GBC: Dhr. Frank Vinsinna, Dhr. Luc Deman, Dhr. Yvan Sagaert, Dhr. Jan D'hooghe en Mevr. Annelore Kinds.
- ⇒ Het hoofdstuk over openbaar busvervoer moet geactualiseerd worden, onder meer de toekomstvisie en de nieuwe lijnen moeten aan bod komen. Er moet eveneens vermelding worden gemaakt van de buslijnen van en naar Frankrijk.
- ⇒ In het eerste deel van het mobiliteitsplan (deel A) staan er enkele kaartjes maar die zijn praktisch onleesbaar. Een ander aandachtspunt is dat er in een beleidsplan nooit vragen mogen staan.
- ⇒ Het ontwikkelen van het bedrijventerrein van Menen-west moet ook vermeld worden in de het mobiliteitsplan.
- ⇒ De secundaire wegen worden best vermeld omdat er verder in het mobiliteitsplan sprake van is.



# Verlag Vergadering

- ⇒ Een verblijfsgebied valt meestal samen met de bebouwde kom maar niet altijd met een zone 30. Het is belangrijk om een verblijfsgebied te definiëren en te verduidelijken.
- ⇒ Indien de rijrichting van de Speiestraat wordt omgedraaid moet het verkeer dat van Menen komt al vroeger aangespoord worden om zo weinig mogelijk door te rijden tot aan de Grauwe Zusterstraat.
- ⇒ Bij het hoofdstuk over het voetgangersnetwerk moet er een link zijn met trage wegen.
- ⇒ Voor het fietsroutenetwerk wordt er nog gewacht op de goedkeuring van de provincie. Vooral voor de wijk Ter Hand zou het interessant zijn om ontsluiting te hebben met andere gebieden. Onder hetzelfde hoofdstuk staat ook dat alle halteplaatsen van De Lijn voorzien zullen worden van fietsenstallingen. Hierin moeten prioriteiten gesteld worden, het is voor Wervik onmogelijk om aan iedere bushalte een fietsenstalling te voorzien.
- ⇒ Het luik over de subsidiemogelijkheden mag niet zo uitgebreid worden behandeld omdat dit variabel is.
- ⇒ Bij het hoofdstuk parkeren wordt er te weinig gerefereerd naar het onderzoek. De tekst is gebaseerd op het onderzoek maar toch wordt er nergens naar toe verwezen. De tekst zou ook herschreven moeten worden om onduidelijkheden en ruimte voor interpretaties te elimineren.
- ⇒ Het rondleiden van zwaar verkeer staat niet geschreven in wetten maar wel in richtlijnen, ook van het hoofdstuk 'zwaar verkeer' zou het grootste deel van de tekst herschreven moeten worden. Het kaartje van de tonnagezone in Geluwe moet vergroot worden.
- ⇒ Een probleem in verband met de tonnagezones zal waarschijnlijk de N303 zijn. De weg heeft over de ganse lengte dezelfde naam: Kruisekestraat. Dit zal wellicht problemen geven en de oplossing hiervoor is om de weg twee straatnamen te geven. Dit is echter een proces van lange adem. De bedrijven worden best op voorhand gebriefd over de tonnagezones.
- ⇒ De tonnagezones zullen kenbaar worden gemaakt aan de weggebruikers door het zone bord van een C23. De C23 zorgt er voor dat autocars wel in de zone mogen rijden, dit in tegenstelling tot een C21 waarbij ook autocars geweerd worden.
- ⇒ Er zijn veel parkeerzones voor vrachtwagens in Wervik. Op zich is dit een goede zaak maar er moet bij het selecteren van de parkeerzones met verschillende zaken rekening worden gehouden. Ondermeer met ruimtelijke ordening en milieuaspecten. Er moet ook verduidelijkt worden voor wie de zones bedoeld zijn en waarom. Verder moet de capaciteit van de zones vermeld worden.
- ⇒ De handhaving voor -16 jarigen wordt geregeld via een jongeren-pv.
- ⇒ Er wordt een studie gepland die de mogelijkheden zal onderzoeken van een brug over De Leie in Menen. De stad Wervik zal hierover verder op de hoogte worden gehouden.
- ⇒ Het mobiliteitsplan zou op de agenda kunnen komen van PAC op 23 augustus 2010.
- ⇒ De volgende GBC van de stad Wervik is gepland op woensdag **16 juni 2010** om **14.00** in de raadszaal van het stadhuis in Wervik.

# Verlag Vergadering

van	-	Thijs Speleers		
dienst	-	Mobiliteit		
betreft	-	Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Wervik		
verslag van	-	16 juni 2010		
aanwezigen	-	Dhr. Y. Casier	Schepen	
	-	Mevr. C. Volckaert	Milieuambtenaar	
	-	Dhr. H. Vervaeke	Districtshoofd Leie OW&Z	
	-	Dhr. F. Verscheuren	AWV Ieper	
	-	Mevr. A. Kinds	De Lijn	
	-	Mevr. H. Deblaere	BMV	
	-	Dhr. D. Vermont	PZ Arro Ieper – LC Wervik	
	-	Dhr. J. Dome	Brandweer Wervik	
	-	Mevr. B. Beauprez	Raadslid	
	-	Dhr. B. Pauwelyn	Raadslid	
	-	Dhr. T. Speleers	Mobiliteitsambtenaar	
	verontschuldigd	-	Dhr. J. Goos	Burgemeester
		-	Mevr. B. Slegers	Schepen
		-	Dhr. H. Ingelbeen	schepen
-		Dhr. G. Duwein	NMBS	
-		Dhr. B. Pyncket	Raadslid	
-		Mevr. G. Desmet	Diensthoofd stedenbouw	

contactpersoon: Thijs Speleers – Tel. 056 30 01 33 – Fax 056 30 01 29 – thijs.speleers@wervik.be

## **Bijkomend onderzoek:**

- ⇒ Het hoofdstuk rond leefbaarheid in het centrum wordt ook aangehaald in andere hoofdstukken.
- ⇒ In het hoofdstuk over fietsnetwerken is de verwarrende 'ok' vervangen door 'conform fietsvademecum'. Het gedeelte over subsidiëring is minder uitgebreid.
- ⇒ In het hoofdstuk rond zwaar vervoer zijn een aantal scenario's uitgeschreven met daarbij een voorkeursscenario voor Wervik en Geluwe.
- ⇒ Het hoofdstuk over knelpunten moet na het hoofdstuk over het beleidsscenario komen.
- ⇒ De tekst over de parking bij het sportcentrum 'De Pionier' moet minder verwarrend geschreven worden.
- ⇒ Suggesties in verband met de nieuwe Leiebrug in Wervik mogen in het mobiliteitsplan gesuggereerd worden maar om concrete maatregelen te formuleren wordt er best gewacht tot de plannen voor brug concreet zijn.
- ⇒ De stad Wervik is voorstander om het aantal bestaande parkeerplaatsen aan de Leiebrug te behouden.
- ⇒ Bij het hoofdstuk over de subsidiemogelijkheden staan nog provinciewegen vermeld, ondertussen heeft de provincie geen wegen meer onder haar hoede in Wervik.
- ⇒ De tekst bij de snelheidsregimes is te verwarrend, het moet duidelijker worden geschreven.
- ⇒ De wens wordt nogmaals uitgedrukt om twee verschillende straatnamen te gebruiken voor de N303.
- ⇒ Hoewel het enkel om voorstellen gaat mag het hoofdstuk over parkeren het hoofdstuk over strategische ruimtelijke projecten niet tegenspreken.

# Verslag Vergadering

- ⇒ Bij het onderzoek over de parkeerdruk zijn er grote verschillen te merken. Dit komt onder meer omdat het gevoerde onderzoek een momentopname is. Er worden ook geen concrete maatregelen genomen op basis van die momentopname, er worden wel trends uit gehaald.
- ⇒ Het parkeeronderzoek in de Beselarestraat doet een paar wenkbrauwen fronsen. Het gevoerde onderzoek leverde kleine cijfers op wat contrasten uitvergroot bij bepaalde piekmomenten. In het verleden werd het idee geopperd om een blauwe zone in te voeren in het centrum van Geluwe maar hiervoor was geen draagvlak van bewoners en handelaars.

## **Beleidsplan:**

- ⇒ De benaming 'AWZ' niet meer up-to-date, het is nu 'W&Z'.
- ⇒ W&Z mist een vermelding van De Leie in het hoofdstuk van het zwaar vervoer. Aangezien het wegennet steeds meer dichtslibt kan de binnenscheepvaart hiervoor een alternatief bieden. Momenteel is het project 'Seine-Schelde' lopende. W&Z is nog op zoek naar een overslagplaats tussen Wervik en Kortrijk, Wervik is hiervoor een mogelijke locatie.
- ⇒ Voor het toezicht op het jaagpad doet W&Z een oproep naar de lokale politie om hen hierin bij te staan. W&Z heeft namelijk geen politionele bevoegdheden.
- ⇒ Het uniformiseren van de signalisatie op de jaagpaden zit momenteel in de wachtkamer.
- ⇒ Bij de routes voor zwaar vervoer ligt de N8 buiten de tonnagezone. Geluwe wordt bijgevolg door de N8 in twee tonnagezones verdeeld. De tekst moet duidelijker worden omdat een aantal leden van de GBC overtuigd was dat de N8 in de tonnagezone zou liggen.
- ⇒ De N8 ligt buiten de tonnagezone, dit wel zeggen dat zwaar vervoer zonder beperking van de N8 mag gebruik maken. Dit gegeven, gecombineerd met de komst van de industriezone Menen-Noord, zal er waarschijnlijk voor zorgen dat er extra veel zwaar vervoer door Geluwe zal rijden.
- ⇒ De stad Wervik is vragende partij om alsnog de N8 op te nemen in de tonnagezone van Geluwe.
- ⇒ Het Vlaams gewest heeft beslist om de N32d (Oude Ieperstraat) te heraanleggen met de bedoeling om het zwaar vervoer van onder andere Brustor en Trans Vanheede langs deze weg af te wikkelen.

## **Actieprogramma:**

- ⇒ Het actieprogramma met bijhorende doelstellingen, timing en de raming van de kostprijs is een voorstel van het studie bureau. De stad Wervik heeft hiervoor nog goedkeuring gegeven.
- ⇒ De timing staat enkel beschreven in korte, middellange of lange termijn. Deze termijnen moeten gedefinieerd worden.
- ⇒ Opmerkingen bij de verschillende acties:
  - Actie 3: het AWW is bij deze actie geen partner
  - Actie 5: het AWW is bij deze actie geen partner, er zijn wel private partners voor dit project
  - Actie 6: het AWW is bij deze actie geen partner
  - Actie 8: deze actie zal op lange termijn gerealiseerd worden
  - Actie 9: de initiatiefnemer voor dit project is de stad Wervik en de partners zijn Europa en Aquafin
  - Actie 17: deze actie zal op middellange termijn gerealiseerd worden

# Verlag Vergadering

- o Actie 21: deze actie bestaat eigenlijk uit het veiliger maken van de overgang naar de bebouwde kom. Deze actie zal op korte termijn gerealiseerd worden.
- o Actie 24: de provincie is ook initiatiefnemer van deze actie
- o Actie 31: deze actie kadert in de module 13. Het AWV is in deze actie een partner en de initiatiefnemers zijn Wervik en Komen.
- o Actie 42: deze actie zal op middellange termijn gerealiseerd worden
- o Actie 44: deze actie zal op middellange termijn gerealiseerd worden
- o Actie 54: de prioriteit voor deze actie is hoog
- o Actie 55: bij deze actie zijn de partners de leden van de GBC
- o Actie 61: het AWV is bij deze actie geen partner
- o Actie 62: deze actie is gedateerd omdat er reeds een mobiliteitsambtenaar is aangeworven
- o Een bijkomende actie is het beveiligen van de fietsoversteek van het Reutelbeekpad.

Het mobiliteitsplan zal op de agenda worden geplaatst van de provinciale auditcommissie in augustus. Het afgewerkte document zou tegen eind juli bezorgd moeten worden aan de provinciale auditcommissie. Bij het mobiliteitsplan moet ook een gemeenteraadsbeslissing omtrent de participatie van de burgers bij het mobiliteitsplan zitten. Indien er geen gemeenteraadsbeslissing is moet er een openbaar onderzoek gevoerd worden.