

Anzegem
Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan : Beleidsplan



April 2024, document ter voorbereiding van de PSG 24 april 2024

Colofon

Dit document is een publicatie van:
Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
T +32 56 24 16 16 - www.leiedal.be
stedenbouw@leiedal.be

ontwerpers:
Thibault Moerkerke

in samenwerking met:
Dimitri Goemaere

opdrachtgever:
Gemeente Anzegem

de burgemeester:
Gino Devogelaere

de schepen van mobiliteit:
Christophe Vandererven

de algemeen directeur:
Sonja Nuyttens

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.	5
1.1.	Het mobiliteitsplan	5
1.2.	Procedure herziening mobiliteitsplan	5
1.3.	Nieuw mobiliteitsdecreet	6
1.4.	Betrokken actoren	6
2.	Duurzaam beleidsplan mobiliteit.	8
2.1.	Voorafgaande bedenkingen	8
2.2.	Richtinggevende kaders	8
2.3.	Anzegem in cijfers	10
2.4.	Ambities toekomstige mobiliteit Anzegem	12
3.	Werkdomein A: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.	16
3.1.	Beleidsplan ruimte West-Vlaanderen voorontwerp	16
3.2.	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Anzegem	17
3.3.	Afbakening kleinstedelijk gebied Waregem	17
3.4.	Nieuwe wegencategorisering	18
3.5.	OV-plan 2021 vervoerregio Kortrijk	25
3.6.	Deelstudies mobiliteit	27
3.7.	Strategische ruimtelijke projecten belangrijk vanuit mobiliteitsoogpunt	28
4.	Werkdomein B: Verkeersnetwerken.	29
4.1.	Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk	29
4.2.	Fietsroutenetwerk	34
4.3.	Spoorwegovergangen	41
4.4.	Openbaar vervoerplan	42
4.5.	Wegencategorisering	49
4.6.	Parkeren	60
4.7.	Goederenvervoer	61
5.	Werkdomein C:	
	Flankerende maatregelen.	67
5.1.	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen	67
5.2.	Tarifering openbaar vervoer	67
5.3.	Campagnes	67
5.4.	Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	68
5.5.	Visie handhaving snelheid	68
6.	Actieprogramma.	69
7.	Opvolging en evaluatie van het mobiliteitsplan.	73

Leeswijzer

Dit beleidsplan is het resultaat van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Anzegem dat op 14 maart 2011 conform verklaard werd. De visies en uitgangspunten van het vorige mobiliteitsplan blijven dus van kracht maar er werden een aantal thema's verder uitgewerkt en een aantal onderdelen werden geactualiseerd of toegevoegd.

De meeste delen van het bestaande beleidsplan werden integraal overgenomen. Maatregelen die al uitgevoerd zijn of delen die niet meer van toepassing zijn, werden weggelaten of aangevuld. Om een duidelijk zicht te krijgen op de wijzigingen ten opzichte van het bestaande beleidsplan, worden de [tekstuele toevoegingen in het blauw aangeduid](#). Nieuwe kaarten en afbeeldingen worden met een [kader aangeduid](#).

1. Inleiding

1.1. Het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan moet de problemen opsporen en moet voorstellen doen over drie elementen:

- het verbeteren van de **verkeersleefbaarheid** in de gemeente
- het verhogen van de **verkeersveiligheid** in de gemeente
- de **beheersing** van de mobiliteit.

1.2. Procedure herziening mobiliteitsplan

Met het oog op het actueel houden van de gemeentelijke beleidsplannen werd het gemeentelijke mobiliteitsplan van Anzegem (conform verklaard door de PAC op 14 maart 2011) op 2 juni 2020 getoetst op zijn actualiteitswaarde door middel van de sneltoets. De sneltoetsprocedure resulteerde in de conclusie 'spoor 2', verbreden en verdiepen. Dat wil zeggen dat alle partners van de PSG nog achter het beleidsscenario staan, maar dat een aantal thema's toegevoegd, verder uitgewerkt of geactualiseerd moesten worden. Volgende thema's werden geselecteerd:

A: Te herwerken, actualiseren

- Fietsroutenetwerk
- Circulatie- en herinrichtingsvoorstellen (omleidingsweg en afsluiten overwegen)
- Verblijfsgebieden (zone 30 en fietsstraten)

B: Toe te voegen:

- Parkeren van fietsen

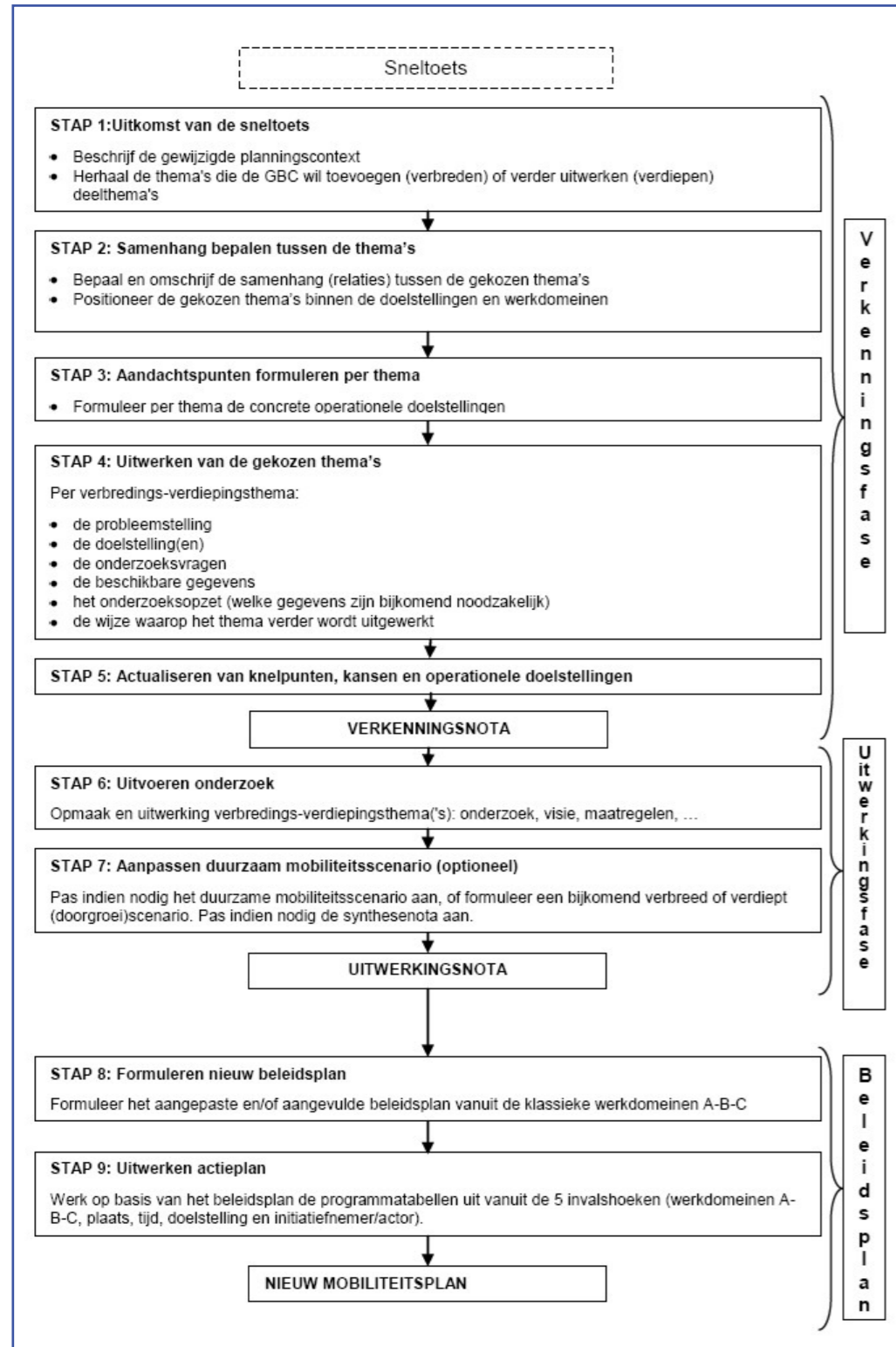
C: Beperkt actualiseren

- Planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen
- Openbaar vervoer n.a.v. basisbereikbaarheid
- Parkeren van vrachtwagens

Bij deze herziening van het mobiliteitsplan werden drie fasen doorlopen:

- Fase 1: de verkenningfase. In de verkenningfase werd de probleemstelling geformuleerd en werd aangegeven welke onderzoeken er moesten uitgevoerd worden, dit gekoppeld aan een timing. De verkenningfase resulteerde in de startnota die op 20 januari 2023 werd besproken en goedgekeurd op de PSG.
- Fase 2: de uitwerkingsfase. In de uitwerkingsfase werden bijkomende onderzoeken uitgevoerd met het oog op het onderbouwen van de te verbreden en te verdiepen thema's. De uitwerkingsfase resulteerde in de onderzoeksnota die op 18 januari 2024 werd besproken en goedgekeurd op de PSG.
- Fase 3: het beleidsplan. In de laatste fase wordt het beleidsplan uitgewerkt. Hierin worden de resultaten van de onderzoeksnota vertaald naar een beleidsplan met een actieprogramma. Dit beleidsplan vervangt het vorige beleidsplan.

Dit nieuwe beleidsplan staat op zichzelf en kan los van het oude gelezen worden.



Stappenplan verbreden en verdiepen mobiliteitsplan - overzicht (www.mobieltvlaanderen.be/overheden)

1.3. Nieuw mobiliteitsdecreet

Op 22 juni 2019 trad het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, 'het decreet basisbereikbaarheid' in werking. In het nieuwe mobiliteitsdecreet zijn een aantal elementen opgenomen met betrekking tot de planprocedure de inhoud van het mobiliteitsplan. Het gaat onder meer over:

- Het organiseren van een participatietraject
- Goedkeuringsprocedure door de gemeenteraad

1.3.1. PARTICIPATIETRAJECT

Met het participatietraject wil het decreet voldoende inspraak verlenen aan de burgers in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het mobiliteitsplan. Het decreet geeft de gemeente de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Concreet betekent dit dat het gemeentebestuur een participatietraject uitwerkt en dit ter goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad.

Het participatietraject bestond uit 2 contactmomenten met de burger:

- Online bevraging
Binnen de eerste participatieronde werd de bevolking bevraged bij aanvang van de onderzoeksnota per deelgebied. De bevolking werd op de hoogte gesteld per brief en via sociale media. De resultaten van deze bevraging werden geïntegreerd in de onderzoeksnota. In totaal werden 286 unieke antwoorden ontvangen en verwerkt.
- Bevraging testproject zone 30, hierbij ontving de gemeente Anzegem 115 unieke antwoorden
- De gemeenteraadscommissie wordt geraadpleegd over het beleidsplan.
- De verkeersraad wordt om advies gevraagd over de onderzoeksnota en het beleidsplan.

1.3.2. CONCLUSIES BEVRAGING PARTICIPATIETRAJECT

Verkeersveiligheid

De woonwijken in de gemeente Anzegem worden als veilig ervaren, dit zijn in hoofdzaak de erftoegangswegen. Deze kennen normaliter minder gemotoriseerd verkeer en de snelheid ligt er op vandaag ook lager. Anderzijds zien we dat de wegen die een verbindende functie hebben eerder als onveilig worden ervaren. Op deze wegen ligt de snelheid vaak hoger en is waarschijnlijk ook drukker. Hoe onveilig een weg wordt geperspireerd hoe meer mensen kiezen om deze te overbruggen in een wagen waardoor de situatie onveilig wordt. Deze effecten worden veelal waargenomen bij attractiepolen voor kinderen (zoals scholen).

Weginfrastructuur

De bewoners van de gemeente geven in hoofdzaak aan dat de infrastructuur voor de wagen goed is. Echter wordt de infrastructuur voor de zwakke weggebruiker fietser en voetganger als minder goed. Hierbij vindt 70% dat er infrastructurele maatregelen genomen moeten worden.

Bereikbaarheid en sluiptverkeer

Opvallend hierbij is dat de bevolking aangeeft dat de doorstroming in de gemeente moeilijk verloopt en er filevorming is. Doch geeft de overgrote meerderheid aan dat de lokale handel vlot te bereiken is. Daarbij geven inwoners van Vichte in hoofdzaak aan dat er wel wat sluiptverkeer doorheen de kern rijdt. Dit is uiteraard afhankelijk van waar de respondent woont. Uit de bevraging blijkt wel zeer duidelijk dat de landelijke wegen oneigenlijk gebruikt worden.

Te nemen maatregelen

De bevraging polste naar enkele maatregelen die de verkeersleefbaarheid kunnen verbeteren. Hieruit blijkt dat zone 30 binnen de wijken als een goede maatregel wordt ervaren die ook sterk gedragen wordt bij de respondenten. Wat het invoeren van fietszones betreft zijn de meningen verdeeld er zijn evenveel voor als tegenstanders. Het draagvlak in Vichte, Kaster en Ingoogem is het grootst.

1.3.3. GOEDKEURINGSPROCEDURE DOOR DE GEMEENTERAAD

De gemeenteraad stelt het mobiliteitsplan definitief vast. Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het lokaal mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan.

- Definitieve vaststelling mobiliteitsplan door gemeenteraad op 9 juli 2024

De goedkeuring van het mobiliteitsplan door de gemeenteraad is bijgevoegd in bijlage.

1.4. Betrokken actoren

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan zijn een aantal partijen betrokken. De vroegere Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) werd vervangen door een 'projectstuurgroep' (PSG). Het decreet betreffende de basisbereikbaarheid bepaalt de minimale samenstelling van de PSG.

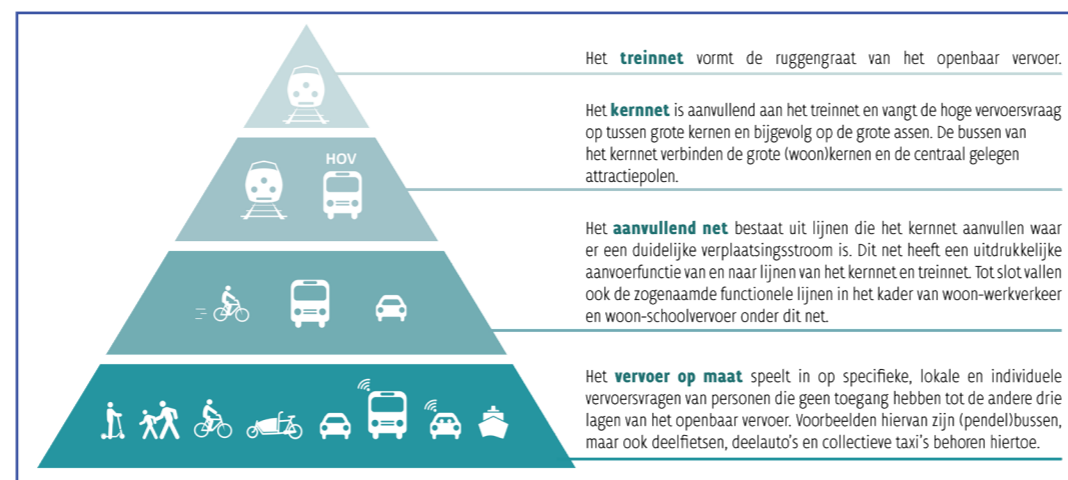
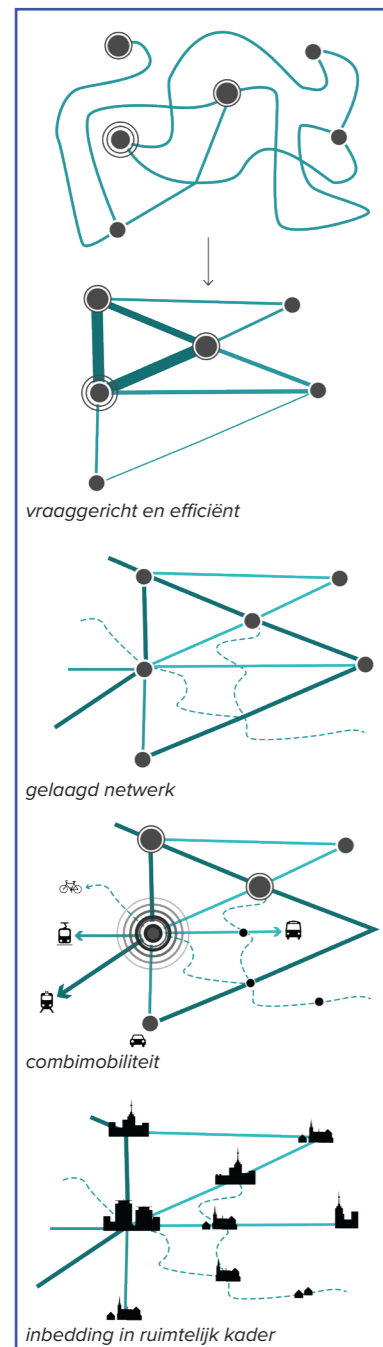
- De initiatiefnemer van het project
- Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n)
- Een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW
- Een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder

Daarnaast kan de PSG uitgebreid worden met verschillende leden (vast of ad hoc). De samenstelling van de nieuwe PSG blijft gelijkaardig aan de vroegere samenstelling van de GBC.

Op volgende momenten was er overleg met de projectstuurgroep (PSG):

DATUM	OVERLEG
2 juni 2020	Sneltoets
9 mei 2022	Startnota
8 december 2023	Onderzoeksnota
24 april 2024	Beleidsplan

Functie		Naam	Adres	E-mailadres
Voorzitter	Schepenen van mobiliteit	Christophe Vandererven		christophe.vandererven@anzegem.be
Samenstelling PSG (vaste leden) 1 stem per lid	Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	Davy Willaert	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 – bus 82, 8200 Brugge	davy.willaert@mow.vlaanderen.be
	VVM De Lijn West-Vlaanderen	Brecht Vandelanotte Quinten Ockers	Nieuwpoortsesteenweg 110, 8400 Oostende	brecht.vandelanotte@delijn.be Quinten.Ockers@delijn.be
	Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Humberto Van Nunen	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	humberto.vannunen@mow.vlaanderen.be
Variabele leden 1 stem per lid	Provincie West-Vlaanderen, dienst Mobiliteit	Philip Konings	Abdijbekastraat 9, 8200 Brugge	Philip.Konings@west-vlaanderen.be; mobiliteit@west-vlaanderen.be
	Vlaamse overheid, Departement Omgeving	Silvie Creyf Leen Vandeveld?	VAC Jacob Van Maerlant, Koning Albert I-laan 1.2 bus 82, 8200 Brugge	silvie.creyf@vlaanderen.be
	Vlaamse overheid, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie		Secretariaat-generaal, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel	secretariaat-generaal@lne.vlaanderen.be
	NMBS Infrabel	Joke Vansteenbrugge Tom Vandendriessche	Koningin Maria Hendrikaplein 2 – sectie 901 9000 Gent	joke.vansteenbrugge@belgiantrain.be tom.vandendriessche@infrabel.be
Adviserende leden	Gemeente Anzegem, gemeenteraadslid / Vertegenwoordiger SAMENéén-fractie	Gino Devogelaere		burgemeester@anzegem.be
	Gemeente Anzegem, clusterhoofd Gemeentelijke Infrastructuur	Dimitri Goemaere		dimitri.goemaere@anzegem.be
	Gemeente Anzegem, clusterhoofd Omgeving	Lieve Ketsman		lieve.ketsman@anzegem.be
	Projectmedewerker mobiliteit	Marleen Bijttebier		marleen.bijttebier@anzegem.be
	PZ Mira	Lieven Naessens		lieven.naessens.1@police.belgium.eu
	Fietsersbond	Eva Herrijgers Dries Gellynck		eva.herrijgers@fietsersbond.be dries_gellynck@hotmail.com
	Intercommunale Leiedal	Thibault Moerkerke	Intercommunale Leiedal, President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk	thibault.moerkerke@leiedal.be



2. Duurzaam beleidsplan mobiliteit

2.1. Voorafgaande bedenkingen

Vanuit de vervoerregio en de hogere overheden worden enkele bovenlokale richtinggevende kaders opgemaakt die een invloed hebben op het lokaal mobiliteitsplan van Anzegem.

Dit mobiliteitsplan houdt rekening met deze richtinggevende kaders, zo mag het lokaal mobiliteitsplan deze niet tegenspreken.

Het mobiliteitsplan van Anzegem baseert hun mobiliteitsvisie op volgende bovenlokale en richtinggevende kaders:

- Decreet Basisbereikbaarheid
- Regionaal mobiliteitsplan

2.2. Richtinggevende kaders

2.2.1. DECREET BASISBEREIKBAARHEID

Het Decreet Basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op 22 juni 2019 trad het Decreet in werking.

BASISBEREIKBAARHEID

Het uitgangspunt van het Decreet betreft de uitbouw van een mobiliteitsbeleid dat gericht is op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen. Centraal staat de term 'combimobiliteit'. Dit is de omschrijving van het multimodaal reisgedrag, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Hiertoe worden de verschillende vervoersmodi maximaal op elkaar afgestemd.

Het vlaamse mobiliteitsbeleid gaat uit van volgende basisprincipes:

- Verplaatsingsnoden als vertrekpunt
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen
- Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden
- Een regionale aanpak
- Vlotte doorstroming mogelijk maken
- Verkeersveiligheid aanpakken
- Inzetten op duurzame vervoersmiddelen
- Inzetten op innovatie

VERVOERREGIO

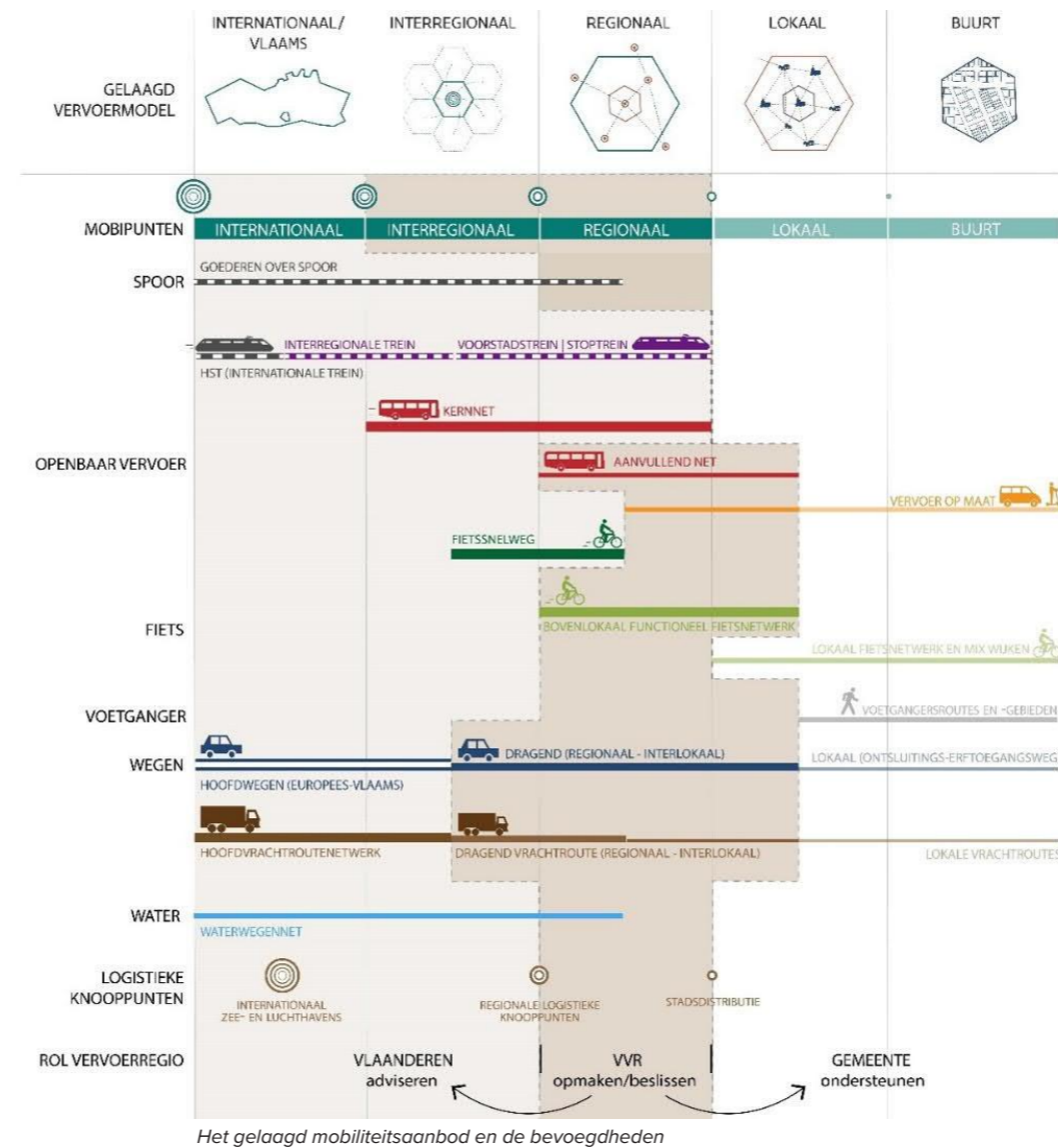
Om dit allemaal op het terrein mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol. Basisbereikbaarheid moet tevens worden gegarandeerd over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen. Gemeenten worden uitgenodigd om samen met de gewestelijke instanties (het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg NV) de mobiliteitsuitdagingen voor hun regio aan te pakken (als vervoerregio). Samen kiezen ze voor een gezamenlijke, multimodale aanpak. Ze bepalen de investeringsprioriteiten voor de fiets, de weg en de waterweg, ze duiden de werkpunten aan voor een betere verkeersveiligheid en doorstroming en ze tekenen ook samen het openbaar vervoer uit. Vlaanderen werd ingedeeld in 15 vervoerregio's. De gemeente Anzegem werd ingedeeld bij de vervoerregio Kortrijk.

Met de vervoerregiowerking werd het top-down beleid structureel omgevormd naar een samenwerkingsmodel. Essentieel daarin is het samen ontwikkelen van een visie over de mobiliteitsuitdagingen in een regio en gecoördineerde acties ondernemen (op vlak van infrastructuur, exploitatie, sensibilisering, e.a.) om deze visie te realiseren.

2.2.2. REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

De gemeente Anzegem maakt deel uit van de vervoerregio Kortrijk. De vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan voor hun werkingsgebied. Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) bepaalt de toekomstvisie voor alle vervoersmodi binnen de vervoerregio. Het plan is op maat van elke vervoerregio zodat het gericht regionale mobiliteitsuitdagingen kan aanpakken zoals bv. gevaarlijke kruispunten of drukke knooppunten. Het RMP focust zich zowel op personenvervoer als goederenvervoer. Thema's zoals fietsbeleid, verkeersveiligheid, multimodaal goederentransport, doorstroming... maar ook de link met ruimtelijk beleid komen hierin aan bod. Het strategisch plan kijkt een langere tijd vooruit tot circa 2030 (met een doorkijk tot 2050) en kan extra middelen voor bijvoorbeeld bijkomende investeringen in infrastructuur vooropstellen (bron: Vlaanderen).

Op 22 maart 2024 heeft de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare werken het RMP 2030-2050 voor de vervoerregio Kortrijk officieel goedgekeurd, nadat de vervoerregioraad het plan op 15 maart 2024 definitief heeft goedgekeurd.



2.3. Anzegem in cijfers

Anzegem telt 15.222 inwoners, hiervan wonen 36% van de inwoners in de kernen, 46% van de inwoners woont in verkavelingen of in het buitengebied.

2.3.1. MODAL SPLIT

De gemeente Anzegem kent een hoog aandeel verplaatsingen die met de wagen afgelegd worden. 75% van de verplaatsingen worden afgelegd met de wagen, dat ligt een stuk hoger dan het regionaal gemiddelde (70%) en dan het Vlaams gemiddelde (59%). Dit gaat ten koste van het aandeel verplaatsingen dat te voet of met het openbaar vervoer afgelegd wordt, waarin het aandeel in Anzegem bijna de helft bedraagt dan het aandeel in Vlaanderen. Ook het aandeel fietsverplaatsingen ligt een stuk lager dan het Vlaamse gemiddelde en dat van de regio.

De vervoerswijzekeuze (modal split) hangt sterk samen met de te overbruggen afstand, hoe groter de afstand of hoe langer de verplaatsing, hoe groter het aandeel verplaatsingen dat met de wagen afgelegd wordt. In gemeenten waar gemiddeld veel grote afstanden of lange verplaatsingen plaatsvinden kan er dan ook een hoger aandeel autobezit verwacht worden. Wanneer we de verplaatsingsduur bestuderen dient echter gesteld dat er in Anzegem gemiddeld meer korte verplaatsingen gemaakt worden ten opzichte van het Vlaams gemiddelde.

Een mogelijke verklaring voor het lager aandeel fietsverplaatsingen kan gevonden worden in de staat van de fietsinfrastructuur en de fietsveiligheid of het fietsveiligheidsgevoel.

Uit cijfers van statistiek Vlaanderen blijkt dat 48% van de inwoners van Anzegem aangeeft dat het veilig fietsen is in Anzegem, terwijl het Vlaams gemiddelde 52% is. Uit de inwonersbevraging leren we dat slechts 22% van de inwoners van Anzegem aangeeft dat het veilig is om als kind naar school te fietsen in Anzegem, terwijl het Vlaamse gemiddelde op 33% ligt.

Daarnaast geven slechts 36% van de inwoners van Anzegem aan dat ze tevreden zijn met de fietsinfrastructuur in Anzegem terwijl er in het Vlaams Gewest (excl. 13 centrumsteden) 42% van de inwoners aangeeft dat er zich voldoende fietspaden bevinden.

2.3.2. VERVOERMIDDELENBEZIT

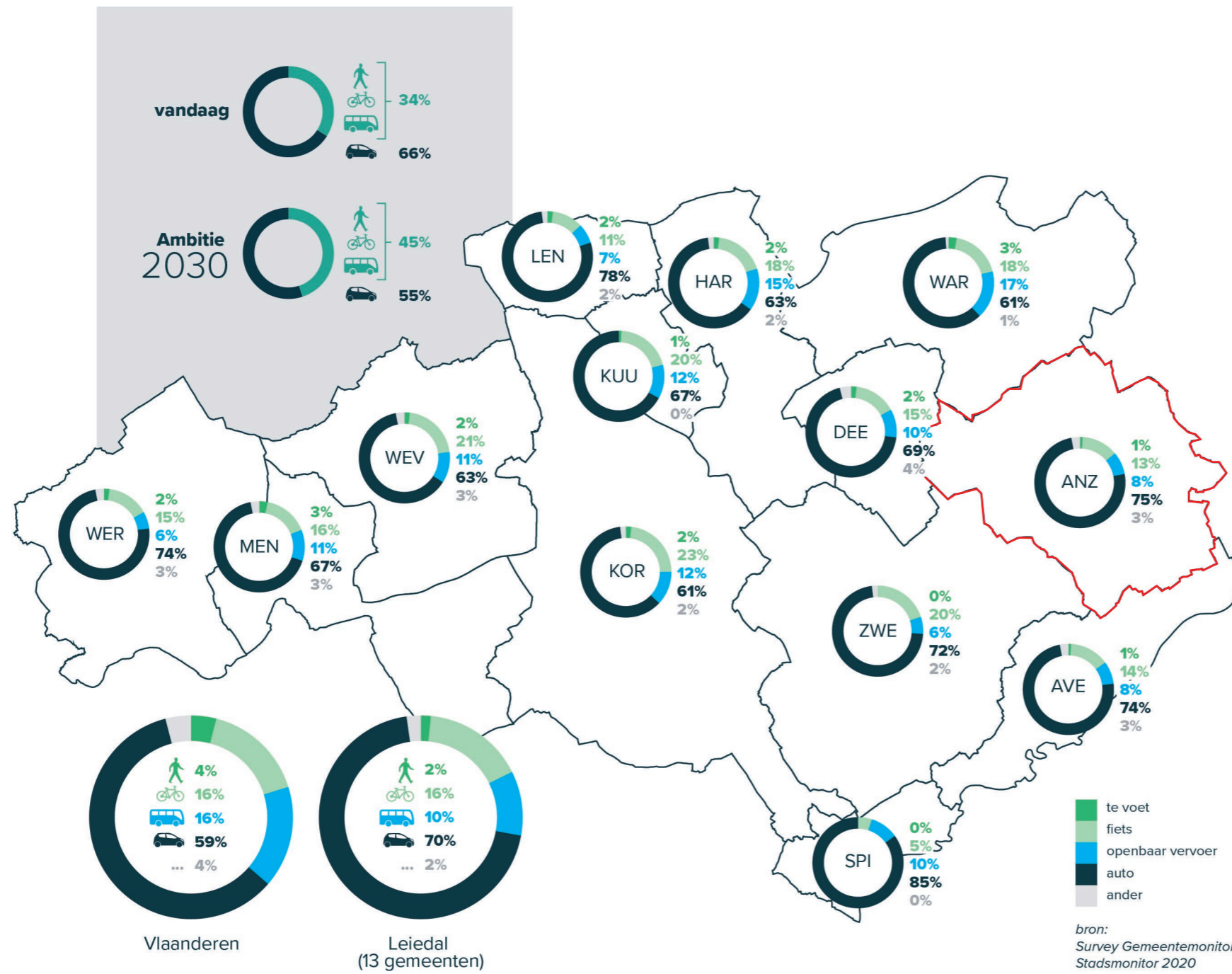
97% van de Anzegemse gezinnen beschikt over een wagen, dit aandeel ligt hoger dan het Vlaamse gemiddelde waar slechts 92% van de gezinnen over een wagen beschikt.

Wat het fietsbezit betreft beschikken 87% van de gezinnen over een fiets, wat overeenkomt met het Vlaams gemiddelde.

2.3.3. MODAL SHIFT

De term modal shift verwijst naar het vooropstellen van een andere verhouding in de vervoerswijzekeuze (modal split). Binnen de huidige tendenzen zien we een duidelijke verschuiving naar meer duurzame verplaatsingen. Anzegem had conform de cijfers van de gemeentemonitor een aandeel van 25% duurzame modi. De VVR Kortrijk had in 2021 een aandeel van 35% duurzame modi. De Vervoerregioraad Kortrijk keurde op 18/06/2021 de ambitie goed om in de regio in zijn geheel te streven naar een modal split van ⁵⁵/₄₅. Deze zou getrapd gerealiseerd worden tegen 2030. In stedelijke gebieden moet er een grotere inspanning gedaan worden. Ook binnen het Vlaams - en lokaal klimaat en energiepact wordt een duurzame modal shift nagestreefd.

Om deze ambities waar te maken zal ook Anzegem haar steentje moeten bijdragen. Het louter inzetten op sensibilisatie zal ontoereikend zijn. Het uitwerken van fietsnetwerken (BFF, LFF, schoolfietsroutes...) en voldoende aandacht hebben voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid kunnen hier zeker ook toe bijdragen, maar er zullen ook infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn en een doordacht parkeerbeleid, zoals het inrichten van kwalitatieve routes voor traag verkeer, het plaatsen van verkeersfilters, het terugschroeven van de snelheid, ... Ook het nieuw Openbaar Vervoersplan zal hierin bijdragen. Buslijnen worden beter op elkaar afgestemd en de dienstverlening wordt geoptimaliseerd. Daarnaast kan ook ingezet worden op het faciliteren van deelmobiliteit en zodoende Mobility as a Service te faciliteren.



2.4. Ambities toekomstige mobiliteit Anzegem

2.4.1. STRATEGISCHE MOBILITEITSVISIE ANZEGEM

STO(E)P principe als katalysator voor de modal shift

Via het STO(E)P-principe wordt verder ingezet op het verduurzamen van verplaatsingen in de gemeente Anzegem, meer mensen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Dit met extra aandacht voor de bebouwde kom.

Verblijven in de kernen staat voorop

Anzegem legt de nadruk op het verhogen van de veiligheid op de wegen, met extra aandacht voor de zwakke weggebruiker. Dit kan door het inzetten op verschillende maatregelen zoals verkeerseducatie, het invoeren van zone 30, inzetten op handhaving en zo verder. Aansluitend hierbij is het gemotoriseerd verkeer zo goed mogelijk te sturen, waardoor het aantal conflictpunten met traag verkeer wordt gereduceerd. Het is bijgevolg van belang aandacht te hebben voor de categorisering van het wegennet, alsook voor het vrachtrouten netwerk. De eerste aandacht gaat in eerste instantie uit naar de afgebakende bebouwde kom.

Er wordt maximaal gestreefd naar het vermijden van verkeersslachtoffers.

Een kwalitatief en fijnmazig fietsrouten netwerk

Anzegem heeft een kwalitatief en fijnmazig fietsroutennetwerk dat een volwaardig alternatief vormt voor het auto gebruik. Deze routes zijn hoogkwalitatief, bij herinrichting staat de veiligheid steeds centraal. Het fietsvademecum is een belangrijk brondocument.

Fix the mix op landelijke wegen

Anzegem streeft naar het eigenlijk gebruik van de landelijke wegen. Landelijke wegen worden in eerste instantie gebruikt door landbouwers om hun perceel te bewerken. Op landelijke wegen die geselecteerd zijn als fietsroute bestaan deze twee functionaliteiten complementair en veilig naast elkaar.

Oneigenlijk gebruik van landelijke wegen wordt zoveel als mogelijk vermeden.

Een duidelijk leesbaar straatbeeld

De gemeente schenkt aandacht aan een duidelijk leesbaar wegbeeld. Snelheid en voorrangregeling wordt bij voorkeur zoveel mogelijk gekoppeld aan de weginrichting. Waarbij de plaats van de trage weggebruiker steeds duidelijk moet zijn voor elke verkeersdeelnemer. Afhankelijk van de situatie kan het traag en gemotoriseerd verkeer gemengd worden. Langs drukkeren assen voor gemotoriseerd of zwaar verkeer dienen de verkeersdeelnemers bij voorkeur te worden gescheiden.

Een toegankelijk openbaar vervoersnetwerk

Dit openbaar vervoersnetwerk bestaat uit een netwerk van strategische haltelocaties die toegankelijk zijn voor iedereen. Daarnaast wenst de gemeente enkele Hoppinpunten te selecteren, waar wordt ingezet op combimobiliteit (een knooppunt van openbaar vervoer en andere modi bv. deelfietsen). Deze Hoppinpunten voldoen aan de kwaliteitseisen zoals decretaal werd vastgelegd. Ook de haltes dienen toegankelijk te worden ingericht.

2.4.2. STRATEGISCHE DOELSTELLING

Vanuit de **vervoerregio Kortrijk** is de ambitie om een antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdagingen van vandaag groot. Uitgaande van de bestaande streekvisie werden in het Regionaal Mobiliteitsplan 5 strategische doelstellingen geformuleerd op vlak van mobiliteit in de regio:

- Vitaal: meer duurzame en actieve verplaatsingen (modal shift)
- Vracht: stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water
- Verkeersleefbaarheid: veilig, gezond en aangenaam
- Vlot: kortere en snellere verplaatsingen
- Voor iedereen: voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep

Deze strategische doelstellingen werden vertaald in duidelijke targets voor de regio. Ook de gemeente Anzegem zal zich inzetten om mee te helpen deze targets te halen. Het lokale mobiliteitsplan is dan ook een beleidsdocument dat verder bouwt op de doelstellingen zoals geformuleerd in het regionaal mobiliteitsplan. Uiteraard dienen de doelstellingen steeds rekening te houden met de schaal van Anzegem.

De targets zoals geformuleerd binnen het Regionaal mobiliteitsplan zijn:

Verkeersongevallen

De Vervoerregio streeft naar 0 verkeersdoden, in overeenkomst met de 'Vision zero' van de Vlaamse overheid, zoals geformuleerd in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Een tussentijdse doelstelling wordt niet geformuleerd want elke dode is er één teveel.

In praktijk zijn de onveilige locaties echter niet op zeer korte termijn weg te werken. De belangrijkste locaties van zwarte punten zijn momenteel reeds opgenomen in lopende projecten en onderzoeken. De Vervoerregio wil de zwarte punten wegwerken tegen 2040 en nieuwe voorkomen.

De regio wil niet afwachten op grootschalige infrastructurele wijzigingen die de verkeersveiligheid zal bevorderen. Ook op korte termijn moet worden ingezet op een daling van de verkeersongevallen en verkeersslachtoffers door volop te gaan voor maatregelen zoals verkeerseducatie, infrastructurele aanpassingen die haalbaar zijn op korte termijn, snelheidsmildering en sensibilisering.

Bijkomend ruimtebeslag

De regio streeft naar een goede balans tussen verharding, groen en water. De regio ondersteunt de Vlaamse doelstelling om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag tegen 2040 tot 0 te herleiden.

Daarnaast wordt in de regionale onthardingsstrategie de doelstelling gesteld om de verhardingsvoet te laten dalen tot minder dan 284 m² per inwoner tegen 2040. Dit komt neer op een daling van 6% van de huidige referentiedatum 2015 tegen 2040.

Voor transportinfrastructuur is hier echter een dualiteit. Enerzijds zullen bijkomende fietspaden, busbanen noodzakelijk zijn voor het bereiken van de doelstellingen rond modal shift, anderzijds moet worden getracht de onnutte verhardingen, zowel in de bestaande infrastructuur als bij nieuwe, tot een minimum te beperken. De doelstelling van ontharding van 6% voor publieke wegenis uit de regionale onthardingsstrategie wordt onderschreven tegen 2040 t.o.v. 2015.

Toegankelijkheid haltes

Op vlak van toegankelijkheid van de haltes worden de Vlaamse doelstellingen onderschreven vanuit de regio.

In het Masterplan Toegankelijkheid worden deze doelstellingen omschreven als: 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030, waarvan bestaande minimaal mits assistentie. Door 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net tegen 2030 toegankelijk aan te leggen kunnen ongeveer 70% van de reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit. 100% van de haltes opgenomen in

een Hoppinpunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Indien bij de inrichting van een mobipunt een nieuwe halte wordt voorzien, dan wordt deze meteen toegankelijk aangelegd.

Modal shift vrachtverkeer

Door haar centrale ligging en (op logistiek niveau) beperkte omvang, vormt Vervoerregio Kortrijk maar één radartje in het grotere logistieke systeem. Dit betekent dat de Vervoerregio geen doelstellingen kan bepalen die qua ambitieniveau sterk afwijken van de Vlaamse doelen. Anderzijds is de Vervoerregio zich ook bewust van haar meerwaarde voor het logistieke geheel en zal het dus actief haar steentje bijdragen in de realisatie van de Vlaamse doelstellingen. Er wordt gestreefd naar een transitie van 4% vrachtverkeer naar duurzamere logistic (spoor, water...) tegen 2030.

Modal shift personenvervoer

Veel strategische doelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze). Een modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen wordt door de regio gezien als een van de belangrijkste doelstellingen. Met een model split van 34% duurzame vervoersmodi en 66% niet duurzame heeft de vervoerregio nog een hele weg te gaan. Rekening houdend met de doelstellingen uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan om het aantal voertuigkilometers voor personenwagens met 15% te laten dalen staat de regio achter een zeer ambitieuze target. De vervoerregio stelt als target een aandeel van 45% duurzame modi in de vervoerregio tegen 2030. Dit betekent een afname van het aantal niet duurzame verplaatsingen met 14% (104.373) en een toename van duurzame verplaatsingen met 35% (135.637).

De regio wordt gekenmerkt door verschillende gebiedstypes. In de landelijke gebieden wordt een daling van minimaal 6% van het aandeel niet duurzame vervoersmiddelen nagestreefd. In de meer stedelijke gebieden (de centra van grote en middelgrote steden en de verstedelijkte Leieband) wordt een hogere ambitie verwacht zodoende de globale modal shift met 11% voor de gehele regio te kunnen bereiken. Anzegem wordt grotendeels beschouwd als landelijk gebied, zo behoort de kern van Vichte tot randstedelijk gebied.

Mobiliteitstransitie

Bij het opstellen van deze targets bleek reeds dat een doorgedreven mobiliteitstransitie nodig zal zijn om de ambitieuze doelen van de vervoerregio te halen. Dit vereist een integrale aanpak, uitgaande van drie pijlers die elkaar versterken (gedrag, ruimte en mobiliteitsaanbod)

- Actief ondersteunen van gedragsverandering
- Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbonden
- Naar een beter en omgevingsvriendelijker mobiliteitsaanbod
- Samenwerking als sleutel voor succes
- De mobiliteitstransitie in de praktijk: innoveren, uitproberen en al-doende bijsturen
- Gebiedsgerichte aanpak

2.4.3. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

- **Mobiliteit als essentiële schakel** naar een **duurzame leefomgeving**
Anzegem evolueert naar een sturend mobiliteitsbeleid, met een duidelijke wisselwerking met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, milieu, economie. Die sturende rol van mobiliteit leidt tot een vlot bereikbare gemeente waar het goed leven en verblijven is. Deze ambitie is zeer sterk verbonden met het streven naar een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag. Waarbij wordt gestreefd de doelstelling van het Regionaal Mobiliteitsplan mee te helpen behalen.
- Anzegem **versterkt** haar **fietsrouten netwerk**
Investeren in de veiligheid en kwaliteit van een kleinschalig fietsrouten netwerk blijft één van de prioriteiten van Anzegem. Het fietsvademecum is hierbij de leidraad. Extra aandacht wordt besteed aan het spanningsveld op landelijke wegen.
- Anzegem **faciliteert** een **vlotte doorstroming** van het **openbaar vervoer** en zet in op **alternatieve deelsystemen** en toegankelijk uitgeruste haltes.
Het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden, het aanbod van de bus moet betrouwbaar zijn en bedient de dichtsbijzijnde stations en attractiepolen op regelmatige basis. Bushaltes zijn voor iedereen vlot toegankelijk.

Daarnaast faciliteert Anzegem duurzame alternatieven in de vorm van deelsystemen (deelwagens).
- Duidelijkheid traject Omleidingsweg.
In **samenspraak** tussen Anzegem en de hogere overheden wordt verder **onderzocht** in welke mate de **omleidingsweg** opnieuw moet worden opgenomen. Rekening houdend met dit mobiliteitsplan.
- Anzegem zet in op duidelijk **leesbare wegen** en een **logisch snelheidsbeleid**
Duidelijk leesbare wegen dragen bij aan veilig verkeer. De wegencategorisering is de kapstok voor dit alles. Ze draagt bij aan een duidelijk snelheidsbeleid, weginrichting, voorrangssituatie. Een leesbaar wegbeeld stimuleert correct gebruik van de openbare weg door elke verkeersdeelnemer. De aandacht gaat uit naar landelijke wegen en de wegen binnen de bebouwde kom.
- Anzegem zet in op **elektrificering**
Naast het verduurzamen van de eigen vloot, zet Anzegem in op het ondersteunen van de elektrificatie door het uitwerken van een gebiedsdekkende laadpalenkaart voor de gemeente. Door het aanduiden van strategische laadpaallocaties maakt Anzegem de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening.
- Anzegem zet in op een **datagedreven mobiliteitsbeleid**
Iedereen wordt dagelijks geconfronteerd met mobiliteit. Bijgevolg is mobiliteit vaak een beladen thema met uiteenlopende ideeën. Anzegem wenst beleidsvoering omtrent mobiliteit te objectiveren door het uitbouwen van een datagedreven mobiliteitsbeleid door systematisch verzamelen en interpreteren van data.
- Anzegem mobiliteit **over de grenzen heen**
De gemeente zet in op data opbouw en data uitwisseling met naburige gemeenten en steden, mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrens. Intergemeentelijk overleg op regelmatige tijdstippen draagt bij aan een betere afstemming.

Richtinggevend gedeelte

3. Werkdomein A: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Ruimtelijke maatregelen moeten ervoor zorgen dat nieuwe functies op de juiste plaats komen te liggen. Dit wil zeggen op een plaats die zowel vanuit ruimtelijk als vanuit mobiliteitsoogpunt wenselijk is. De inplanting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet er immers voor zorgen dat de mobiliteitstoename zoveel mogelijk beperkt blijft en dat men voor het bereiken van deze functies niet in de eerste plaats op de auto beroep moet doen.

Voor de inplanting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de keuzes niet in eerste instantie in het mobiliteitsplan gemaakt, maar wel in de ruimtelijke beleidsplannen. Onderstaand hoofdstuk geeft de doelstellingen die een invloed hebben op mobiliteit uit het voorontwerp Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Anzegem weer. Daarnaast worden voor een aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste maatregelen op het gebied van mobiliteit gegeven.

3.1. Beleidsplan ruimte West-Vlaanderen voorontwerp

Op 17 maart 2022 keurde de deputatie de conceptnota ruimtelijk beleidsplan West-Vlaanderen goed. Waarna een publieke raadpleging met adviesronde liep van 5 september tot 4 december 2022. Op basis van deze input werd de stap van conceptnota naar voorontwerp gezet. Onderstaand wordt een samenvatting gegeven voor de relevante zaken ikv mobiliteit.



Volgende tekst zijn ambtelijke teksten en geen beleidsmatig goedgekeurde teksten.

3.1.1. LEVENDIGE EN VERBONDEN DORPS-EN STADSKERNEN

Levendige en verbonden dorps-en stadskernen

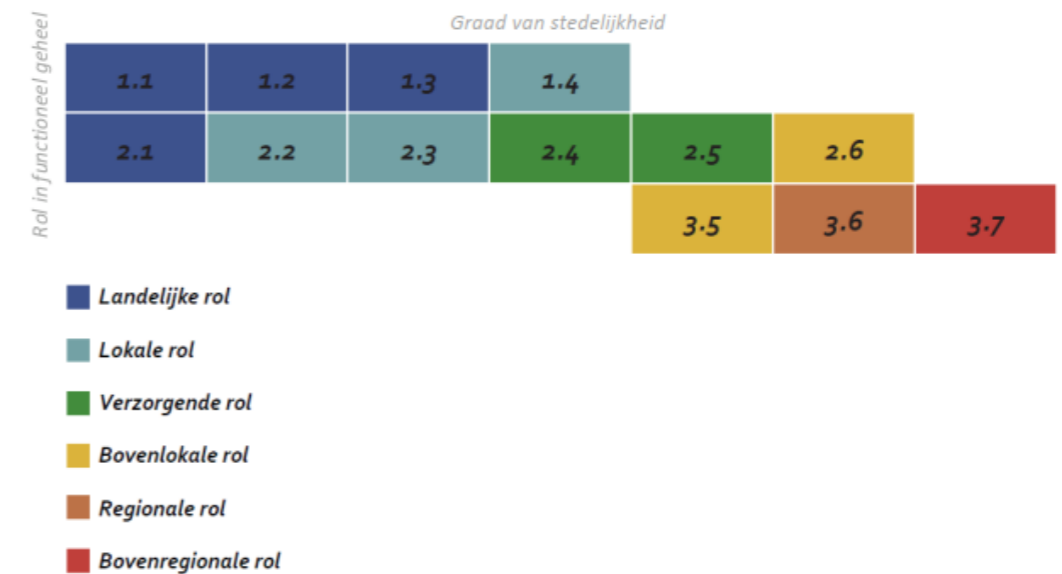
Beleidslijn A: maximale versterking van kwaliteit van alle West-Vlaamse dorps- en stadskernen

Samen met steden en gemeenten en andere partners willen men maximaal inzetten op de kwaliteit van alle dorps- en stadskernen. Dit doen we op drie manieren:

- door kwaliteitsvolle dorps- en stadskernen uit te bouwen door:
 - **in te zetten op ontmoeting** en bijgevolg ruimte te maken voor ontmoetingskansen in de publieke en semi-publieke ruimte. Deze ontmoetingen worden verhoogd door de inrichting van de straat.
 - **te verbinden met het omliggende landschap**, door onder andere trage verbindingen uit te bouwen
 - **de verkeersleefbaarheid te verbeteren**, door voldoende ruime voetpaden en fietsverbindingen te realiseren, door straten autoluw te maken of snelheidsbeperkingen voor autoverkeer in te voeren
- door duurzame mobiliteit als verbinding tussen dorps-en stadskernen naar voor te schuiven
Speerpunten voor de Provincie West-Vlaanderen zijn hier de **fiets** en de verder uitbouw van gemeentee-overschrijdende infrastructuur. Naast de fiets vormt ook het **openbaar vervoer** een essentiële schakel, om het openbaar vervoer zo performant mogelijk te maken is afstemming tussen de verschillende vervoersmodi cruciaal. De uitbouw van **multimodale knooppunten** dient doordacht te gebeuren.
- door het rendement van de bebouwde en verharde ruimte te optimaliseren
- **Stimuleren maximale verwevenheid**, door verwevenheid te stimuleren in dorps-en stadskernen. Deze verwevenheid zorgt enerzijds voor nabijheid, maar ook voor een logistiek vraagstuk.

Beleidslijn B: versterken van het netwerk van dorps- en stadskernen

Wil de verschillende ruimtevragen koppelen aan hun geschikte locatie. Hiervoor werd een kerntypering gedaan waarbij de stedelijkheid en de relatie tussen de kernen in kaart is gebracht. Dit resulteert in een genuanceerde typering van 13 kerntypes in West-Vlaanderen.



Anzegem en zijn deelkernen worden als volgt ingedeeld:

- Engelhoek (1.1) landelijke rol
- Ingooigem (1.1) landelijke rol
- Anzegem station (1.1) landelijke rol
- Heirweg (1.2) landelijke rol
- Anzegem (2.4) verzorgende rol
- Vichte (2.5) verzorgende rol
- Tiegem (1.1) landelijke rol

De gemeente Anzegem gaf aan de Provincie volgende zaken mee:

- Anzegem en Anzegem-station moeten als één kern worden beschouwd, die een bovenlokale rol vervult
- Vichte en Engelhoek moeten als één kern worden beschouwd
- Ingooigem vervult een lokale rol
- Tiegem vervult een lokale rol
- Gijzelbrechtegem vervult een landelijke rol

Voor kernen met een landelijke rol is het cruciaal goed verbonden te zijn met omliggende dorps-en stadskernen om zo de voorzieningen bereikbaar te houden waarbij maximaal moet worden ingezet op de fietsverbindingen en trage wegen.

- Kernen met een lokale rol zetten in hoofdzaak in op het verhogen van de kwaliteit en een slimme transformatie van de dorpskern. Deze dorpskernen zijn niet de plekken om grote woonontwikkelingen te realiseren. In functie van een duidelijke behoefte aan woongelegenheden voor specifieke doelgroepen in de kern is een beperkte inbreiding en verdichting mogelijk
- Kernen met een landelijke rol richten zich prioritair op het voorzien in lokale behoeften op schaal van de kern

Voor kernen met een verzorgende rol wil de Provincie West-Vlaanderen bestendigen en versterken, ze zorgen namelijk voor een belangrijke nabijheid van tal van voorzieningen van omliggende 'kleinere dorpskernen'

- Kernen met een verzorgde rol hebben voldoende draagkracht om te kunnen instaan voor de opvang van

de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden

- Kernen met een verzorgde rol zetten prioritair in op voorzieningen voor lokale behoeften

Ruimte voor niet-verweefbare economische en andere activiteiten

De Provincie West-Vlaanderen wil maximaal inzetten op het verweven van functies indien mogelijk. Een belangrijke randvoorwaarde om na te gaan of een functie verweefbaar is, is de mobiliteit. Hierbij is de afzetmarkt of de aantrekkingswaarde van cruciaal belang. Er dient steeds te worden nagegaan of de verkeersveiligheid of verkeersleefbaarheid in het gedrang komt. Deze oefening dient ook steeds te gebeuren bij vragen betreffende bestendinging of uitbreidingsvragen.

3.2. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Anzegem

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Anzegem (GRS) werd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen goedgekeurd op 31 maart 2005. Het huidige GRS is sterk verouderd, echter is het een belangrijk brondocument voor het mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan is niet strijdig met het huidige GRS. Echter zal op termijn een update van het GRS noodzakelijk zijn. Voor meer informatie over het GRS wordt verwezen naar het brondocument.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan zijn nauw met elkaar verbonden. Ruimte heeft een zeer grote impact op mobiliteit en omgekeerd. Bij een eventuele herziening van het gemeentelijk structuurplan is het belangrijk de ambities van het mobiliteitsplan hierin op te nemen en te ondersteunen.

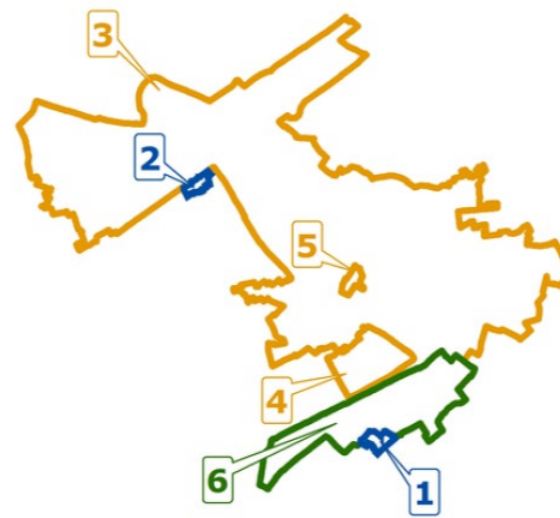
3.3. Afbakening kleinstedelijk gebied Waregem

Voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Waregem werd een PRUP opgemaakt dat door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd op 16/10/2012.


Nabij de gemeentegrens van Anzegem situeren zich twee deelRUP van deze afbakening.


- deelRUP Zuidelijk regionaal bedrijventerrein

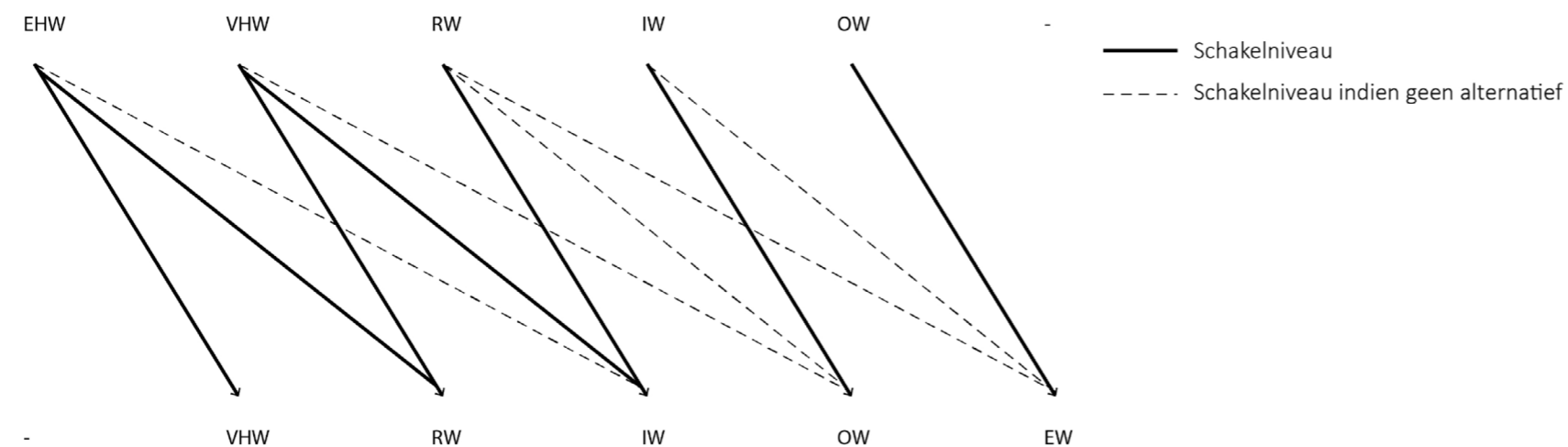
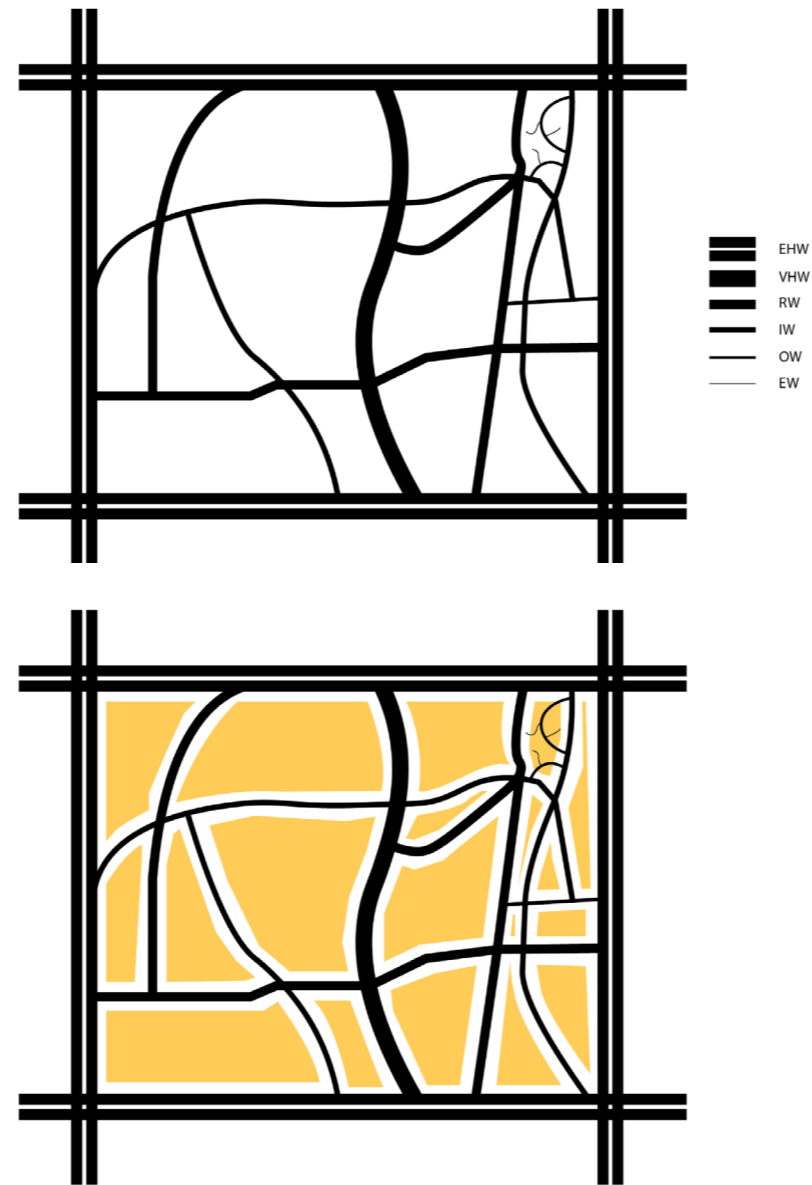
Het deelRUP Zuidelijk regionaal bedrijventerrein van dit herziene RUP uit 2018 werd door de Raad van State geschorst op 7/02/2019. De provincieraad heeft daarom de definitieve vaststelling van dit deelRUP hernomen op 25/04/2019 (6). Hierdoor blijft een beperkt gedeelte van het originele deelRUP uit 2012 nog van kracht (1).



- **Europese hoofdwegen** vormen een grofmazig raster en eigenstandig netwerk
- **Vlaamse hoofdwegen:** vormen met de Europese hoofdwegen eveneens een grofmazig raster (Vlaamse hoofdwegen op zich vormen geen eigenstandig raster)
- **Regionale wegen** vormen samen met de Vlaamse en Europese hoofdwegen de regionale rasters, de regionale wegen op zich vormen geen eigenstandig raster
- **Interlokale wegen** vormen een fijnmazig raster, dat ten dele eigenstandig is
- **Lokale ontsluitings- en erftoegangswegen** vormen boomstructuren

 Grofmazig netwerk gevormd door Europese hoofdwegen: maasdoorsnijdingen mogelijk

 Interlokale mazen vormen een fijnmazig netwerk en zijn niet doordringbaar



3.4. Nieuwe wegencategorisering

In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 werd opgenomen: "Vlaanderen voert een nieuwe wegencategorisering in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategorie".

Hiervoor werd een opdracht gegeven om een studie uit te voeren: Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen (UAntwerpen, Mint & Patrick Maes, februari 2019).

Deze studie richtte zich op de creatie van een robuust wegennet. Binnen deze studie werd de bestaande wegencategorisering geanalyseerd en geëvalueerd. Hieruit vloeide een nieuw netwerkconcept met bijhorende inrichtingsprincipes.

Het voorstel reduceerde het aantal categorieën van 9 naar 6, twee per niveau. Hierbij werd bepaald hoe geschakeld kan worden tussen de niveaus en aan welke inrichtingseisen de categorieën dienen te voldoen zodoende een leesbare weginrichting te bekomen.

Het netwerkconcept gaat niet langer uit van hoofdzakelijk boomstructuren maar voorziet een bovenlokaal netwerk van mazen waarbij enkel nog het lokale netwerk uit boomstructuren bestaat. Dit impliceert dat het lokale netwerk geen maasdoorsnijdingen meer kan maken waardoor het hogere netwerk van mazen ondoordringbare mobiliteitskaders afbakt.

Het nieuwe concept voor de wegencategorisering werd ook toegepast bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan, waarbij de vervoerregio een beslissing nam over de afbakening van de interlokale mazen. Daaropvolgend kan de verdere uitwerking op het lokale niveau door de gemeente opgenomen worden in het lokale mobiliteitsplan.

3.4.1. DOEL VAN DE WEGENCATEGORISERING

Deze categorisering heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenste gebruik is van de weg, hetgeen toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting van die wegen. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types van wegen worden gekoppeld moeten er namelijk voor zorgen dat elke weg wordt gebruikt volgens de functie die hij heeft toebedeeld gekregen in de categorisering.

De ontwerper van de wegeninfrastructuur dient na analyse van de situatie een aangepaste vormgeving te bedenken. Het beleid moet aangepaste infrastructurele, wettelijke en ondersteunende maatregelen nemen om het gewenste gebruik af te dwingen.

Tevens dient aan deze categorisering een ruimtelijk beleid te worden gekoppeld dat verhindert dat nieuwe probleemsituaties ontstaan in de toekomst.

Door aan elke straat een duidelijk statuut te geven kan beter vorm worden gegeven aan de leesbaarheid van de verkeersstructuur. Iedere weg of straat krijgt een geëigende plaats in de wegcategorisering en een daarop geënte eigen weginrichting, afhankelijk van zijn verkeersfunctie én zijn ruimtelijke omgeving.

3.4.2. OVERZICHT VAN DE CATEGORIEËN

De categorisering van de wegen is grondig gewijzigd in vergelijking met het vorige beleidplan en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Aanleiding hiertoe is de nieuwe wegcategorisering. Conform het decreet is de selectie van hoofdwegennet en het dragend netwerk een bevoegdheid van de vervoerregio, de Vlaamse overheid en Europa, een lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op. De opgenomen selecties zijn bijgevolg louter informatief, de meest actuele toestand van de selecties dient te worden geraadpleegd bij de respectievelijke bevoegdheidsinstanties.

Hoofdwegennet

Binnen de nieuwe wegcategorisering bestaat het hoofdwegennet uit Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen. Op het grondgebied van Anzegem wordt geen Europees Hoofdwegennet geselecteerd. De dichtsbijzijnde geselecteerde weg van deze grootteorde is de E17. Er worden geen Vlaamse hoofdwegen geselecteerd.

Vlaanderen is bevoegd voor de selectie van het Europees en Vlaams hoofdwegennet. De vervoerregio heeft een adviserende rol in de selectie ervan.

Dragend netwerk

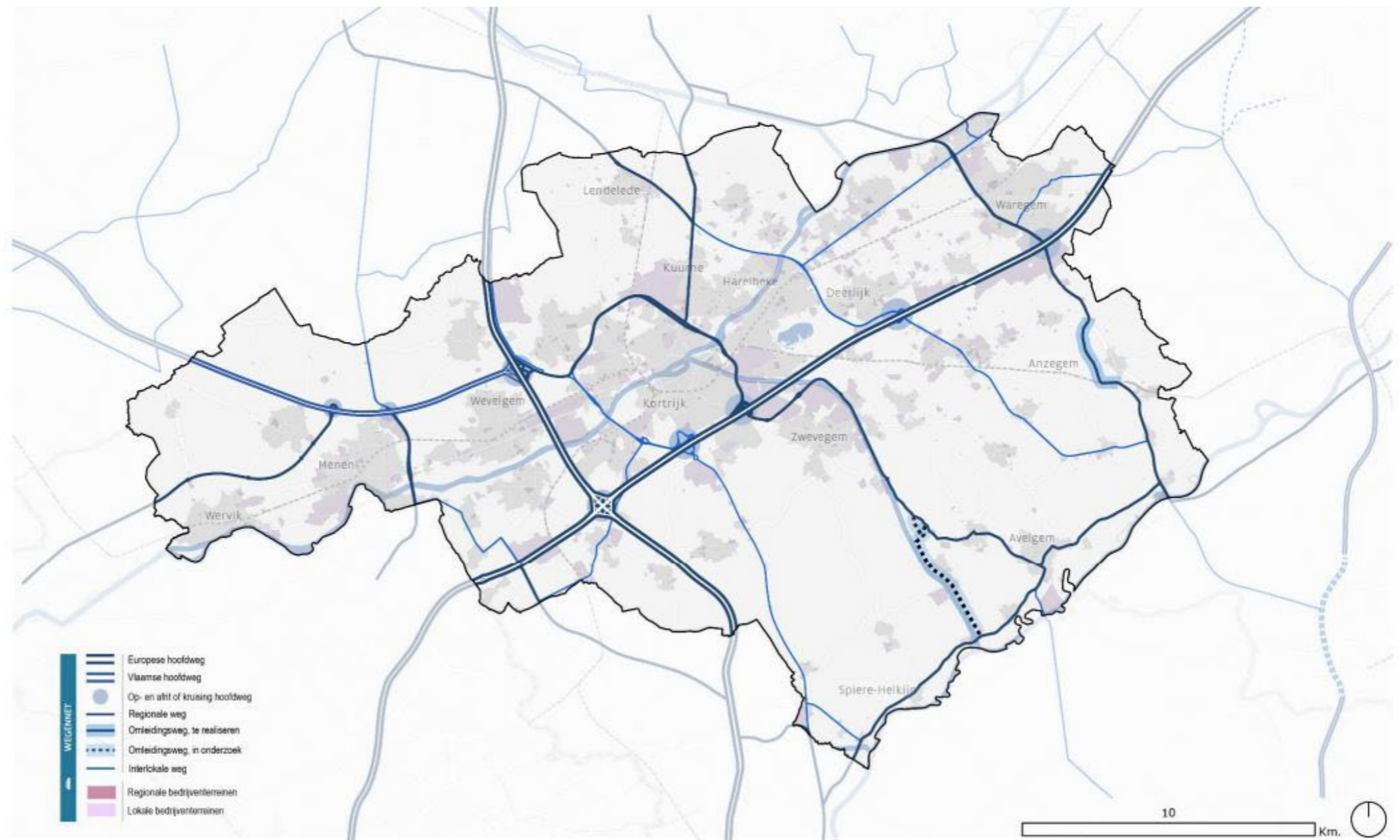
Binnen de nieuwe wegcategorisering bestaat het dragend netwerk uit Regionale wegen en Interlokale wegen. Zo werden in de regio verschillende regionale wegen aangeduid zoals de N8 en N60. De N382 is gedeeltelijk gelegen op het grondgebied Anzegem. Op lokaal niveau zijn alle regionaal geselecteerde wegen belangrijke wegen, maar op regionaal niveau zijn er geen onbelangrijke nuances onder meer naar vrachtwagenrouting. Bijgevolg kan de N382 worden opgenomen binnen het dragend netwerk, de effectieve categorisering dient te worden geraadpleegd in het regionaal mobiliteitsplan. De effectieve selectie van de N382 is op vandaag nog onduidelijk en zal verder in het regionaal mobiliteitsplan worden bepaald.

Op grondgebied Anzegem is één interlokale weg geselecteerd, zijnde de N36. De N36 verbindt Anzegem met Deerlijk en Avelgem. De Vervoerregio bezorgt een voorstel van dragend wegennet aan de minister, waarna de minister dit goedkeurt. De steden en gemeenten hebben een adviserende rol in de selectie van de interlokale wegen.

Lokaal netwerk

De selectie van het lokaal netwerk is een bevoegdheid van de lokale overheid. In principe schrijft de nieuwe wegcategorisering voor dat het lokaal netwerk dient te bestaan uit twee wegcategorieën: ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

NETWERKNIVEAU'S	WEGCATEGORIEËN		NETWERKSTRUCTUUR	MAZEN	SELECTIEBEVOEGDHEDEN	
	NAAM	AFKORTING			BESLISSINGSNIVEAU	ADVIES
Hoofdwegenet	Europese hoofdwegen	EHW	Rasters EHW	Europese mazen	Europa	Vlaanderen
	Vlaamse hoofdwegen	VHW	Rasters VHW	Vlaamse mazen	Vlaanderen	Vervoerregio
Dragend netwerk	Regionale wegen	RW	Rasters RW	Regionale mazen	Vlaanderen	Vervoerregio
	Interlokale wegen	IW	Rasters IW	Interlokale mazen	Vervoerregio	Gemeente
Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW	Boomstructuren		Gemeente	Vervoerregio
	Erftoegangswegen	EW	OW + EW		Gemeente	Vervoerregio



SELECTIE WEGENCATEGORISERING

Wegencategorisering Vervoerregio Kortrijk (Synthesenota regionaal mobiliteitsplan 2022)

3.4.3. LOKAAL NETWERK

De ontsluiting van de interlokale mazen gebeurt door de lokale wegen. Deze hebben in tegenstelling tot de dragende wegen geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau. Er dient bijgevolg actief te worden ingezet op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer. Enkel lokaal verkeer maakt gebruik van de lokale wegen (herkomst/bestemmingsverkeer).

Het lokale wegennet ontsluit de gebieden binnen het raster van regionale en interlokale wegen en zo ook aanpalende gemeenten naar elkaar. Lokale wegen kunnen ook functioneren als erftoegangswegen. In tegenstelling tot de vorige twee netwerken vormen de lokale ontsluitings- en erftoegangswegen boomstructuren. De selectie van de lokale weg is een bevoegdheid van het lokale bestuur. MOW legde de inrichtingsprincipes voor deze wegen vast.

Binnen de interlokale maas wordt het lokale verkeer gebundeld op drukkere wegen die een veilige afwikkeling van de verkeersstromen naar het dragend wegennet voorzien. Bij hogere intensiteiten zijn voor fietsers fietspaden noodzakelijk langsheen deze wegen. Tussen deze drukkere lokale wegen ontstaat hetzelfde principe als de interlokale maas maar dan op lokaal niveau (lokale mazen).

In deze lokale mazen gaan we uit van traag verkeer, waar in hoofdzaak wordt gewoond en verbleven. Maatregelen stimuleren dan ook traag verkeer door bijvoorbeeld het invoeren van zone 30, het aanleggen van fietsstraten, woonerven, speel- en leefstraten. De woonwijken zijn uitsluitend bedoeld voor lokaal verkeer.

De selectie van het lokaal netwerk is een bevoegdheid van de lokale overheid. In principe schrijft de nieuwe wegencategorisering voor dat het lokaal netwerk bestaat uit twee wegencategorieën: ontsluitingswegen en erftoegangswegen. In Anzegem wordt er een subcategorie toegevoegd secundaire wijkontsluitingswegen. Dit betreft een verfijning van de erftoegangswegen, waarbij een lichte variatie kan worden toegestaan in kader van snelheid en inrichting.

Voor de logica achter de selectie van de lokale wegencategorisering wordt verwezen naar de onderzoeksnota.

Lokale ontsluitingswegen verzorgen de onderlinge verbinding tussen de kernen en ontsluiten deze naar het hoger wegennet. Ze hebben geen functie binnen het dragend netwerk. Als ontsluitingswegen en secundaire wijkontsluitingsweg worden in Anzegem geselecteerd (zie kaart voor precieze afbakening):

Naam straat	Categorisering (2024) zonder ringweg
Heuntjesstraat	Ontsluitingsweg
Otegemsteenweg	Ontsluitingsweg
Beukenhofstraat/ Oudenaardestraat/Heirbaan/Vichtesteenweg	Ontsluitingsweg
Waregemstraat	Ontsluitingsweg
Pastoor Verrieststraat/Landergemstraat	Ontsluitingsweg
Olekenbosstraat	Sec. Wijkontsluitingsweg

Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de omleidingsweg (zoals vernietigd) door de raad van state niet wordt gerealiseerd. Dit mobiliteitsplan houdt eveneens rekening met een eventueel nieuw planinitiatief van de hogere overheid in de toekomst. Bijgevolg wordt een wegencategorisering meegegeven indien de omleidingsweg wel wordt gerealiseerd.

wegencategorisering

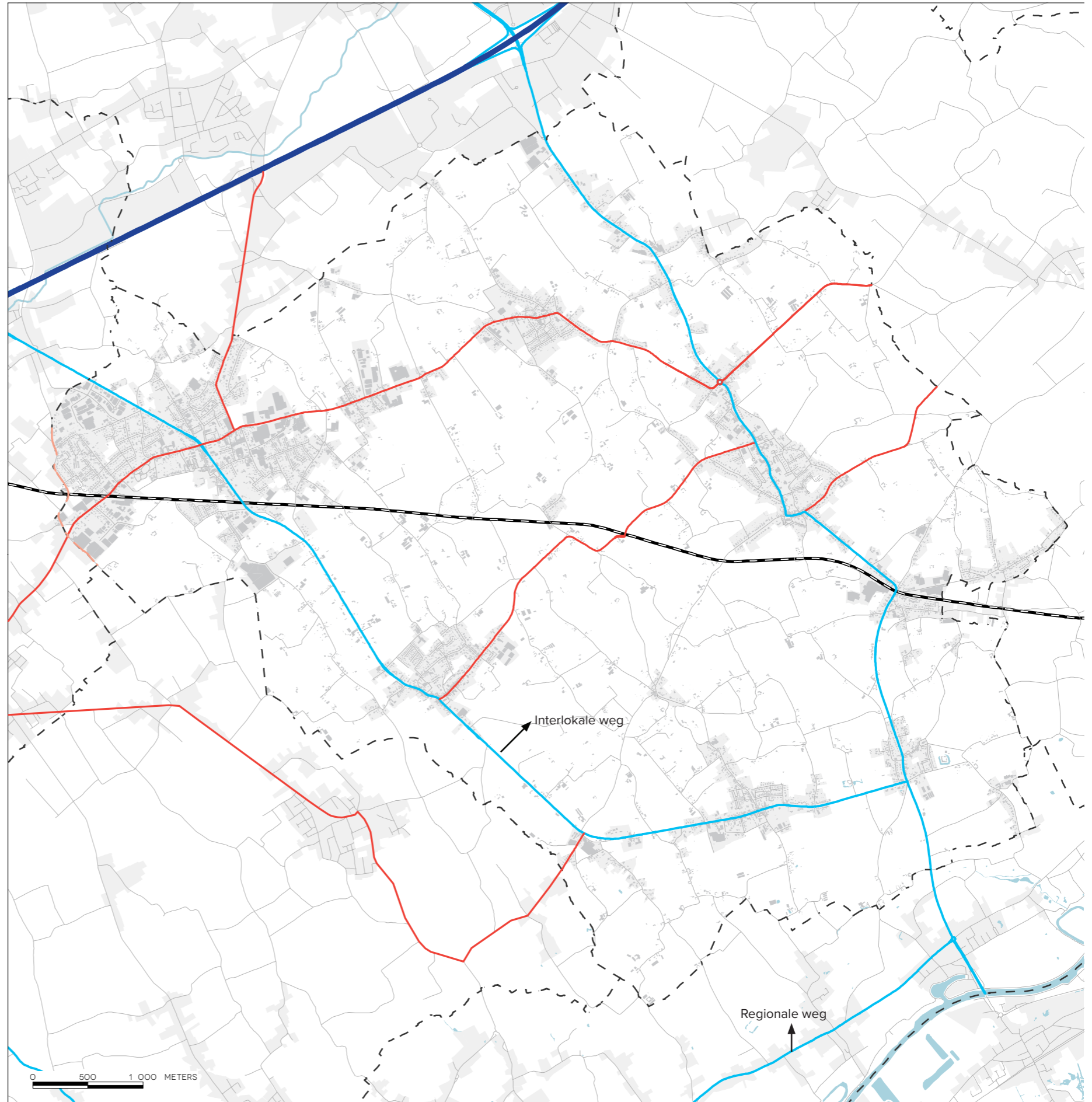
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, JANUARI 2024

LEGENDE

-  Europees hoofdwegennet
-  Vlaams hoofdwegennet
-  Dragend netwerk
-  Ontsluitingswegen
-  Secundaire wijkontsluitingswegen



0 500 1 000 METERS



Omleidingsweg Anzegem

Het traject omleidingsweg kent al een lange voorgeschiedenis. Een overzicht van de ondernomen stappen:

- 2006 vraag vanuit gemeente aan de Provincie om de mogelijkheid van een omleidingsweg te onderzoeken
- 25/10/2018 beslissing voorkeursscenario door deputatie, ten westen van de Lange Winterstraat en via een brug over de spoorlijn
- 17/12/2020 PRUP Omleidingsweg Anzegem wordt voorlopig vastgesteld door de Provincie West-Vlaanderen
- 01/02/2021 tot 02/04/2021 openbaar onderzoek.
- 23/11/2021 definitieve vaststelling PRUP door Provincieraad
- 13/02/2024 Raad van State vernietigde het besluit van de Provincieraad betreffende definitieve vaststelling PRUP Omleidingsweg Anzegem. De Raad van State is van oordeel dat de Provincie niet concreet heeft onderzocht of de in het PRUP voorziene omleidingsweg significante gevolgen kan hebben voor de natuur in de speciale beschermingszone habitatrictlijngebied 'bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen', inzonderheid voor wat de stikstofuitstoot van de geplande infrastructuuringsrepen betreft.

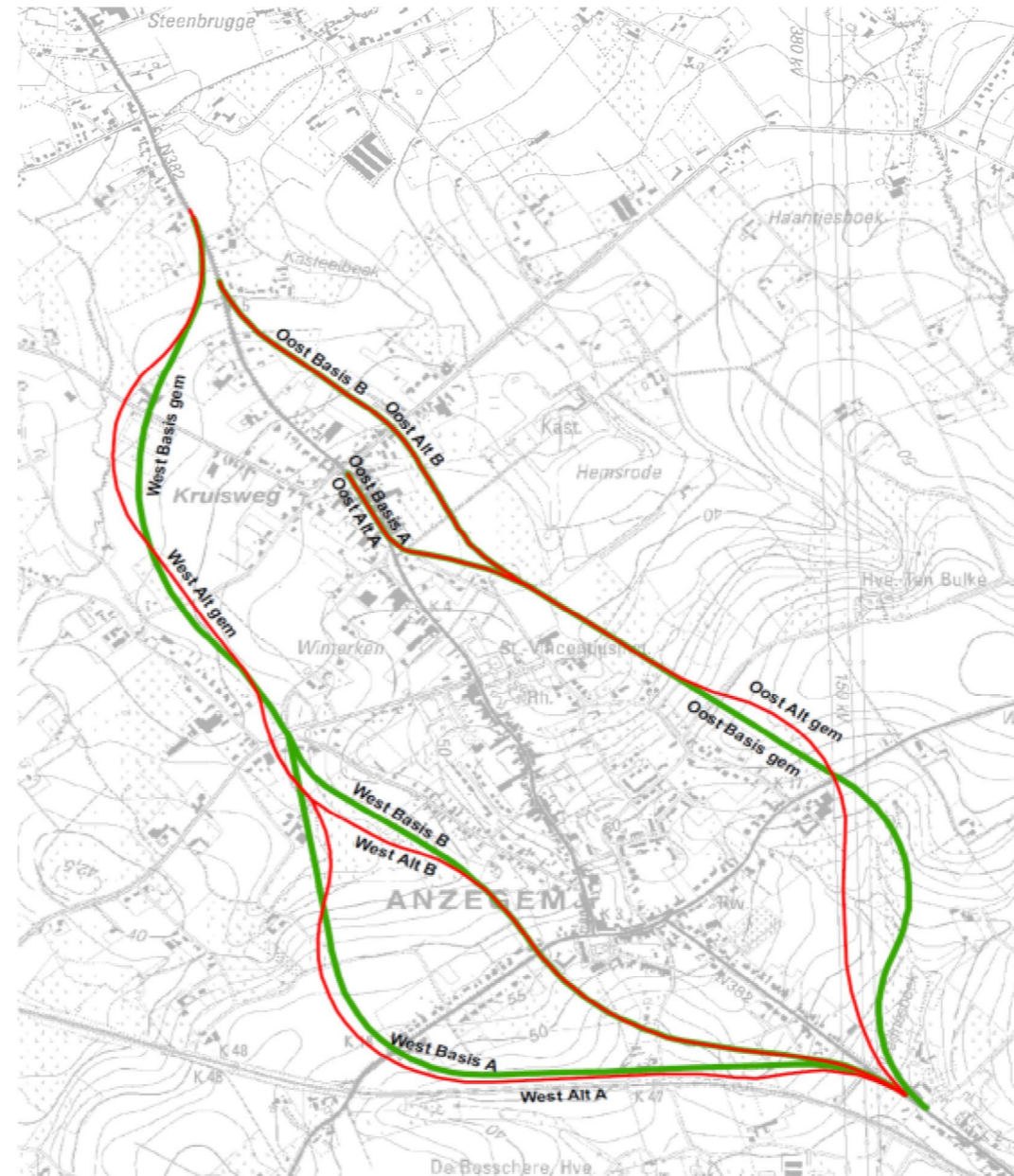
De ringstructuur dient in hoofdzaak te zorgen voor een hogere verkeersleefbaarheid. Hoewel het exacte tracé nog voorwerp tot discussie is, dient in dit mobiliteitsplan rekening te worden gehouden met de realisatie van de ringweg en welke effecten deze kan hebben op de verschillende netwerken, met extra aandacht voor eventuele conflicten met traag verkeer. De N382 zal deel uitmaken van het dragend wegennet.

De gemeente Anzegem heeft volgende visie: Het gemeentebestuur wenst dat de N382 een categorisering als interlokale weg krijgt, tot er op federaal niveau een vrachtrouten netwerk voor gans België is uitgetekend. Indien er toch zou beslist worden om de N382 te categoriseren als regionale weg, moet er een km-heffing voorzien worden die hoger is dan deze op de N60 en N8. Dit zal samen met DMOW moeten worden bekeken binnen het regionaal mobiliteitsplan. Het lokaal mobiliteitsplan kan hierover geen uitspraak doen.

Om te anticiperen op een eventueel nieuw traject in kader van de omleidingsweg wordt alsnog een wegencategorisering uitgewerkt er vanuitgaande dat de Omleidingsweg wordt gerealiseerd conform de visie in het regionaal mobiliteitsplan. De kaart op de volgende pagina doet geen uitspraak over de wens van de gemeente Anzegem in kader van de realisatie van deze omleidingsweg.

Wegencategorisering bij realisatie omleidingsweg

Naam straat	Categorisering (2024) met ringweg
Olekenbosstraat	Secundaire wijkontsluitingsweg
N382 (tussen de nieuwe omleidingsweg)	Secundaire wijkontsluitingsweg
Landergemstraat (tussen N382 en nieuwe omleidingsweg)	Secundaire wijkontsluitingsweg
Vichtesteenweg (tussen N382 en nieuwe ontsluitingsweg)	Secundaire wijkontsluitingsweg
Otegemsteenweg	Ontsluitingsweg
Beukenhofstraat/ Oudenaardestraat/Heirbaan/ Vichtesteenweg	Ontsluitingsweg
Waregemstraat	Ontsluitingsweg
N494	Erftoegangsweg, ontsluitingsweg tussen ringweg en Anzegem
Pastoor Verrieststraat/Landergemstraat	Ontsluitingsweg



VERSCHILLENDE TRACES OMLEIDINGSWEG ANZEGEM IN DE MOBILITEITSSTUDIE INTERFLUVIUM

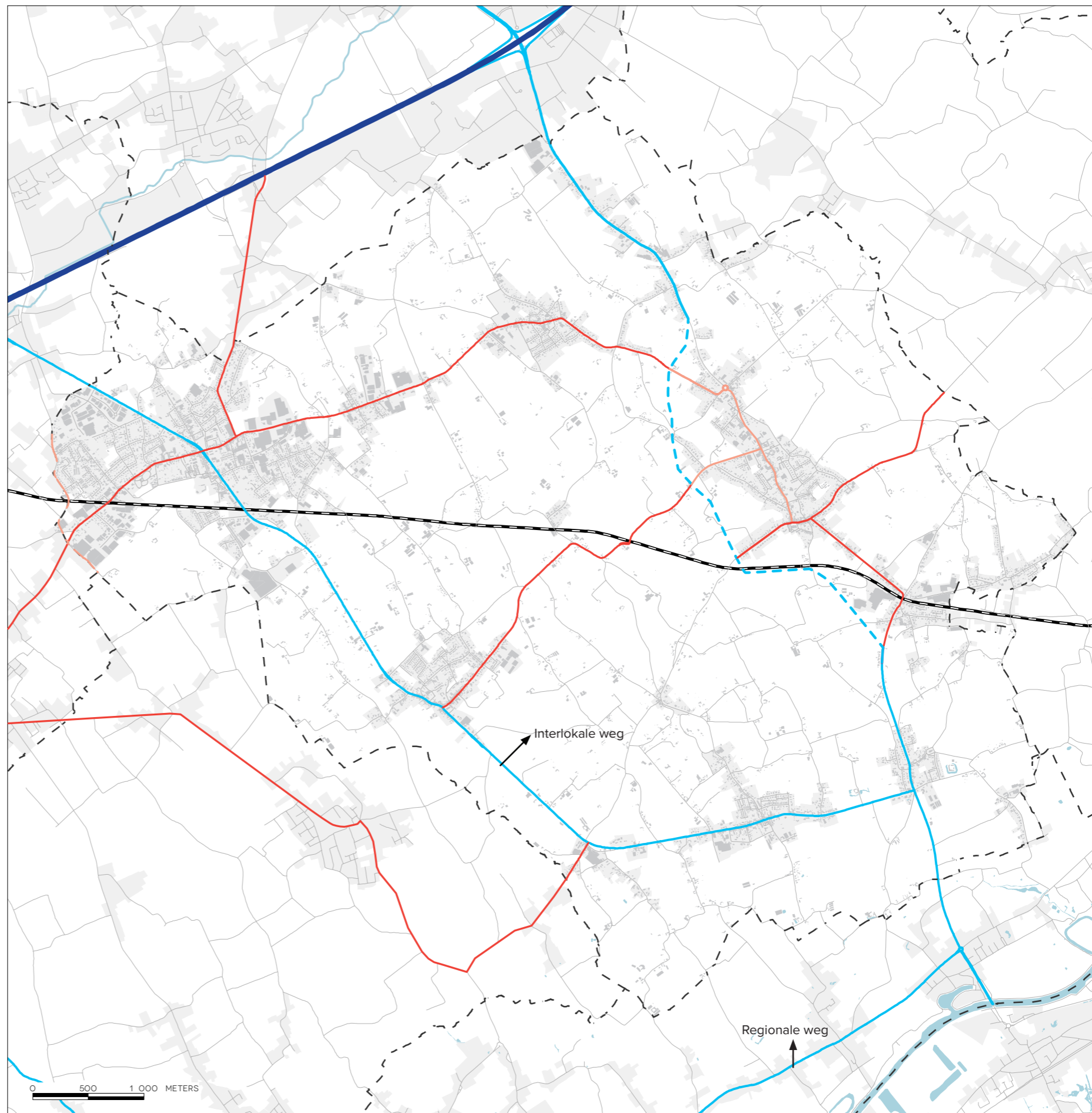
GEWENSTE WEGCATEGORISERING MET RINGWEG

BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL, JANUARI 2024



LEGENDE

-  Europees hoofdwegennet
-  Vlaams hoofdwegennet
-  Dragend netwerk
-  Ontsluitingswegen
-  Secundaire wijkontsluitingswegen



3.5. OV-plan 2021 vervoerregio Kortrijk

Het openbaar vervoerplan werd door de vervoerregioraad reeds goedgekeurd op 2 oktober 2020. Eén van de kernpunten van het 'Vervoer op Maat' principe uit dit vervoerplan zijn de Hoppinpunten. Het nieuwe OV plan werd volledig geïmplementeerd sinds 6 januari 2024.

Hoppinpunten vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit en overstappen binnen het gelaagde OV-netwerk. Daarom is het wel een belangrijk aandachtspunt om mee aan de slag te gaan om de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem te optimaliseren. Concreet wordt binnen de Vervoerregio Kortrijk verder gewerkt op Hoppinpunten in het kader van het opmaken van het Regionale Mobiliteitsplan. Hierbij zal aandacht zijn voor de classificatie van de Hoppinpunten en een goede afstemming op de verschillende vervoernetwerken en bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

De beleidsvisie onderscheidt vier niveaus: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Voor elk van de type Hoppinpunten biedt de beleidsvisie een leidraad voor de prestatie-eisen die horen bij een Hoppinpunt. Er zijn 5 thema's van prestatie-eisen: het mobiliteitsaanbod, de diensten, oriëntatie, ruimtelijke integratie en ontwikkeling. Onderstaande figuur toont deze thema's en subthema's. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de "Vlaamse Beleidsvisie Hoppinpunten".

Zeer belangrijk is ook de link met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het Hoppinpunt. Een goede knooppuntontwikkeling zal de werking van de Hoppinpunten versterken. Maar omgekeerd kunnen Hoppinpunten ook een hefboom zijn voor lokale projecten en groei en verdichting.

Niet alle Hoppinpunten in de Vervoerregio Kortrijk staan op de kaart. In het licht van het voorstel Vervoer op Maat beschouwen we enkel de Hoppinpunten die een belangrijke ondersteuning vormen voor het functioneren van de Vervoer op Maat maatregelen. Dit wil zeggen dat deze Hoppinpunten locaties zijn voor deelfietssystemen vanuit het netwerkprincipe of dat ze een rol spelen in een semiflex systeem. Het aanleggen en inrichten van Hoppinpunten maakt geen deel uit van het budget VoM.

(bron: Openbaar Vervoerplan 2021 - Vervoerregio Kortrijk 2 oktober 2020)

3.6. Deelstudies mobiliteit

3.6.1. ZACHTE RING ANZEGEM

De gemeente Anzegem heeft in 2015 een recreatieve fietsroute uitgestippeld op haar grondgebied. Alle deelgemeenten komen aan bod en er werd gekozen voor een inhoudelijke sterke ring. Het tracé is volledig gebaseerd op het fietsnetwerk met een duidelijk start- en eindpunt. De lus is ongeveer 29 km, kan in twee richtingen gefietst of gewandeld worden en loopt over 13 hoofdpunten.

3.6.2. LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

In het kader van de centralisatie van enkele gemeentediensten naar site nieuw gemeentepunt heeft de gemeente een onderzoek laten uitvoeren voor de uitbouw van een fietsnetwerk dat een vlotte verbinding maakt tussen de deelgemeenten onderling en site nieuw gemeentepunt. Hiervoor werden in eerste instantie trage wegen ingezet. Dit onderzoek toonde aan dat het traag netwerk ontoereikend was om een zelfstandig fietsnetwerk te kunnen creëren. Hiervoor werden ook landelijke wegen betrokken in het onderzoek. Aan de hand van een functietoekenningsplan werd onderzocht welke landelijke wegen potentieel ingezet kunnen worden ter vervollediging van een traag netwerk. Door beide netwerken te combineren kan er een sluitend zelfstandig fietsnetwerk gecreëerd worden. Dit nieuwe functionele netwerk wordt opgenomen binnen het lokaal functioneel fietsnetwerk.

3.6.3. STREEFBEELD 'OVERWEGEN'

Alle maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Centraal binnen het openbaar vervoer staat de trein. Alle tendensen geven aan dat railgebonden transport in de toekomst een belangrijke rol binnen de mobiliteit te vervullen heeft. Om deze rol op zich te kunnen nemen moet dit een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem zijn. Om dit robuust netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol hierin. Overwegen zijn op vlak van veiligheid, stiptheid, capaciteit, onderhoud... zwarte punten op zowel het spoorwegennet als op het wegnnet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegnet na.

Hiervoor is Infrabel bezig met de opmaak van een streefbeeld voor de bestaande overwegen op het grondgebied van de gemeente Anzegem.

3.6.4. MOBILITEITSSTUDIE INTERFLUVIUM

In 2011-2012 werd een mobiliteitsanalyse gemaakt voor het Interfluvium tussen Leie en Schelde, hierin werden aanbevelingen gemaakt voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van deze regio.

In de studie worden enkele problematieken aangekaart. Specifiek voor Anzegem betreft dit de vaststelling van hoge verkeersintensiteiten doorheen de kern Anzegem. Om de verkeersleefbaarheid van de kern te verbeteren werden verschillende omleidingstracés onderzocht.

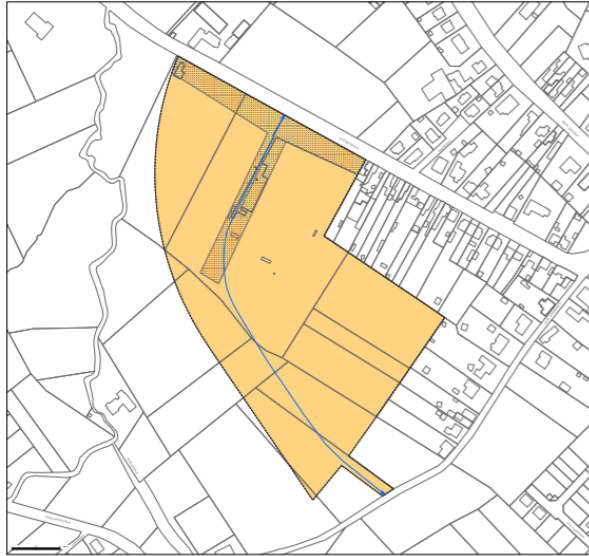
De verschillende problematieken werden getoetst aan een modeldoorrekening. Het model werd aangewend om de effecten op mesoschaal van bepaalde ingrepen in te schatten. Hieruit blijkt dat de realisatie van een omleidingsweg rond Anzegem de intensiteiten doorheen de kern doet dalen tot ca 400 pae tijdens de avondspits. De verkeersleefbaarheid kan er sterk verbeteren. Op mesoschaal treedt er geen verkeersaanzuigend effect op. Op basis van onder meer deze conclusie werd voorgenomen om een provinciaal RUP omleidingsweg Anzegem op te starten om mogelijke tracés te onderzoeken.

Verder worden volgende problematieken geformuleerd voor Anzegem:

- Er is nood aan een geïntegreerde visie: door de grenspositie van Anzegem (tussen Zuid-West-Vlaanderen en Zuid-Oost-Vlaanderen) werd de verkeersprogrammatie vaak weinig gestructureerd en gecoördineerd
- Zwaar vrachtverkeer gaat doorheen de verschillende kernen
- Er zijn nog een aantal vragen met betrekking tot de omleidingsweg rond de dorpskern van Anzegem
- De leefbaarheid van de kernen Anzegem Tiegem, Kaster, Vichte en Ingooigem is belangrijk
- Er is sluipverkeer langs landelijke wegen en woonstraten (bv. verkeer van en naar de bedrijven in de Brabantstraat (Waregem)).

3.7. Strategische ruimtelijke projecten belangrijk vanuit mobiliteitsoogpunt

3.7.1. RUP DRIE KAVEN



Het RUP drie kaven werd opgemaakt om de site van de gemeentelijke voetbalvelden en de sportaccommodatie uit te breiden.

Uit het onderzoek in de uitwerkingsnota blijkt dat een aantal maatregelen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid voor de verschillende modi te verbeteren en om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren:

Mogelijke maatregelen voor voetgangers:

- Aanleggen van een intern voetgangerscircuit dat aansluit op de insteek vanaf de Korte Winterstraat
- Aanleggen van een veilige oversteekplaats op de Vichtsesteenweg
- Mogelijkheid onderzoeken of voetpaden langs de Vichtsesteenweg mogelijk zijn rekening houdende met de breedte van de weg

Mogelijke maatregelen voor fietsers:

- Aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de Vichtsesteenweg
- Voorzien van voldoende fietsparkeerstellingen (minimaal 50 gelet op het aantal fietsers bij bvb. een match)

Mogelijke maatregelen voor het bevorderen van het openbaar vervoergebruik:

- Optrekken van de frequentie van de lijn 81, vooral op woensdagnamiddag en op zaterdag

Mogelijke maatregelen voor gemotoriseerd verkeer:

- Beperken van de snelheid tot 50 km/u ter hoogte van de in- en uitgang van de site: er kan een poorteffect op de Vichtsesteenweg ter hoogte van de Dommelbeek gerealiseerd worden
- Parkeren op de rijweg niet toelaten
- Realiseren van een 61-tal bijkomende parkeerplaatsen langs de zuidzijde van de Vichtsesteenweg
- Realiseren van een parking van maximaal 50 wagens aan de noordzijde van de Vichtsesteenweg als gecombineerd gebruik van de parking langs de zuidzijde niet mogelijk blijkt.
- Beperken van het aantal in- en uitritten van op de Vichtsesteenweg naar de parkings tot maximum twee per zijde

3.7.2. INRICHTING KERK EN OMGEVING

In de toekomst krijgt de kerk en zijn omgeving een nieuwe inrichting. Waarbij een deel van het gemeentehuis wordt afgebroken. Het parkeeraanbod zoals vandaag voorzien, wordt op basis van parkeertellingen gereduceerd.

3.7.3. VERDELING SITE STEVERLYNCK OVER KLEINERE BEDRIJVEN EN NIEUW BEDRIJVENTERREIN TEN NOORDEN VAN DE OUDENAARDESTRAAT

Het voormalige bedrijf Steverlynck en het nieuwe bedrijventerrein liggen langs de Oudenaardestraat in Vichte, een deelgemeente van Anzegem.

De site Steverlynck wordt heringevuld worden met meerdere kleine bedrijfjes en er wordt een volwaardige groenbuffer voorzien ten opzichte van de omliggende woonomgeving.

Ten noorden van deze site, aan de overkant van de Oudenaardestraat, is een bedrijventerrein van 7 ha ontwikkeld. Het gaat om een zone voor milieubelastende industrie volgens het gewestplan. Er werden al een aantal vergunningen afgeleverd voor bedrijven die zich op deze site zullen vestigen.

Uit het onderzoek in de uitwerkingsnota blijkt dat een aantal maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid

voor de verschillende modi te verbeteren en om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren:

Mogelijke maatregelen voor voetgangers

- Aanleg van een veilige voetgangersverbinding en voetpaden langs de Oudenaardestraat naar het centrum van Vichte

Mogelijke maatregelen voor fietsers:

- Aanleggen van vrijliggende fietspaden of aanliggende verhoogde fietspaden langs beide zijden van de Oudenaardestraat

Mogelijke maatregelen voor het bevorderen van het openbaar vervoergebruik:

- Voorzien van bushalte ter hoogte van de sites

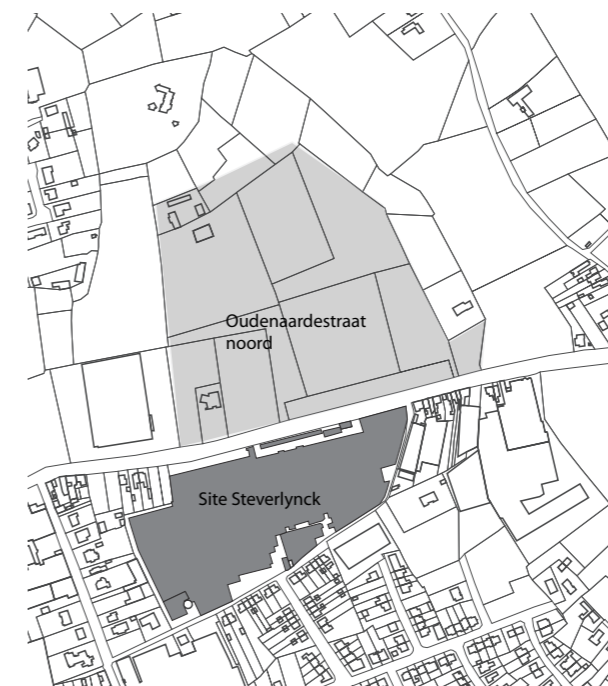
Mogelijke maatregelen voor gemotoriseerd verkeer

- Om overlast voor de kernen Vichte en Heirweg te beperken, wordt het verkeersgenererend karakter van de bedrijven op de site best zo klein mogelijk gehouden, zodat ook de schaal en de hoeveelheid transport beperkt blijft.
- Voorzien van gebundelde ontsluiting op de Oudenaardestraat.
- Wat de inrichting van de Oudenaardestraat betreft, wordt voorgesteld het wegdek visueel te versmallen zodat er minder snel gereden wordt. Er wordt ook voorgesteld om de bebouwde kom tot hier te verruimen.
- Parkeren moet zo veel mogelijk op eigen terrein gebeuren

3.7.4. SITE NIEUW GEMEENTEPUNT (ESCOLYS)

Het gemeentebestuur van Anzegem heeft in 2019 site Escolys gekocht. De site ligt gesitueerd langs de Heirbaan in het gehucht Engelhoek. Een groot deel van de gemeentediensten hebben hier op vandaag reeds hun intrek genomen

Dit zal een invloed uitoefenen op de verkeersafwikkeling van Anzegem, enerzijds door de personen die werkzaam zijn in de gecentraliseerde diensten en anderzijds de bezoekers van de diensten. De bereikbaarheid van de site dient gegarandeerd te blijven voor alle verschillende transportmodi.



4. Werkdomein B: Verkeersnetwerken

De verkeersnetwerken worden per modus weergegeven, ook de aandachtspunten worden opgelijst. Hierbij wordt de volgorde bepaald volgens het STOP-principe. Deze netwerken vormen één complex geheel waarbij verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers voorop staat. Deze netwerken dienen bijgevolg bij te dragen aan de geformuleerde doelstellingen.

4.1. Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/voetgangersnetwerk

4.1.1. ACTUALISEREN BEBOUWDE KOM

De aanduiding van de verblijfsgebieden kan een impact hebben op onder andere het snelheidsbeleid en resulteren in het aanduiden van bv. poorten (snelheidsovergang). Vaak gebeurt deze snelheidsovergang ter hoogte van de bebouwde kom. Daarom werd vooropgesteld de bebouwde kom en het verblijfsgebied met elkaar gelijk te stellen. In de onderzoeksnota werd onderzocht welke delen bijgevolg zouden moeten worden toegevoegd aan de bebouwde kom. De kaart op de volgende pagina is hier een doorvertaling van.

Binnen de bebouwde kom zijn deze verkeersregels van toepassing:

- Geldt een maximumsnelheid van 50 km/u tenzij anders aangegeven
- Parkeren en stilstaan op een verhoogde berm is niet toegestaan tenzij anders aangegeven
- Mogen fietsers met twee naast elkaar rijden tenzij kruisen niet mogelijk is

De verkeersbordendatabank helpt de gemeente een actueel en correct overzicht van alle verkeersborden te raapleggen. Het wordt aangeraden deze databank up to date te houden.

4.1.2. VOETGANGERS, DOORTOCHTEN EN SCHOOLOMGEVINGEN

Voetgangersvoorzieningen

Een kwalitatief voetgangersnetwerk is maatwerk, toch worden enkele principes vastgelegd waarmee steeds rekening dient te worden gehouden. Afhankelijk van de categorisering van het wegennet binnen de bebouwde kom.

Zo geldt bij erftoegangswegen het principe mengen waar het kan, dit is echter zeer afhankelijk van de eventuele aanwezigheid van attractiepolen. Maatwerk is bijgevolg steeds noodzakelijk. Echter bieden voetpaden binnen wijken in combinatie met een lage intensiteit tot opportuniteiten inzake ontharding.

Langs de hogere wegencategorieën wordt eerder het principe van scheiden waar het moet toegepast.

Type voetgangersgebied (Vademecum)	Wegtype (categorisering van de wegen)	Snelheidsregime	Voetgangersinfrastructuur
Voetgangersgebied type I	/	/	Voetgangers gebruiken het volledige openbaar domein
Voetgangersgebied type II	Erftoegangswegen	≤30	Gemengd verkeer (voetgangers mee op de weg) OF voetpad, afhankelijk van de plaatselijke toestand
Voetgangersgebied type III	Ontsluitingswegen	≤50	Verhoogd voetpad

Minimale maatvoering

Een minimale maatvoering voor een voetpad bedraagt 1,5 m. (Enkel bij rooilijnbreedtes kleiner dan 9 m kan hiervan worden afgeweken). Deze minimale breedte laat toe om elkaar op het voetpad te kruisen. Aanwezige obstakels (verlichtingspalen, aansluitingskastjes nutsvoorzieningen, straatmeubilair...) vormen steeds een aandachtspunt, aangezien ze vaak de beschikbare breedte nog verder beperken. I.f.v. hogere voetgangersintensiteiten en groter comfort zijn bredere voetpaden wenselijk.

Daarom zou het uitgangsprincipe ook moeten zijn dat 'overbreedte' in het straatprofiel zoveel mogelijk aan voetgangers (en eventueel aan fietsers) toebedeeld wordt (cfr. het STOP-principe). Hierdoor kan in vele gevallen een grotere voetpadbreedte worden voorzien.

Het is aangeraden op regelmatige basis een inventarisatie op te maken specifiek gericht op de voetgangersinfrastructuur waarbij de kwaliteit in kaart wordt gebracht. Dit kan bijgevolg gelinkt worden aan de voorgaand beschreven visie.

BEBOUWDE KOM

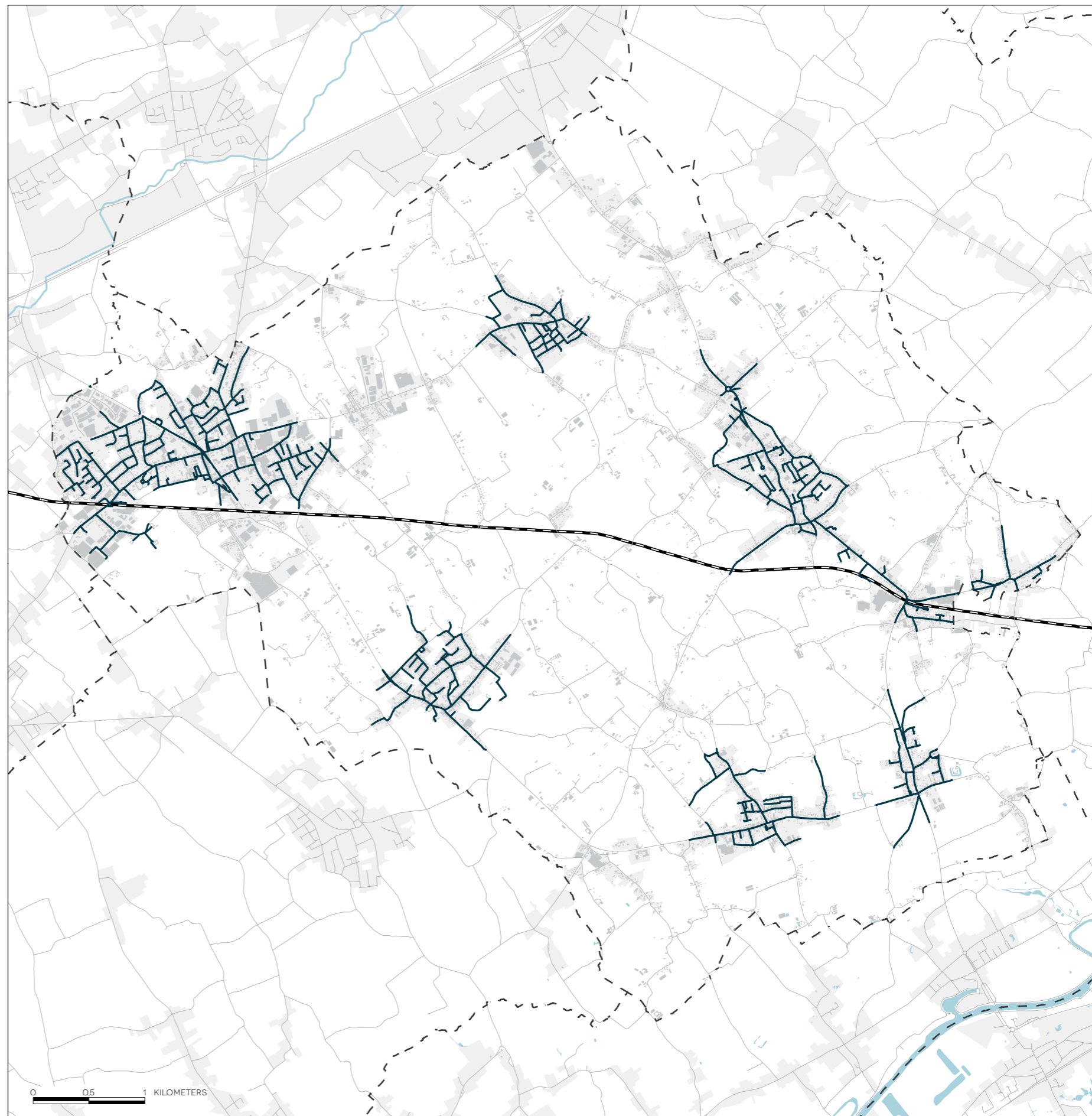
BRON: VERKEERSBORDENDATABANK VLAANDEREN, 2021

LEGENDE

— bebouwde kom



0 0,5 1 KILOMETERS



[Projectspecifieke aanpassingen i.f.v. de verbetering/optimalisatie van het voetgangersnetwerk in de kernen van de gemeente](#)

Objectieve en subjectieve onveiligheid voor voetgangers en fietsers en een betere verkeersleefbaarheid in de kernen van de gemeenten, kunnen worden verkregen door de heraanleg van de doortochten in de verschillende deelgemeenten.

In sommige deelgemeenten moeten enkele punctuele ingrepen gebeuren. In andere deelgemeenten dringt zich een volledige heraanleg van de doortocht op. Omdat dit financieel niet haalbaar is op korte termijn worden ook voor deze deelgemeenten ingrepen voorgesteld die reeds een aanzet vormen voor de verbetering van de verkeersleefbaarheid. Deze ingrepen worden zodanig uitgetekend, dat zij passen in het totaalplan voor de heraanleg van de doortocht en dus geen verloren investering zijn.

Anzegem

Bedoeling is van het centrumgebied van Anzegem een verblijfsgebied met aandacht voor de trage weggebruiker te maken. In het verleden werden al heel wat ingrijpende werken gedaan om deze doelstelling te verwezenlijken.

- In een groot aantal stukken langs de N382 vanaf de rotonde aan de Vichtsesteenweg tot het dorpsplein, werd een blauwe zone ingevoerd.
- In een aantal woonwijken en ook in de schoolomgevingen werd de zone 30 ingevoerd.

Ook in de toekomst kunnen nog een aantal projecten uitgevoerd worden die van het centrum van Anzegem een aangename verblijfsruimte zullen maken:

- Herinrichting kerk en omgeving visieplan in opmaak
- Andere belangrijke actie is het werken aan de herkenbaarheid van de schoolomgevingen. Verlichte voetgangersplaatsen en octopuspalen zijn geplaatst
- Het uitwerken van de functionele trage verbindingen op het terrein en het voorzien van veilige oversteekvoorzieningen op deze trage verbindingen zal eveneens bijdragen tot het realiseren van een verblijfsgebied met grote leefbaarheid en leefkwaliteit.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de site de Drie Kaven, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers

Vertaling in maatregelen:

- Uitbreiden van de zone 30 naar alle woonwijken is gerealiseerd
- Aandacht voor de herkenbaarheid van de schoolomgevingen, octopuspalen
- Oversteekvoorziening voor voetgangers ter hoogte van de site 'de Drie Kaven'
- Realiseren van een poort ter hoogte van de recreatiezone 'de Drie Kaven'
- Realiseren van voetpaden langs de Vichtsesteenweg naar de site 'de Drie Kaven'

Vichte

Het centrum van Vichte wordt doorsneden door 2 verkeersassen (de N36 in noordzuid-richting en de Beukenhofstraat-Oudenaardestraat in oostwest-richting) waardoor de kern in vier deelgebieden wordt opgesplitst.

- Doortocht van de N36

De gewestweg N36 liep vroeger door het centrum van de gemeente, Vichteplaats. Men heeft de gewestweg "rechtgetrokken" door het maken van een nieuwe verbinding die ten oosten achter de woningen van Vichteplaats doorloopt (Peter Benoitstraat).

In de jongste decennia heeft de gemeente ook een aantal centrumfuncties verplaatst of ondergebracht naar de straten die dwars staan op Vichteplaats: het ontmoetingscentrum (vroegere gemeentehuis) in de Beukenhofstraat, een nieuwe kerk in de Oudenaardestraat. Deze dwarsstraat fungeert ook steeds meer als ontsluiting voor de nieuwe woongebieden en trekt dus ondersteunende voorzieningen aan. De voorzieningen van Vichte liggen dus verdeeld in 3 straten die aansluiten op het centrale verkeerslichten-geregeld kruispunt van de N36 (genaamd Molenhuis). Samen met de nieuwe doorsteek, de Peter

Benoitstraat, vormt dit een complex centrumgebied.

- Peter Benoitstraat

In de besprekingen over de vernieuwing van het centrum is de vraag gesteld welk karakter aan de Peter Benoitstraat moet worden gegeven: wordt daar een volwaardige centrumstraat van gemaakt door de geschonden achterkanten van de Vichteplaats te laten afbouwen, met de mogelijkheid om hier nieuwe winkels te voorzien?

Hier is niet voor gekozen. Een vierde centrumstraat toevoegen zou van het goede teveel zijn en het voorzieningenniveau in de andere straten aantasten. Daarom werd geopteerd om de "sneede" door het centrum, die de Peter Benoitstraat is, te laten bestaan en een eigen vorm te geven aan die sneede, nl. het creëren van een groene dreef. Het bestaande wegprofiel is veel te breed en geeft aanleiding tot overmatige snelheid en slechte oversteekbaarheid. Het wegprofiel kan gemakkelijk worden vernauwd door het inbrengen van twee bomerijen. Hiervoor kunnen plantvakken in de asfalt worden uitgezaagd.

- Kruispunt Peter Benoitstraat – Hoekstraat

Dit kruispunt is belangrijk voor de relatie tussen de zuidoostelijke woonwijken van Vichte en het centrum (Vichteplaats). Op dit kruispunt gebeuren nu vele ongevallen. De oversteeklengte voor voetgangers en fietsers is veel te groot en de snelheid van het autoverkeer is te hoog.

- Harelbekestraat

Het gedeelte van de gewestweg ten noorden van het Molenhuis, de Harelbekestraat, zou ook als dreef kunnen worden ingericht (naar het beeld van de heraangelegde Vichtestraat in Deerlijk). Dit zou de te brede asfaltvlakte tot zijn juiste proporties terug brengen en een gunstige invloed hebben op de snelheid van het autoverkeer.

Het kruispunt met de Deerlijkstraat moet worden verbeterd.

Ter hoogte van de beek werd een oversteek voor voetgangers en fietsers voorzien die de aansluiting moet verwezenlijken tussen school en ontmoetingcentrum met de woonwijken ten noordoosten.

- Molenhuis

Het centrale knooppunt van het centrum van Vichte, is het kruispunt van de N36 met de Beukenhofstraat en de Oudenaardestraat. Het met lichten geregelde kruispunt werd enkele jaren geleden verbeterd door de aanleg van een middenberm op de N36 (noordzijde). Maar het kruispunt blijkt niet echt comfortabel voor automobilisten, fietsers en voetgangers. Automobilisten komende uit de Oudenaardestraat staan in het spitsuur lang te wachten. Fietsers moeten moeilijke manoeuvres doen om het kruispunt over te steken.

Volgend voorstel van oplossing werd weerhouden

- verbeteren verkeersafwikkeling door bijvoegen van rechtsafslagstrook komende uit de Oudenaardestraat wordt nog verder geoptimaliseerd voor fietsers
- verbeteren van de oversteekbaarheid van de voetgangers door het verlengen van de middenberm (gelijkvloers, in andere betonstenen)
- verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers

- Beukenhofstraat

De Beukenhofstraat is een belangrijke lokale ontsluitingsweg in Anzegem. Het is in hoofdzaak een verdeelweg voor plaatselijk verkeer. Er is openbaar vervoer aanwezig.

De Beukenhofstraat werd in 1999 heraangelegd met aandacht voor het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers. Daarbij werd ook aandacht besteed aan de schoolomgeving in de Beukenhofstraat en in de Kerkstraat.

- Oudenaardestraat

Ook de Oudenaardestraat is een belangrijke lokale ontsluitingsweg in Vichte. Deze weg kan heringericht worden rekening houdende met volgende aspecten:

- het voorzien van een poort ter hoogte van het binnenrijden van de bebouwde kom (in uitvoering)
- zorgen voor veilige fietsvoorzieningen (in uitvoering)
- aanpak van het kruispunt Oudenaardestraat-Waregemstraat (in uitvoering)
- versmallen wegdek om snelheid te beperken
- voorzien van voetpaden in de bebouwde kom

Tiegem

Het brede wegprofiel van ongeveer 9,5 tot 10 meter asfalt in de doortocht van Tiegem, samen met de rechtlijnigheid van het traject en de soms zeer smalle voetpaden geven aanleiding tot:

- hoge snelheid van het autoverkeer
- een slechte oversteekbaarheid
- beperkt comfort voor de voetgangers.

Er moet een globaal plan opgemaakt worden voor de doortocht die deze problemen oplost. De doortocht gaat vanaf Berkenhof (richting Ingoogem) tot over de Brouwerijdreef (richting Kaster).

Hierbij kunnen volgende indicaties worden gegeven:

- De omgeving van de kerk kan een prachtig plein worden. Kerkplein en het aansluitend gedeelte van de doortocht moeten samen worden ontworpen.
- De voetpaden ter hoogte van de school moeten worden verbreed (minimum 1,50 meter) en de lantaarmpaal op de hoek moet worden verplaatst.

- Schoolomgeving

De meeste opgegeven problemen worden opgelost met de heraanleg van de doortocht, [ook werd een flitspaal voorzien](#).

Kaster

Op de gewestweg in Kaster voelt men nauwelijks aan dat men door de kern van de gemeente komt. De functies (school, kerk, winkels, ...) zijn voor het grootste deel gelegen in straten die loodrecht op de gewestweg gelegen zijn. De belangrijkste nood is het verbeteren van de oversteekbaarheid van de gewestweg en dit voornamelijk in de buurt van de Claerhoutstraat.

- In Kaster werd een trajectcontrole geïnstalleerd.
- Het ontwerp voor de de aanleg van fietspaden tussen Anzegem en Kaster is reeds opgemaakt. Verder uitvoering hangt af van budgetten AWV.

4.1.3. TRAGE WEGEN

Een robuust traag netwerk stimuleert het aantal duurzame verplaatsingen. Het traag wegennetwerk kan worden geraadpleegd via de atlas der buurtwegen. Anzegem stelt volgende doelstellingen voorop:

- Toegankelijke buurtwegen behouden
- Ontoegankelijke buurtwegen afwegen i.f.v. functie en ligging
- Geen juridisch bestaande buurtwegen afschaffen, tenzij ze geen enkel huidig en potentieel toekomstig gebruik hebben

Hierbij wordt gesteld dat het netwerk van trage wegen eerst en vooral moet voldoen aan volgende eigenschappen:

- Functioneel verbindend (dicht bij huis verplaatsingen, trage trekpleisters met elkaar verbinden, woon-school, woon-werkverkeer): lokale verplaatsingen korter maken voor voetgangers en fietsers
- verkeersveilig

In tweede instantie kunnen ook volgende eigenschappen overwogen worden om een trage weg al dan niet in te richten:



- Recreatief verbindend (belang van omgeving, landschap, ontsluiting recreatieve elementen, ...)
- Multifunctioneel: een trage weg heeft naast zijn functionele of recreatieve verbindende rol nog andere mogelijke functies: ecologisch, landschappelijk, cultuurhistorisch

[Naast deze bovenstaand opgelegde randvoorwaarden dient elke wijziging, verplaatsing of afschaffing te worden afgetoetst ten opzichte van het gemeentewegendecreet waarbij de gemeenteweg steeds wordt getoetst aan artikels 4 en 5.](#)

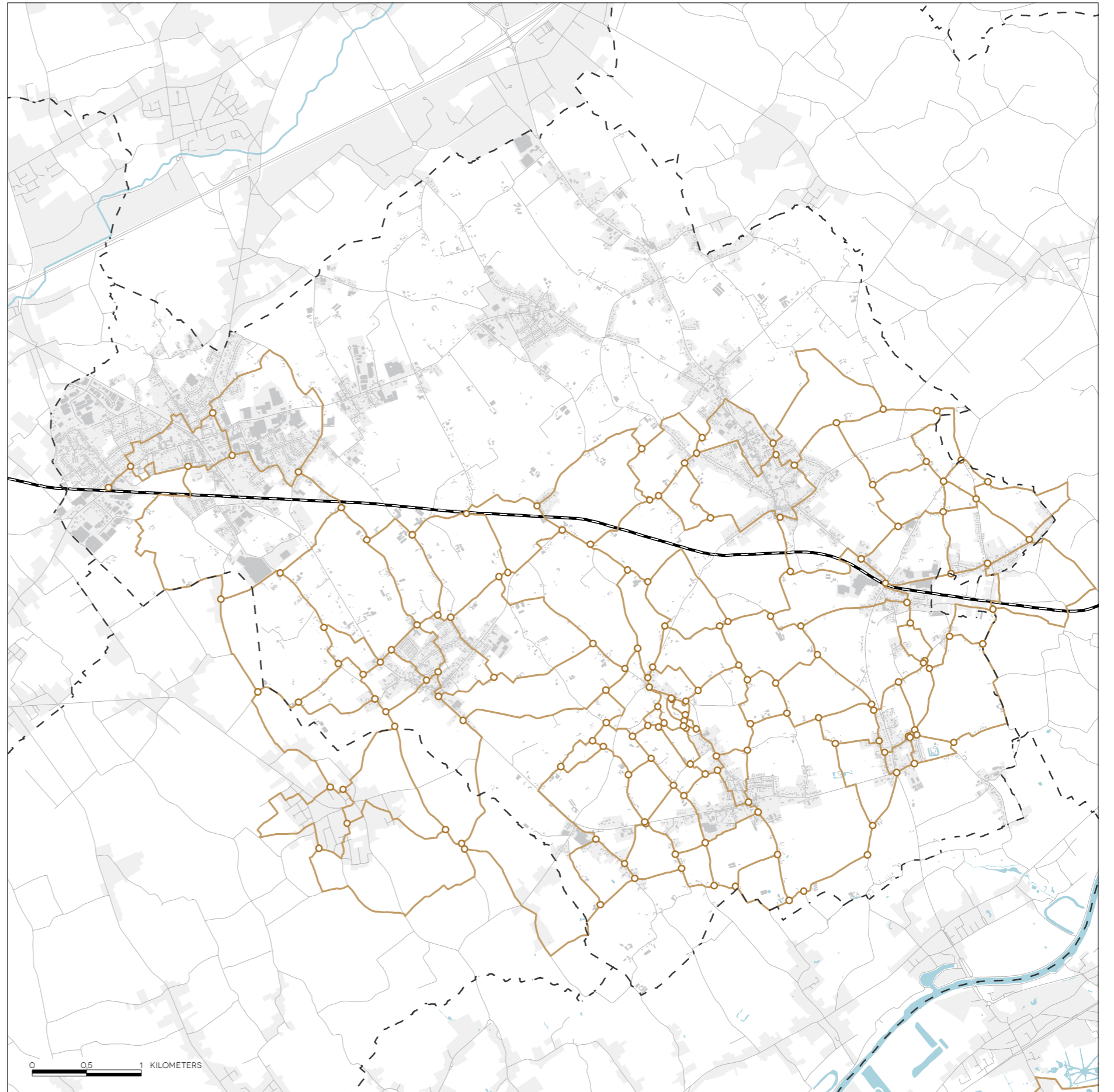
VANDELKNOOPPUNTENNETWERK
IRON: TOERISME VLAANDEREN, MAART 2023



EGENDE

-  wandeltraject
-  wandelknooppunt

0 0,5 1 KILOMETERS



4.2. Fietsroutenetwerk

4.2.1. ROL VAN HET FIETSROUTENETWERK IN HET MOBILITEITSPLAN

Het fietsroutenetwerk bestaat uit een netwerk van fietssnelwegen, bovenlokaal functionele routes, lokaal functionele routes en recreatieve verbindingen. Dit alles vormt een samenhangend en hiërarchisch netwerk.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren bouwde Anzegem een volwaardig lokaal fietsroutenetwerk uit, dat aansluit op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Een fietsroutenetwerk is enerzijds functioneel in kader van verplaatsingen woon-werk, woon-school. Daarnaast werkte Anzegem ook een recreatief fietsroutenetwerk uit dat focust op recreatief gebruik.

Door deze fietsroutenetwerken duidelijk te definiëren is het voor de gemeente mogelijk prioriteiten te bepalen in kader van investeringen in de fietsinfrastructuur.

4.2.2. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk maakt een onderscheid tussen twee categorieën:

- Fietssnelwegen worden geselecteerd door de Vlaamse Regering na advies van de Provincie en de vervoerregio
- Bovenlokale functionele routes worden geselecteerd door de vervoerregio op advies van de Provincie

Het lokaal mobiliteitsplan heeft hier geen invloed op. Bijgevolg wordt louter informatief de huidige selectie van het BFF meegegeven, de meest actuele toestand dient steeds te worden geraadpleegd bij de Provincie/ vervoerregio.

Netwerk fietssnelwegen op grondgebied Anzegem

Op vandaag is er geen fietssnelweg gelegen op het grondgebied van Anzegem. Langs de spoorlijn Kortrijk-Oudenaarde loopt echter wel een onderzoekzone voor een fietssnelweg.

Bovenlokale fietsroutes

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

- Verkeers- en sociale veiligheid
- Snelheid (korte afstand, voorrangregeling, weinig wachttijden), comfort, kwaliteit en continuïteit: vooral belangrijk om de modal shift te realiseren.

Het functionele fietsroutenetwerk valt grotendeels samen met de verbindingswegen voor autoverkeer, gezien dit doorgaans de kortste verbindingen zijn tussen de belangrijkste bestemmingen. Het bovenlokale kernverbindende netwerk heeft een beoogde maaswijdte van 3,5 kilometer. Ook het functionele fietsroutenetwerk wordt hiërarchisch opgebouwd. Het is belangrijk om de fietsvoorzieningen te koppelen aan de nieuwe categorisering van het wegennet.

Selectie van bovenlokale fietsroutes:

- N36
- Pastoor-Verrieststraat - Landergemstraat
- Beukenhof - Oudenaardestraat - Heirbaan - Vichtesteenweg
- Waregemstraat
- Steenbrugstraat - Kleine Leiestraat
- N382 (het is voor de fietser niet toegestaan de vlecht over te steken (grondgebied Waregem), in de toekomst wordt een alternatief voor de fietser voorzien)

- Wortegemsesteenweg
- Langestraat

Aandachtspunten/ knelpunten voor het bovenlokaal fietsroutenetwerk

- Oversteek E17 buiten grondgebied Anzegem (alternatief voor de vlecht)
- Onderzoek fietssnelweg langs spoorlijn Kortrijk-Oudenaarde

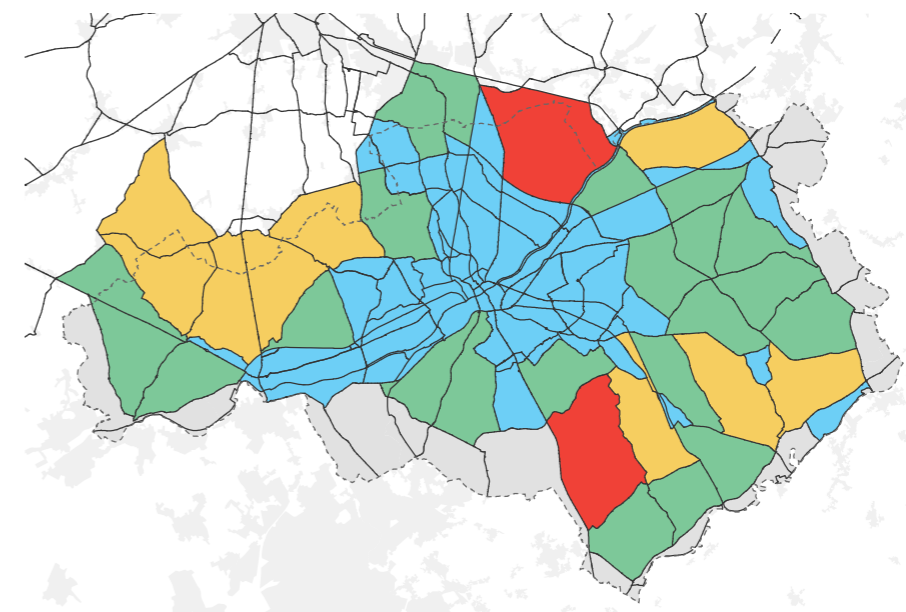
Volgende straten(segmenten) zijn voor verbetering vatbaar

- Beukenhofstraat tussen Kerkdreef en N36
- N36 tussen Watermolenpad en Oudenaardestraat
- N36 vanaf huisnummer 15 tot Otegemstraat
- N36 tussen Ingoogemstraat en Zwevegemstraat
- Oudenaardestraat-Heirbaan-Vichtesteenweg tussen Waregemstraat en Vinkenhout
- Vichtesteenweg tussen Temperlierstraat en rondpunt N382 Anzegem
- Grote Leiestraat vanaf rondpunt N382
- Steenbrugstraat tussen Kleine Leiestraat en Grote Leiestraat
- Veiligheid fietser op rotonde N382-Vichtesteenweg in Anzegem
- N382 vanaf rondpunt Anzegem tot Steenovenpad
- N382 tussen Wortegemsesteenweg en Kerkhove
- Langestraat
- Landergemstraat tussen Borrestraat en huisnummer 18 Landergemstraat

Volgende straten(segmenten) zijn onveilig/ moeilijk befetsbaar

- Beukenhofstraat tussen station Vichte en Diesveldstraat
- Waregemstraat
- Vichtesteenweg tussen Vinkenhout en Tempeliersstraat
- Kerkstraat vanaf Buyckstraat
- Dorpsplein en Wortegemsesteenweg tot in Wortegem-Petegem
- Pastoor Verroeststraat tussen Tjampensstraat en Borrestraat

Er wordt gestreefd naar een verkeersveilig en kwalitatief bovenlokaal en lokaal fietsroutenetwerk conform het fietsvademeccum. Opportuniteiten tot optimalisatie dienen zoveel mogelijk te worden benut. Prioritair dienen de segmenten die als onveilig/ moeilijk fietsbaar te worden aangepakt.



Kaart maasgrootte BFF

4.2.3. LOKAAL FIETSROUTENETWERK EN RECREATIEVE RING

Lokaal fietsroutenetwerk

Lokale fietsroutes zijn het onderste niveau van het fietsroutenetwerk, ze zorgen ervoor dat je met de fiets naar het dorpsplein, de bakker, het werk of naar andere lokale voorzieningen kan. Ze hebben bijgevolg een belangrijke rol als aanvulling op het BFF.

Bij lokale fietsroutes zien we een grote verscheidenheid in de aard van fietsvoorzieningen. In Anzegem zien we in hoofdzaak heel wat gemengd verkeer. De reden hiervoor is dat het lokaal functioneel fietsroutenetwerk in hoofdzaak gelegen is op landelijke wegen met een beperkt aantal bestemmingen. Op deze landelijke wegen geldt vaak nog een snelheidsregime van 70 km/u. Deze conclusie geldt eveneens voor de recreatieve ring van Anzegem.

Een snelheidsregime van 70 km/u impliceert in principe vrijliggende fietspaden. Op landelijke wegen is dit niet altijd wenselijk, laat staan inpasbaar binnen de rooilijnen. Bijgevolg zou ervoor gekozen worden een snelheidsregime van 50 km/u in te voeren op de wegen geselecteerd binnen het lokaal functioneel fietsroutenetwerk alsook voor de recreatieve ring.

Daarnaast wordt ingezet op het vermijden van grote verkeersstromen gemotoriseerd verkeer, door het weren van doorgaand verkeer. Dit door onder andere uitzonderlijk plaatselijk verkeer toe te passen op het LFF en de recreatieve ring.

Geselecteerde wegen zijn:

- Materzeelstraat
- Hulstweg (van Materzeelstraat tot Landergemweg)
- Landergemweg
- Scheihoekstraat
- Sterhoek (van Materzeelstraat tot de spoorweg)
- Langs de spoorweg (van Hulstweg tot Landergemstraat)
- Borrestraat
- Bergdries
- Lindestraat (van Bergdries tot Oudepontstraat)
- Oudeponstraat (Van Lindestraat tot Zijptestraat)
- Hollendries (van Bergdries tot Kolstraat)
- Kolstraat
- Bassegebosstraat (van Holledries tot Kleimolenstraat)
- Kleimolenstraat (van Bassegebosstraat tot Bassegemstraat)
- Bassegemstraat (van Kleimolenstraat tot Kleiveldweg)
- Kleiveldweg
- Voetweg 22C
- Voetweg 9
- Sint-Antoniussstraat tot aan de spoorwegovergang
- Butsegem (van Kleiveldweg tot Bevrijdingslaan)
- René Declercqstraat
- Morgenzon (van René Declercqstraat tot voetweg 9)
- Voetweg 10
- Klijtberg (Voetweg 10 tot Weggevoerdenlaan)
- Weggevoerdenlaan (Kleitberg tot Bosstraat)
- Schaagstraat
- Langs de spoorweg (van Sint-Antoniussstraat tot Landergemstraat)

Voor de exacte selectie wordt verwezen naar de kaart op de volgende pagina.

Aandachtspunten/ knelpunten voor het lokaal fietsroutenetwerk

Uit de analyse van het lokaal fietsroutenetwerk bleek dat volgende fietsroutes niet conform het fietsvademeccum waren en bijgevolg slecht scoorden op vlak van kwaliteit:

- Klijtbergpad
- Schaagstraat buiten bebouwde kom
- Fietsroutes langs landelijke wegen buiten bebouwde kom

Zoals aangegeven kan een snelheidsverlaging, mits deze wordt afgedwongen resulteren in een significante verbetering voor de algemene kwaliteit van het LFF en de recreatieve ring van Anzegem.

Er wordt gestreefd naar een verkeersveilig en kwalitatief bovenlokaal en lokaal fietsroutenetwerk conform het fietsvademeccum. Opportuniteiten tot optimalisatie dienen zoveel mogelijk te worden benut.

Recreatieve ring

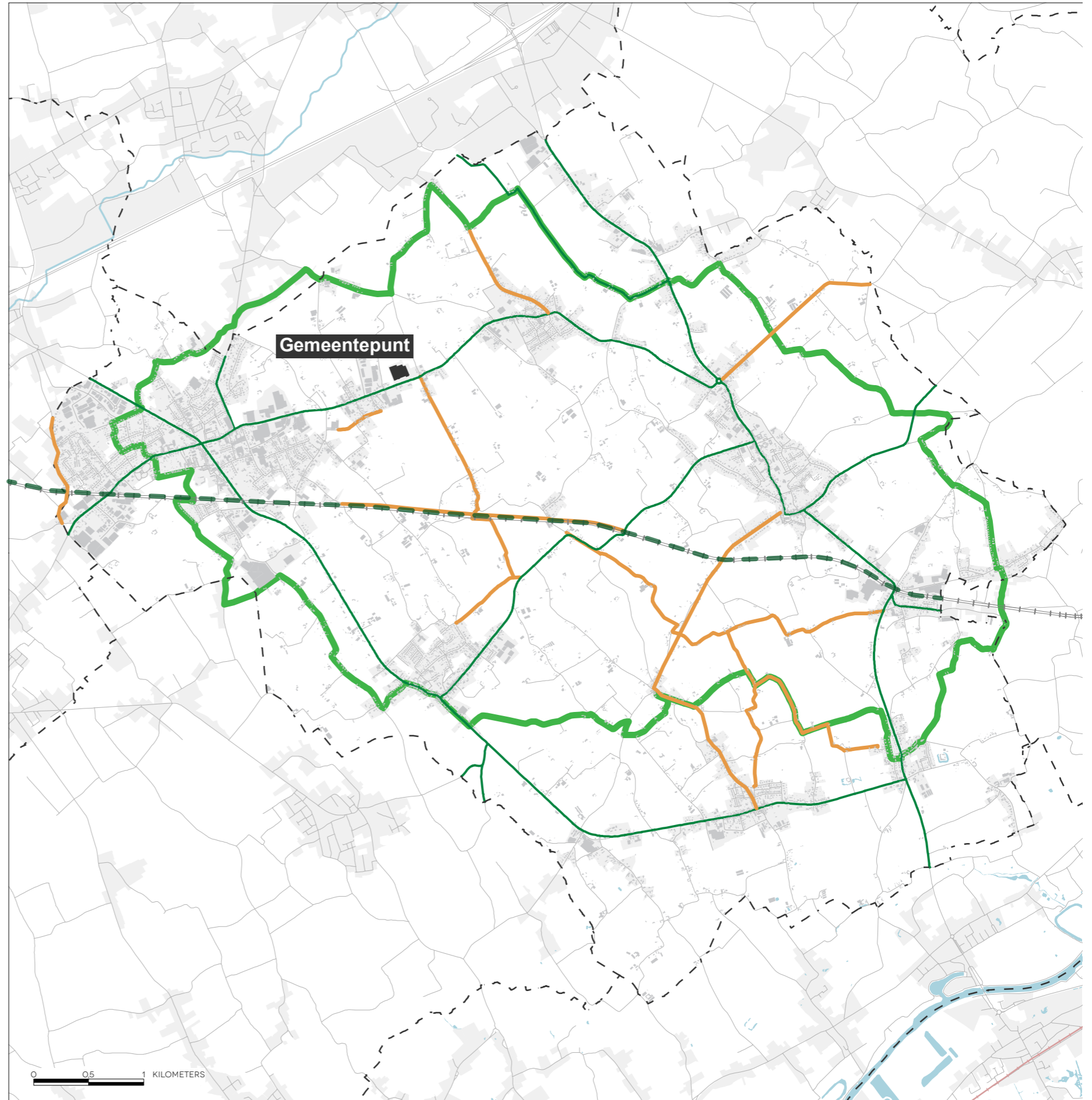
Het functionele fietsroutenetwerk wordt aangevuld met een recreatief fietsnetwerk, dat vooral de kernen verbindt met de open ruimte rondom de kernen. Dit netwerk is gerealiseerd in het kader van het Leieactieplan.

- Te onderzoeken fietsnelweg
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Lokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Zachte ring

FIETSNETWERK
BRON: GEMEENTE ANZEGEM, INTERCOMMUNALE LEIEDAL, 2023



0 0,5 1 KILOMETERS



4.2.4. BASISPRINCIPES FIETSVORZIENINGEN

De basisprincipes voor fietsvoorzieningen worden uitgebreid behandeld in het Vlaamse Vademecum Fietsvoorzieningen. De eerste versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen dateert van 2002. Omdat de reglementering, de kennis en de inzichten m.b.t. de aanleg van fietsvoorzieningen continu evolueren is het bijwerken van het Vademecum Fietsvoorzieningen een permanente opdracht. In 2022 werd de zevende update van het vademecum gelanceerd. We verwijzen naar de website voor het volledige rapport (163 p) van het Fietsvademecum. Zie website: <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecum-fietsvoorzieningen>

In dit mobiliteitsplan sommen we enkele eenvoudige basisprincipes op en leggen we de relatie met de bestaande toestand op het grondgebied van Anzegem. De concrete toepassing vergt steeds maatwerk, waarbij rekening moet worden gehouden met het fietsnetwerk, de categorisering van de wegen, de verkeersintensiteiten, de ruimtelijke context, de beschikbare ruimte...

Autonome fietsroutes

Anzegem beschikt op vandaag niet over autonome fietsroutes in de strikte zin van het woord. Anzegem is echter wel rijk aan verschillende trage wegen die ook door de fiets zouden kunnen gebruikt worden, door hun beperkte breedte en ongeschikte ondergrond kunnen deze op vandaag nog niet als autonome fietsroute beschouwd worden. Anzegem heeft wel de intentie om sommige van deze trage wegen aan te passen. De lokale verbinding tussen het fietspad op de oude spoorwegbedding van de Industrielaan en de Kleine Leiestraat in Anzegem, dat langsheen de Maalbeek loopt, zal de eerste autonome fietsroute in Anzegem worden.

Autoluwe fietsroutes (bvb. in landelijk gebied)

Daarnaast bevinden er zich in Anzegem een groot aandeel landelijke wegen. Sommige landelijke wegen lenen zich goed als fietsroute, indien het sluijverkeer er kan geweerd worden.

Gemengd verkeer (liefst bij 30 km/uur)

In Anzegem zijn er langs sommige wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur fietssuggestiestroken of fietslogo's geschilderd op de rijweg. Soms werden deze fietssuggestiestroken in oker aangebracht (vb. Statiestraat), in andere gevallen werden deze in een rode kleur aangebracht (vb. Vichtsesteenweg). Ook inzake breedte kunnen we verschillen waarnemen, terwijl de fietssuggestiestroken langsheen de Vichtsesteenweg ca. 80 cm breed zijn werden de fietssuggestiestroken langsheen de Statiestraat aangebracht met een breedte van 2 meter.

Bij het aanbrengen van markeringen op de rijweg is het belangrijk om zo consequent mogelijk dezelfde vormgeving toe te passen - overeenkomstig de richtlijnen die elders in Vlaanderen gebruikt worden. Dit om de verkeerssituatie zo duidelijk mogelijk te presenteren aan de verschillende weggebruikers, en verwarring te vermijden.

Kleur

Fietssuggestiestroken - waar fietsers zich in gemengd verkeer bevinden - worden over het algemeen in Vlaanderen uitgevoerd als okerkleurige stroken op de rijweg. Fietspaden - stroken enkel voorbehouden aan fietsers - worden aangeduid in rood of d.m.v. twee parallelle stippellijnen. Om een duidelijk onderscheid te maken tussen beide wordt dan ook aanbevolen om fietssuggestiestroken niet langer in het rood aan te brengen.

Breedte van fietssuggestiestroken

Naast de kleur zijn er ook vuistregels om de breedte van een fietssuggestiestrook te bepalen. Daarbij wordt rekening gehouden met de breedte van de rijweg:

Tweerichtingsverkeer, met fietssuggestiestroken in beide richtingen:

De breedte van de fietssuggestiestrook bedraagt minimaal 1,70 m en maximaal 2 m. De breedte van de middenstrook bedraagt minimaal 2,0 m en kan verbreed worden tot maximaal 2,6 m indien de maximale breedte van 2 m voor de fietssuggestiestroken bereikt is. In eerste instantie dienen dus de fietssuggestiestroken te worden verbreed, en pas daarna kan de middenstrook breder worden gemaakt!

Op wegen met een verhardingsbreedte kleiner dan 5,40 m of groter dan 6,60 m worden geen fietssuggestiestroken toegepast. Indien de rijbaan breder is dan 6,60 m dient deze versmald te worden tot maximaal 6,60 m. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een randlijn.

Bij de aanwezigheid van parkeerplaatsen naast de rijbaan, is het aangewezen een schrikstrook van 0,50 m te voorzien welke opgevangen wordt binnen de parkeerstrook.

Fietssuggestiestrook in tegenrichting bij beperkt eenrichtingsverkeer

De breedte van de fietssuggestiestrook bedraagt 1 m. Fietsers fietsen in dit geval beter achter elkaar dan naast elkaar. Er is geen richtlijn voor de "middenstrook" (= rest van de rijbaan), al wordt deze omwille van snelheidsbeheersing best beperkt tot de vanuit maatgevend gebruik vereiste breedte.

Meer info en voorbeelden over het markeren van fietssuggestiestroken is te vinden in de handleiding uitgebracht door het Agentschap Wegen & Verkeer rond dit thema: <https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/extra02.pdf>

Fietssuggestiestroken zijn een vorm van gemengd verkeer, waarover soms vragen kunnen rijzen. In het Fietsvademecum worden verschillende voor- en nadelen van fietssuggestiestroken opgesomd. Fietssuggestiestroken hebben geen juridische status; het betreft de toepassing van gemengd verkeer. Het toepassingsgebied wordt als volgt samengevat: "Fietssuggestiestroken zijn dus geen alternatief voor fietspaden. Het is de som van de ruimtelijke én de verkeerskundige context die bepaalt of fietspaden noodzakelijk zijn. Bij lage verwachte intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Anderzijds, als er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken in vraag worden gesteld. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2.000 en 5.000 pae/dag. ... Omdat fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 km/uur of minder. ..."

Verhoogde aanliggende fietspaden bij snelheidsregime 50 km/uur

Bij een snelheidsregime van 50 km/uur worden verhoogde aanliggende fietspaden voorgeschreven. In Anzegem zijn er langs sommige wegen smalle, gelijkgrondse aanliggende fietspaden geschilderd op de rijweg. Het gebruik van gelijkgrondse fietspaden dient te worden vermeden. De aanbevelingen in het Fietsvademecum maken dan ook geen melding meer van aanliggende gelijkgrondse fietspaden. Aanliggend verhoogd fietspad: hier is het fietspad fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveauverschil van minstens 5 cm. Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 2,00 m. Vrijliggende fietspaden bij snelheidsregime 70 km/uur

In Anzegem komen er langs sommige wegen buiten de bebouwde kom aanliggende fietspaden voor. Maar bij een snelheidsregime van 70 km/uur moeten fietspaden in principe vrijliggend zijn. Het Fietsvademecum definieert een vrijliggend fietspad als "een fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook...)." Aanbevolen minimumbreedte voor eenrichtingsfietspaden = 2,00 m.

Basisprincipe Mengten waar het kan/scheiden waar het moet


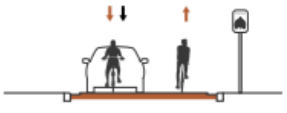
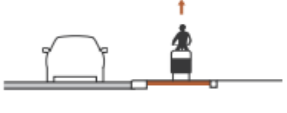
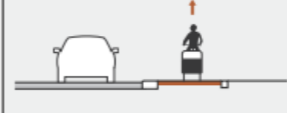
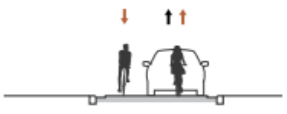

In de hogere wegencategorisering (Ontsluitingswegen, Interlokale wegen en hoger) geldt het basisprincipe: scheiden waar het moet.

In de laatste wegencategorisering (erftoegangswegen) geldt echter het basisprincipe: mengen waar het kan, uitzondering hierop vormen de erftoegangswegen met hoge verkeersintensiteiten. Die keuze om te mengen of niet hangt samen met hoe snel er gereden mag worden en hoeveel verkeer aanvaardbaar is. Fietsen op de weg zonder fietspad kan perfect, als er maar weinig en traag rijdend autoverkeer is. Gemengd verkeer betekent dat er geen fietspad is, dat wil zeggen geen strook exclusief voor de fietser. Gemengd verkeer kan nog wel diverse vormen aannemen:

- Gemengd verkeer als gewone straat met 30 km/h.
- Gemengd verkeer met fietssuggestiestrook (geen reglementaire status) – gemotoriseerd verkeer rijdt over de strook en mag erop parkeren (als er geen parkeerstrook is); een goed zichtbare strook onderlijnt de aanwezigheid van fietsers en suggereert de beste positie voor de fietser. Zo rijdt die niet te dicht tegen de kant aan en houden automobilisten beter afstand. Een fietssuggestiestrook versmalt ook de weg visueel, wat aanzet tot snelheid matigen.
- Gemengd verkeer als fietsstraat (opgenomen in de wegcode) – de fietser mag de hele breedte van de weg (of zijn rijrichting) gebruiken en de auto mag de fietser niet inhalen; er geldt 30 km/h.
- Gemengd verkeer als woonerf (opgenomen in de wegcode) – de voetganger mag de hele breedte van de weg gebruiken; auto's rijden max. 20 km/h.

Op basis van dit principe kan onderstaand schema uitgewerkt worden, hierin zien we duidelijk de basisprincipes overgenomen van het vademecum Fietsvoorzieningen:

Snelheidsregime	Auto-intensiteit (etmaal)	Fietsinfrastructuur
30	< 3.500	Gemengd
	> 3.500	Fietspad
50	Niet relevant	Vrijliggend fietspad

	Standaard	Uitzondering mogelijk indien	
≤30 km/u	Standaard gemengd verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Straat is onderdeel van een (boven)lokale fietsroute • Fietsintensiteit >= 500/etmaal • Gemotoriseerd verkeer: max. 1000/etmaal. • Geen doorgaand verkeer toegelaten. 	Fietsstraat 
		<ul style="list-style-type: none"> • Gemotoriseerd verkeer: > 3500 pae/etmaal 	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 
		<ul style="list-style-type: none"> • Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal waarvan aandeel vracht- en busverkeer > 10% 	
50 km/u	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal en aandeel vracht- en busverkeer < 10%. 	Gemengd verkeer 
70 km/u	Vrijliggend één- of tweerichtingsfietspad 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen uitzonderingen 	

Bron: fietsvademecum



Trage weg - toekomstige Autonome fietsroute?



Landelijke weg - autoluwe fietsroute?



Okerkleurige fietssuggestiestroken in de Statiestraat



Roodkleurige fietssuggestiestroken in de Vichtsesteenweg



Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad - Ingooigemstraat



Verhoogde aanliggende fietspaden - Ingooigemplaats



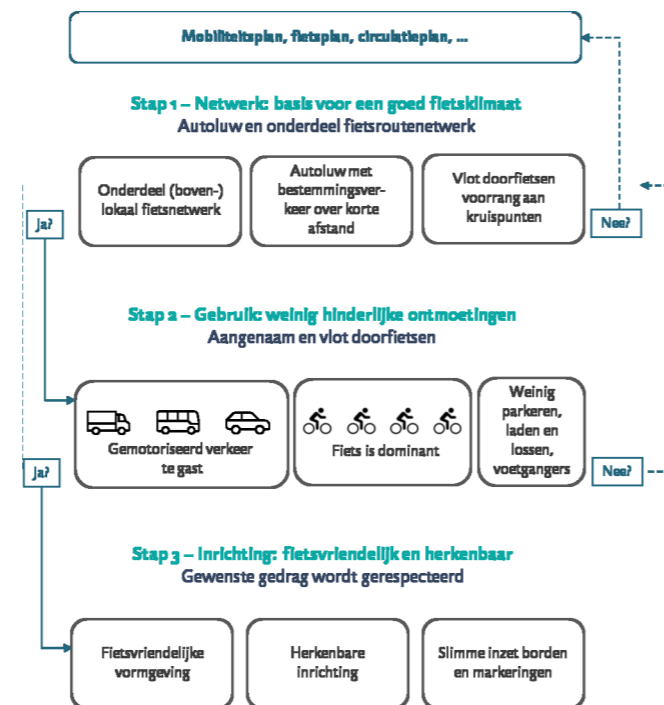
verkeersbord Zf111



verkeersbord Zf113



Fietsstraat - vichteplaats



Stappenplan voor een succesvolle fietsstraat of fietszone - onderlinge samenhang maatregelen - zoals opgenomen in het Rapport Fietsstraten en Fietszones

4.2.5. FIETSZONES

Vanaf 1 juli 2019 kunnen steden en gemeenten ook fietszones inrichten. Dat zijn zones die uit meerdere fietsstraten bestaan. Dit concept werd niet uitgediept in de Wegcode maar werd uitgewerkt binnen de wet van 13 april 2019 tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van fietszones betreft, BS 29 mei 2019. De wetgever voorziet geen definitie, er zijn geen concrete verkeersregels en er is ook geen specifiek verkeersbord.

Het begin van een fietszone wordt aangegeven door het bord F111 waaraan een zonale geldigheid is gegeven. Voor het einde van een fietszone wordt gebruik gemaakt van het 'einde zonebord' met de afbeelding van F111 in grijswaarden.

In Vichte zijn de Deerlijksestraat, Kasselrijstraat, Kerkdreef, Paul Wielemansstraat, Vichteplaats en de Vlaschaardstraat reeds ingericht als fietszone.

Kader nieuwe fietszones

Anzegem wordt net als vele landelijke kernen in Vlaanderen getypeerd door kernen die doorsneden worden door wegen van hogere categorisering. Deze wegen worden gekenmerkt door hoge auto-intensiteiten en zijn veelal geselecteerd als BFF. Cfr. het rapport fietsstraten en fietszones worden deze straten best voorzien van aparte fietsinfrastructuur. De doortochten van Vichte, Ingoogem en deels Kaster werden reeds op deze wijze vormgegeven. In Anzegem, Gijzelbrechtegem en Tiegem is er echter onvoldoende openbare ruimte beschikbaar en worden er fietssuggestiestroken voorzien (gemengd verkeer). Gezien de hoge auto-intensiteiten is het ook niet aangewezen om hier fietsstraten in te voeren. Indien de auto-intensiteiten zouden dalen (bvb in geval de omleidingsweg gerealiseerd wordt) kan er overwogen worden om fietsstraten in te richten (bvb. in de Kerkstraat te Anzegem).

Wegen van lagere categorisering lenen zich er dan wel weer toe om in te richten als fietsstraten. De meeste fietsstraten bevinden zich op vandaag in Vichte. Bij het invoeren van bijkomende fietsstraten wordt verwezen naar het rapport Fietsstraten en Fietszones van fietsberaad.

Wat de Landelijke wegen betreft wordt verwezen naar het onderzoek van Tridée en fietsberaad omtrent 'fietsen in gemengd verkeer op landelijke wegen'.

4.2.6. FIETSENSTALLINGEN

Naast de uitbouw van een volwaardig fietsnetwerk is het ook belangrijk een kwalitatief aanbod te hebben aan fietsenstallingen op de belangrijkste attractiepolen en op de overstappunten naar openbaar vervoer (marktplein, stations, bushaltes,...)

Op volgende locaties is het noodzakelijk kwalitatieve fietsenstallingen te realiseren

- geselecteerde Hoppinpunten
- nieuw gemeentepunt
- openbare gebouwen
- scholen
- sportterreinen- en hallen
- fuifzalen en ontmoetingcentra
- academie
- marktplein
- stations

Fietsenstallingen dienen tevens ontworpen te worden voor verschillende types fietsen. Elektrische fietsen, bakfietsen en ook fietskarren zijn geen uitzonderingen meer. De fietsenstallingen dienen bijgevolg te worden aangepast naar deze nieuwe type fietsen.

4.3. Spoorwegovergangen

De gemeente Anzegem en Infrabel willen anticiperen op uitdagingen op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Verschillende maatschappelijke tendensen wijzen richting een belangrijker aandeel voor het openbaar vervoer en een continue stijging van het aantal reizigers. Deze tendensen geven aan dat railgebonden transport in de toekomst een belangrijke rol binnen de mobiliteit te vervullen heeft. Om deze rol op zich te kunnen nemen moet dit een efficiënt, duurzaam, snel en betrouwbaar systeem zijn. Om dit robuust netwerk te realiseren, spelen overwegen een belangrijke rol hierin. Overwegen zijn op vlak van veiligheid, stiptheid, capaciteit, onderhoud... zwarte punten op zowel het spoorwegennet als op het wegennet. Infrabel streeft om deze redenen dan ook een overwegvrij spoorwegennet na, en wil hierbij eveneens inzetten op het realiseren van (nieuwe) zachte verbindingen voor fietsers en voetgangers. Voor de gemeente is het behoud van veilige en vlote verbindingen voor zachte weggebruikers een belangrijk aandachtspunt.

Op 22 januari 2021 werd een 'synthesenota streefbeeld overwegen Anzegem' overgemaakt aan de gemeente, deze studie werd opgemaakt door Infrabel. Op 12 februari 2021 heeft het CBS besloten principieel akkoord te gaan met deze nota. Infrabel herwerkte dit gedeeltelijk op 6 juli 2022.

Op het grondgebied van Anzegem bevindt er zich één spoorlijn, spoorlijn L89 Kortrijk – Denderleeuw. Op het grondgebied van Anzegem bevinden zich 8 overwegen op deze lijn. In de nota werd tevens een overweg opgenomen die gelegen is op het grondgebied van Deerlijk maar die zich nabij de grens met Anzegem bevindt.

Hieronder wordt het voorstel van Infrabel concreet besproken. De verdere uitwerking, eventuele bijsturing en uitvoering zal nog deel uitmaken van verdere besprekingen tussen gemeentebestuur en Infrabel, waarbij onder andere de feedback van de bevolking tijdens het participatietraject een rol zal spelen.

Binnen het voorstel wordt **overweg 97** - Statiestraat - op lange termijn vervangen door een wegtunnel voor alle verkeer, waarbij voor het fietsverkeer eveneens de nodige alternatieven worden voorzien, en rekening houden met het station van Anzegem. De verdere uitwerking en exacte locatie van het alternatief kan mogelijks in afstemming met de eventuele aanleg van een ringweg rond Anzegem, waarbij de Statiestraat op een strategische locatie aantakt op de ring.

Overweg 98 - Krommestraat - en **overweg 99** - Belsbruggestraat - betreffen 2 landbouwoverwegen die

weinig gebruikt worden. Een tijd geleden gebeurde aan overweg 99 een dodelijk ongeval. Binnen het voorstel worden beide overwegen gesloten, gezien de nabijheid van enerzijds de overweg Statiestraat aan de oostkant en de brug over de spoorlijn in de Berglaan aan de westkant als alternatief, met beperkte omrijfactor.

Overweg 102 - Sterhoek -, **overweg 104B** - Sint-Antoniusstraat - en **overweg 105** - Goed Ter Motestraat - betreffen 3 landbouwoverwegen. Rekening houdend met de bestaande spoorbrug in de Klijtberg, de spoortunnels in de Hulstweg en de Landergemstraat en een mogelijke nieuwe fietsverbinding langs en ten noorden van de spoorlijn tussen Vichte en Anzegem (als alternatief voor de huidige lokale fietsroute), kunnen in een eerste fase de overwegen in de Goed Ter Motestraat en de Sint-Antoniusstraat gesloten worden, mits:

- De aanleg van een langsweg tussen de Goed Ter Motestraat en de Klijtberg ten zuiden van de spoorlijn
- De aanleg van een langsweg voor landbouwvoertuigen/fietspad tussen de tunnel in de Hulstweg en de Goed Ter Motestraat ten noorden van de spoorlijn
- Een verbreding en verhoging van de huidige spoorwegtunnel in de Hulstweg zodat deze geschikt is voor een vlote doorgang voor alle landbouwvoertuigen
- De nodige aanpassingen aan de Hulstweg ten zuiden van de spoorlijn zodat verkeer vlot en veilig kan kruisen

In een tweede fase kan overweg Sterhoek gesloten worden, mits:

- De aanleg van een fietspad en langsweg tussen Sterhoek en tunnel Landergemstraat ten noorden van de spoorlijn
- Een verbreding en verhoging van de huidige spoorwegtunnel in de Landergemstraat zodat deze geschikt is voor een vlote doorgang voor alle verkeer

De alternatieven voor **overweg 110** - Beukenhofstraat en overweg 111 - Olekenbosstraat – dienen verder onderzocht te worden in functie van het gewenst hoofdwegennet en fietsroutes, en rekening houdend met het station van Vichte. Het alternatief voor de overweg in de Olekenbosstraat staat ook in combinatie met het alternatief voor **overweg 112** Klijtstraat op grondgebied Deerlijk.



streefbeeld overwegen Infrabel

4.4. Openbaar vervoerplan

4.4.1. BASISBEREIKBAARHEID

Anzegem is gelegen binnen de openbaar vervoerplan Kortrijk en beschikt daarnaast over twee stations (Vichte en Anzegem). Het openbaar vervoerplan werd opgemaakt vanuit de idee van Basisbereikbaarheid. Het Decreet Basisbereikbaarheid werd door het Vlaams Parlement goedgekeurd op 3 april 2019. Dit Decreet geeft een nieuwe richting aan het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Het geeft de basis voor een krachtig, geïntegreerd mobiliteitsbeleid dat er op moet gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving. Iedereen moet zich kunnen ontplooiën, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen. Onze ondernemers, handelaars of dienstverleners moeten anderen en zichzelf efficiënt kunnen bevoorraden van producten of diensten. Bezoekers of toeristen moeten vlot hun weg vinden naar onze cultuursteden, horeca en evenementen. Het Vlaams mobiliteitsbeleid gaat uit van volgende basisprincipes:

- Verplaatsingsnaden als vertrekpunt
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen
- Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden
- Een regionale aanpak
- Vlotte doorstroming mogelijk maken
- Verkeersveiligheid aanpakken
- Inzetten op duurzame vervoersmiddelen
- Inzetten op innovatie

Netwerk openbaar vervoer

Basisbereikbaarheid is ontstaan door de omvorming naar een beter, efficiënter en flexibeler openbaar vervoer. Dat wordt tot stand gebracht door de vraag en het aanbod van openbaar vervoer beter af te stemmen. De trein, tram en bus blijven vaste waarden. Op plaatsen waar er meer reizigers vertrekken of aankomen wordt ingezet op snellere en frequentere bus- en tramverbindingen. Op minder drukke plaatsen komt er flexvervoer. Hierbij reserveer je vooraf een rit of gebruik je een deelfiets of -wagen om een deel van je route af te leggen.

Centraal in deze nieuwe visie, de zogenaamde mobiliteitsswitch, staat combimobiliteit. Combimobiliteit betekent dat je verschillende vervoersmiddelen combineert om je bestemming te bereiken. Denk aan de trein, tram, bus, deelwagen of deelfiets. Maar ook je eigen fiets gebruiken en wandelen horen erbij. Je wandelt bijvoorbeeld naar het station, neemt vervolgens de trein om nadien de laatste meters af te leggen met de bus en aan te komen op uw bestemming.

Door de vraag en het aanbod van het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen, rijden er minder lege bussen en trams rond en worden drukke lijnen beter bediend. Het uitgangspunt is dat scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra vlot bereikbaar zijn voor iedereen.

Het nieuw vraaggestuurde openbaarvervoernetwerk bestaat uit vier lagen. Elke laag binnen het openbaar vervoer heeft een specifieke rol en de vervoerslagen worden optimaal op elkaar afgestemd.

- Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen.
- Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams op het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals scholen, recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet is afgestemd op het treinnet.
- Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
- Het vervoer op maat is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Concreet gaat het om een buurtbus of een collectieve taxi die reizigers vervoert op afroep. Ook het

aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's) maakt deel uit van het vervoer op maat. Via de mobiliteitscentrale zal een rit kunnen worden gereserveerd voor vervoer op maat.

4.4.2. GELAAGD OV ANZEGEM

Treinnetwerk

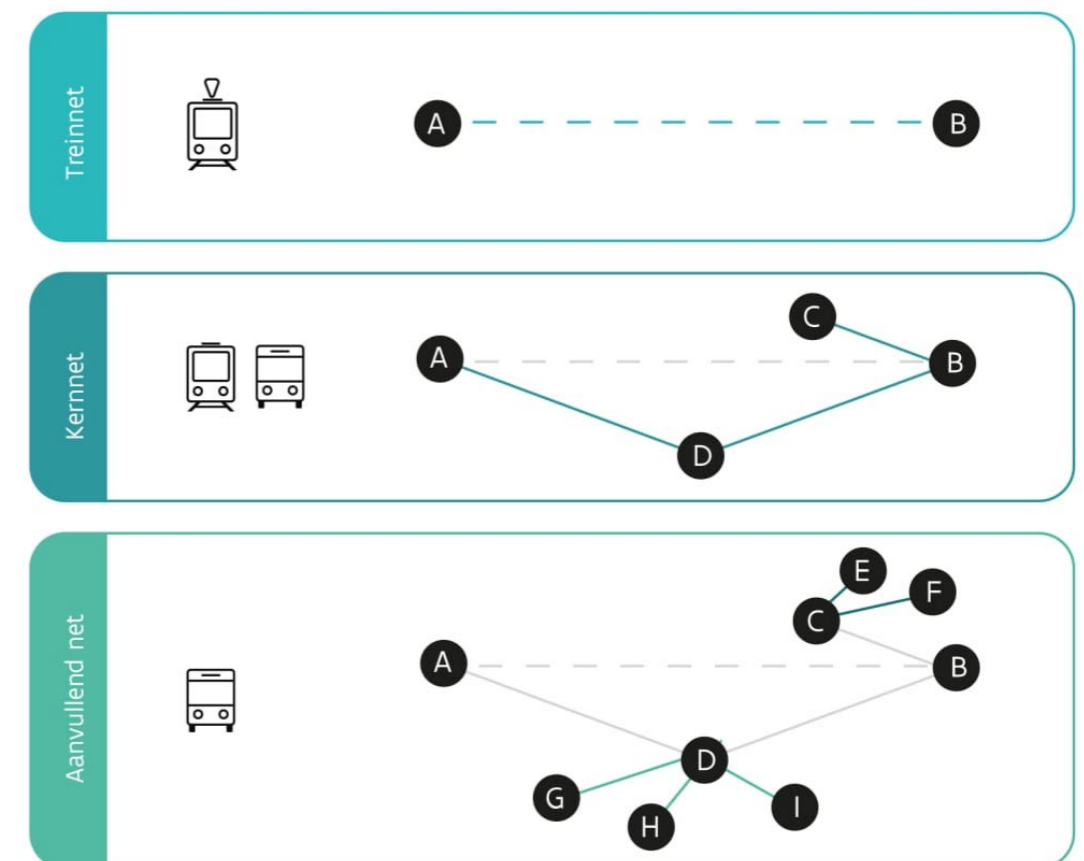
In een gelaagd OV-netwerk vormen spoorinfrastructuur en stations het hoogste niveau van het gelaagd netwerk. De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer en staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen.

Op het grondgebied van Anzegem bevindt er zich één spoorlijn, spoorlijn L89 Kortrijk – Denderleeuw. Er bevinden zich twee haltes op deze spoorlijn: Anzegem station (Gijzelbrechtegem) en Vichte station.

Kernnet

De tweede laag van het gelaagd netwerk is het kernnet. Met het kernnet wordt een antwoord geboden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Dit is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer, met hoogkwalitatieve bedienings- en comfortvoorschriften en een hoog voorzieningenniveau bij haltes. Het kernnet is sterk gericht op combimobiliteit: het overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel. Het ontwerp van het kernnet is gebaseerd op potentieel met als uitgangspunt dat er een voldoende kwaliteitsniveau aangeboden wordt om de vervoersvraag effectief te vertalen naar bezetting.

Op het grondgebied van Anzegem werden er geen routes geselecteerd als kernnet.



Visualisatie gelaagd OV-netwerk, Vlaanderen

Aanvullend net

De derde laag van het gelaagd netwerk is het aanvullend net en bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet en van het treinnet. Het aanvullend net zal dus vanuit middelgrote kernen en attractiepolen voeding geven aan het kernnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen en lijnen die voldoende potentieel hebben om in een uurbediening te voorzien, maar te weinig potentieel kennen om deel uit te maken van het aan minimeisen onderworpen kernnet.

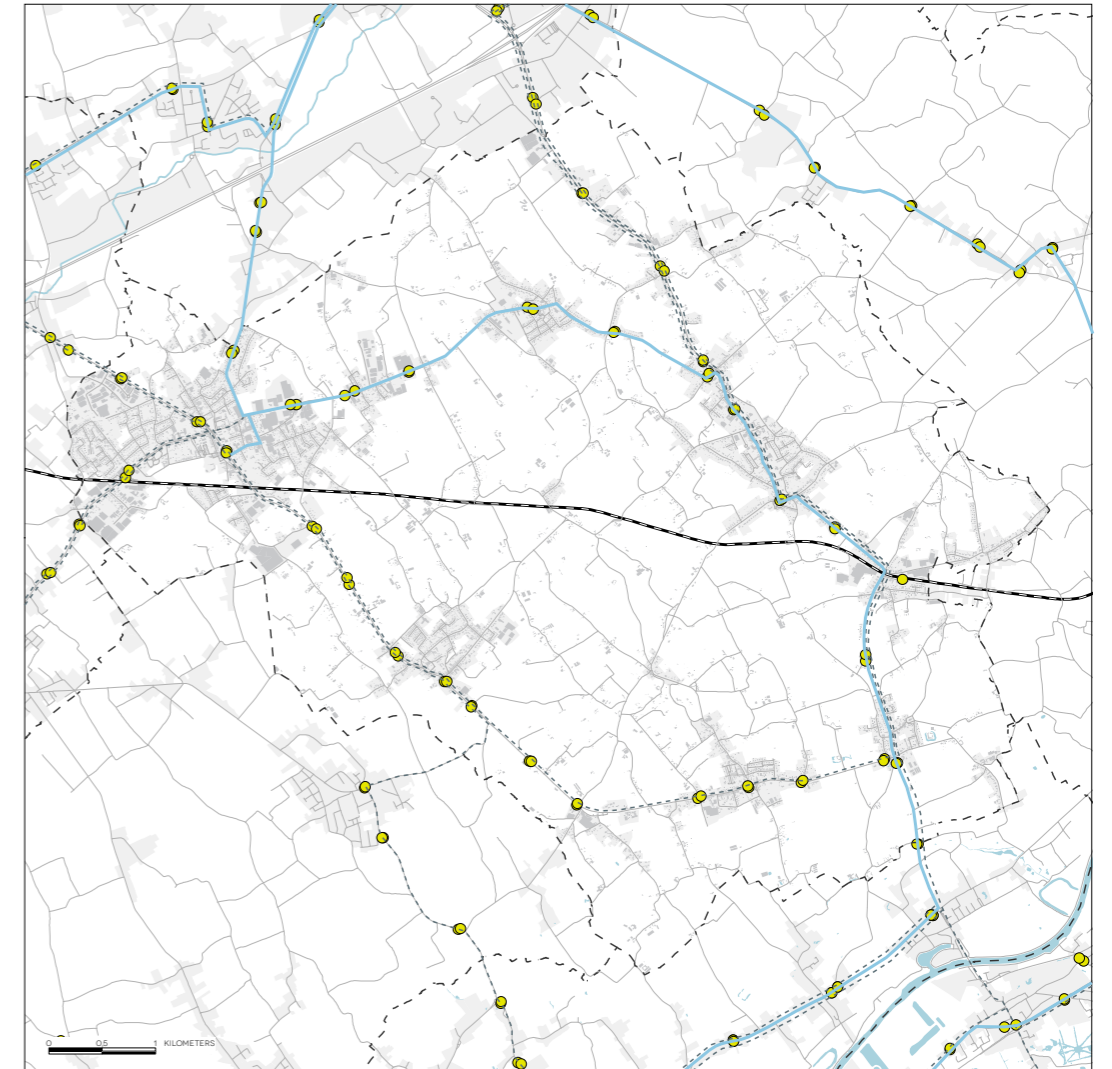
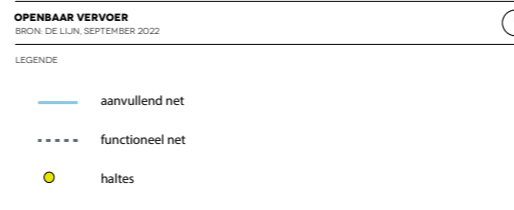
Het aanvullend net is in de regel volledig complementair aan het kernnet en het treinnet. In bepaalde omstandigheden, bijvoorbeeld wanneer de trein de vervoersstroom onvoldoende kan capteren door de afwezigheid van voldoende haltes of een te lage frequentie, kan een aanvullend net ook parallel aan een spoorweg fungeren. Specifieke functionele lijnen kunnen ook parallel rijden aan deeltrajecten van het kernnet om op piekmomenten in voldoende capaciteit te kunnen voorzien.

Functionele lijnen

De functionele lijnen vormen een belangrijk onderscheiden deel van het netwerk. Deze lijnen spelen in op specifieke, potentieelhoudende verplaatsingsstromen op welbepaalde momenten van de dag en met het oog op welbepaalde doelgroepen (in hoofdzaak scholieren en werknemers, dus woon-school- en woon-werkverkeer). Iedereen kan er echter gebruik van maken. Functionele bediening wordt dus enkel voorzien "in functie van", hetgeen impliceert dat het hier zelden om gecadanceerde lijnen gaat die (al dan niet) de hele dag door rijden. Veelal betreft het een paar ritten verspreid over de dag. De functionele verbindingen vormen een belangrijke schakel binnen het netwerk basisbereikbaarheid. Deze zijn historisch ook gegroeid in het huidige netwerk en zijn vaak zeer druk bezet. Hierdoor werden deze lijnen ook voor 90% overgenomen uit het huidige netwerk. Daar waar overlap ontstond met nieuwe (of in frequentie verhoogde) verbindingen, werd wel gekeken naar een optimalisatie van het functionele aanbod om de verschillende lagen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Binnen Anzegem werden volgende busverbindingen opgenomen als aanvullend of functioneel net:

Lijn	Omschrijving	type net
85	Waregem - Vichte - Anzegem - Avelgem	aanvullend net (cadans 60')
301	Kortrijk - Zwevegem - Vichte - Otegem - Avelgem	aanvullend net (functioneel)
302	Kortrijk - Zwevegem - Deerlijk - Nieuwenhove	aanvullend net (functioneel)
709	Kortrijk - Stasegem - Harelbeke - Vichte - Anzegem	aanvullend net (functioneel)
710	Zwevegem - Vichte - Deerlijk - Waregem	aanvullend net (functioneel)
851	Waregem - Anzegem - Avelgem - Spiere - Kooigem	aanvullend net (functioneel)
852	Oostrozebeke - Wielsbeke - Waregem - Anzegem	aanvullend net (functioneel)
853	Oostrozebeke - Ooigem - Waregem - Anzegem	aanvullend net (functioneel)



Vervoer op maat (VoM)

Het Vervoer op Maat vormt de vierde en laatste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid en is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Deze laag kan worden ingevuld nadat het KN en AN vorm hebben gekregen en geeft antwoord op lokale noden in de vervoerregio. Het VoM is volledig vraagvolgend en biedt een oplossing voor die gebieden die niet

bediend worden door regulier openbaar vervoer. Het VoM is dus complementair aan het treinnet, KN en AN. Met een VoM-oplossing zal de reiziger de first- of lastmile naar het treinnet, KN of AN afleggen of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden.

In functie van de ontsluiting van een gebied dat zich tussen Anzegem en Zwevegem bevindt wordt er een flex-systeem uitgewerkt. Deze regio bestaat hoofdzakelijk uit landelijk gebied, met lage inwonersaantallen en -dichtheden. De kernen in het gebied genereren in het algemeen niet voldoende vraag naar vervoer om een structurele (vaste) reguliere verbinding te kunnen exploiteren.

Op het grondgebied van Anzegem heeft één uniform VOM-aanbod naar analogie met het VOM-aanbod in de andere flex gebieden. In het flexgebied Zwevegem-Anzegem worden twee flexbussen ingezet, die voor

een VOM-aanbod zorgen tussen 6u en 20u op weekdays en 8u30 tot 19u op weekenddagen.

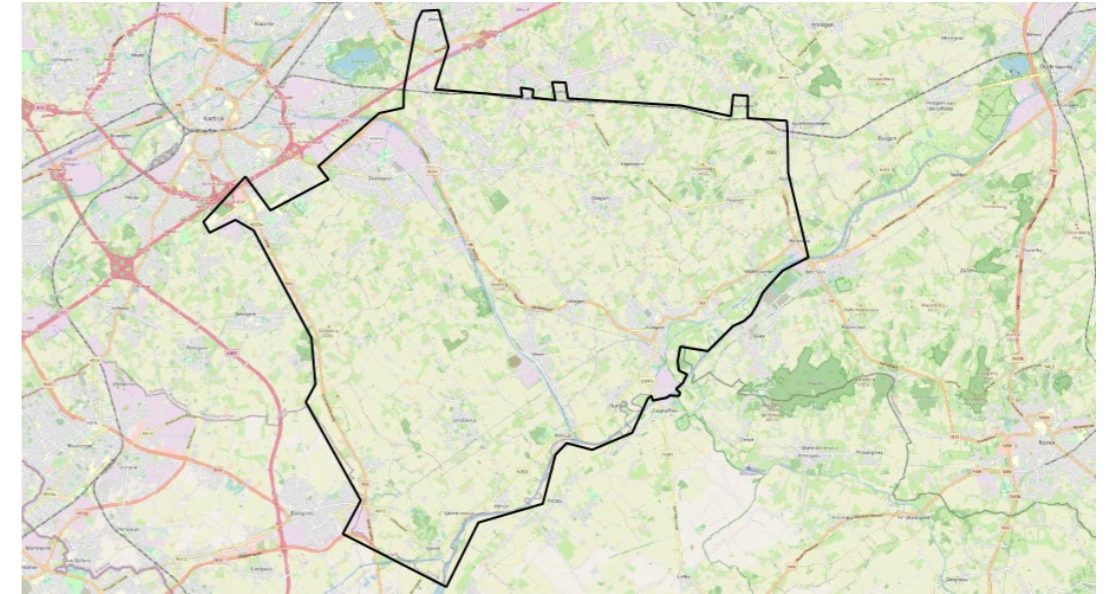
In het gebied tussen Zwevegem en Avelgem zijn enkel functionele verbindingen voorzien. De kernen Otegem en Ingoogem hebben geen structurele reguliere bediening in een afstand van 2 kilometer. Op basis van het bestaande belbusgebruik is ook de kern van Deerlijk opgenomen in het gebied om de verbinding Deerlijk - Zwevegem, die origineel was voorzien in het initiële voorstel kernnet en aanvullend net, op te vangen. Daarnaast zijn de Hoppinpunten Zwevegem, Vichte en Anzegem opgenomen om te voorzien in de aansluiting op het treinnet, kernnet en aanvullend net in functie van de verbindingen met respectievelijk, Kortrijk, Waregem en Oudenaarde.

Om de reizigers in de kernen in deze regio te kunnen bedienen is een flex-systeem voorgesteld. Reizigers kunnen zich verplaatsen tussen twee haltes in het aangeduide gebied. Hierbij zijn binnen de 'blinde vlek' alle bestaande haltes opgenomen, buiten de 'blinde vlek' enkel de haltes in het centrum van de kern of aan belangrijke voorzieningen. In functie van een efficiënte inzet van middelen zijn tijdens de spits enkel verplaatsingen mogelijk naar de Hoppinpunten Zwevegem, Vichte en Anzegem. De exacte locatie van deze Hoppinpunten is nader te bepalen in het vervoltraject. Verplaatsingen die een alternatief hebben met het reguliere net zijn niet mogelijk.

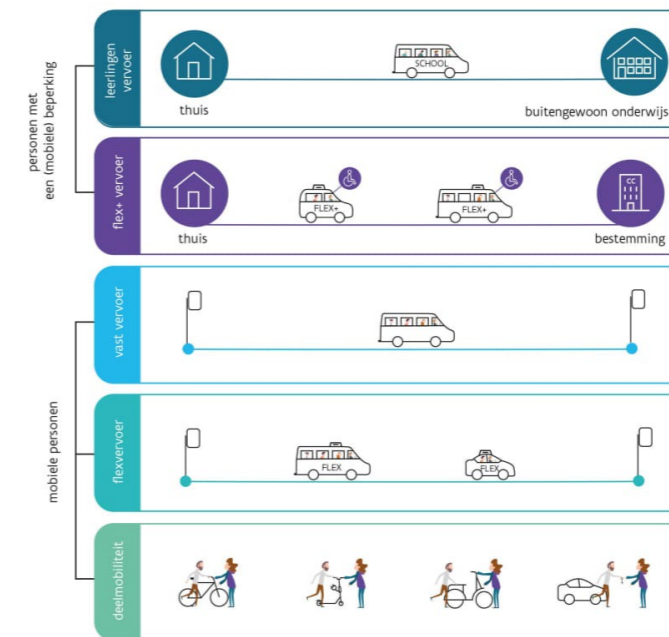
Het gaat hierbij om een systeem op afroep, waarbij de reiziger dus voorafgaand aan een verplaatsing een rit moet reserveren. De voertuigen rijden dus alleen op aanvraag en wanneer de reiziger er daadwerkelijk behoefte aan heeft. Het systeem is de volledige dag operationeel, alle dagen van de week.

Tijdens de spits worden reizigers vanuit een halte in het aangeduide bedieningsgebied naar één van de drie mogelijke Hoppinpunten gebracht (Zwevegem, Vichte of Anzegem) (flexibel voor- en natransport). Tijdens de daluren verandert het systeem naar een volledig flexibel VoM waarbij reizigers binnen het gebied aan een halte worden opgehaald en naar een halte in de buurt van hun bestemming in het bedieningsgebied worden gebracht. Hierbij zijn alle bestaande haltes in de blinde vlekken opgenomen in het flex-gebied en enkel de belangrijkste halte in het centrum van de kernen buiten 'blinde vlekken'. Samen geeft dit systeem een bediening van 6 tot 20u op alle weekdays. In de weekenddagen kan gebruik gemaakt worden van dit systeem tussen 8.30 en 19u.

Daarnaast werden de haltes Anzegem Kerk, Anzegem Station en Anzegem SVI toegevoegd als antennes aan het flexgebied Vlaamse Ardennen.



Visualisatie VOMgebied Anzegem - Avelgem - spiere helkijn - zwevegem (25/04/2024)



Visualisatie gelaagd OV-netwerk, VOM, Vlaanderen

4.4.3. WENSBEELD OPENBAAR VERVOER

Treinvervoer 2030-2050

Voor Anzegem hebben volgende doelstellingen de grootste invloed:

Verhogen van het aanbod van L treinen, waaronder uitbouw Leielijn met lichte en flexibele voertuigen. Vanuit de prioriteiten ligt de focus in de vervoerregio tegen 2030 op de snelle IC-treinen. Een uitzondering hiervoor is de bediening van de Leie-as waar zeer grote potentiëlen aanwezig zijn. Op deze as wordt zowel ingezet op opwaardering van de treinverbindingen als uitbouw van een hoogwaardige openbaarvervoersas.

Dit betekent voor de vervoerregio tegen 2030:

- Realisatie van directe verbinding langsheen de Leie-as door koppeling L-treinen Poperinge – Kortrijk en Kortrijk – Gent
- Verhogen frequentie op as Poperinge – Kortrijk naar 2/u (opwaardering P-trein)

En tegen 2050:

- Kortrijk – Gent door bijkomende L-trein. Bij invoering van deze trein kan de halte Harelbeke op de snelle IC-verbinding komen weg te vallen
- Verhogen frequentie L-trein Kortrijk – Oudenaarde van 1 naar 2/u (opwaardering P-trein)

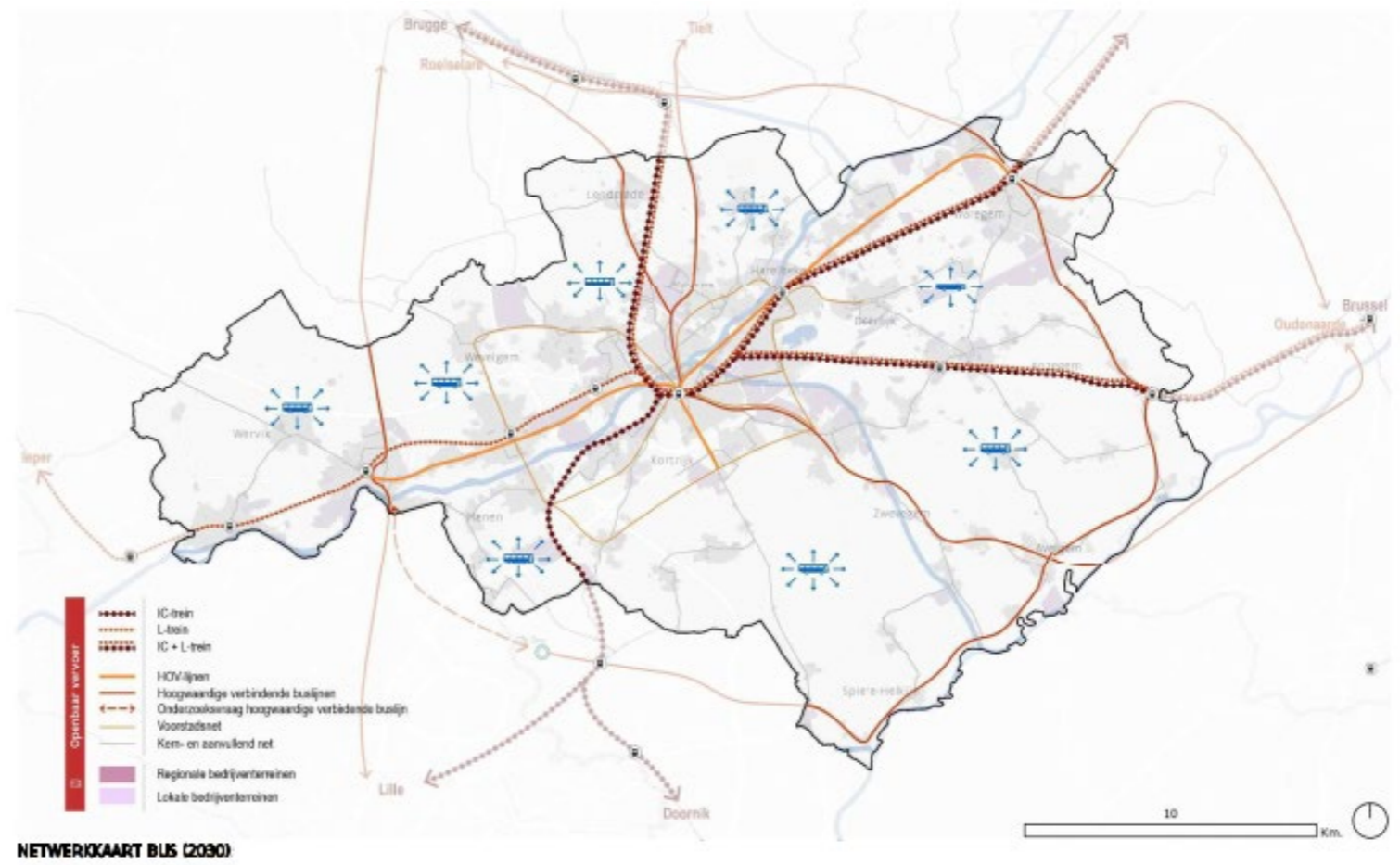
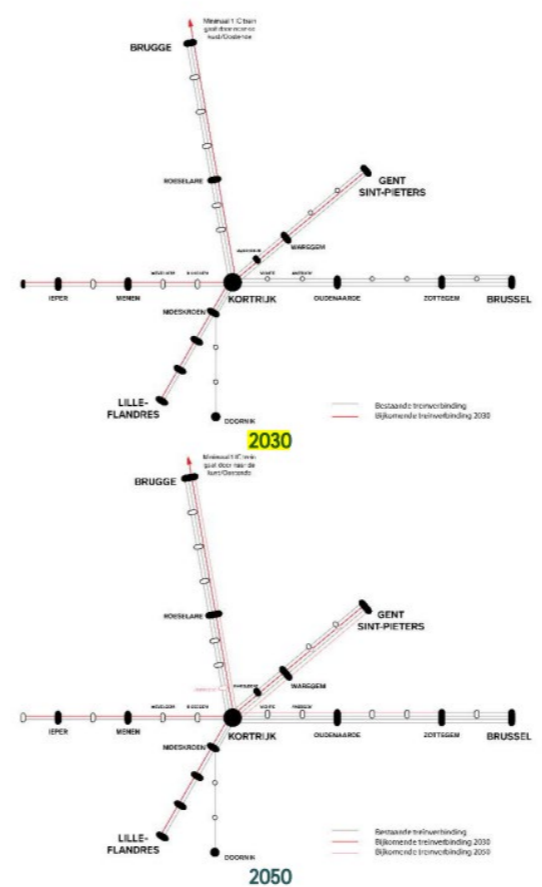
Daarnaast wordt ook de ambitie gesteld dat alle bestaande stations in de regio behouden blijven. Daarnaast zal het station van Anzegem worden opgeschaald tot een regionaal Hoppinpunt wanneer het openbaar vervoer verder wordt uitgebouwd. De wenselijkheid hiervan is af te toetsen met de ontwikkelingspotenties die worden gezien en wenselijk geacht vanuit het ruimtelijk beleid.

Busvervoer 2030

Op termijn wordt gesteld dat het de wens is om hoogwaardige verbindende buslijnen (regionale HOV) voor de relaties tussen de steden binnen de regio, waar geen spoornetwerk aanwezig is, te realiseren. Deze hoogwaardige buslijnen vormen naast snelle verbindingen tussen de steden ook sterke ov-assen doorheen de meer landelijke gebieden waarop kan worden aangetakt. Concreet gaat het hier over de Scheldelijn (Moeskroen – Spiere – Avelgem – Anzegem – Waregem) in het zuidelijke interfluviumgebied, met Avelgem als cruciale knoep tussen deze beide lijnen.

Daarnaast wordt gesteld dat binnen de blinde vlekken het VOM moet worden versterkt en er gewerkt moet worden aan een gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM.

Er moet eveneens werk gemaakt worden van het optimaliseren van het doelgroepenvervoer en de integratie van VOM.



4.4.4. TOEGANKELIJKE HALTES

Openbaar vervoer dient inclusief te zijn, en toegankelijk voor personen met een motorische beperking.

Uit het regionaal mobiliteitsplan is gebleken dat er tevens een groeiende nieuwe doelgroep voor het openbaar vervoer ontstaat. Er wordt verwacht dat de leeftijdscategorie 65+ tegen 2035 in de regio zal groeien met 33.2%. Ook de gemiddelde leeftijd binnen deze groep blijft stijgen. Vooral voor het oudste segment in deze groep is het nemen van de fiets of de wagen niet altijd een optie. Toegankelijkheid en eenvoudig gebruik van het openbaar vervoer is voor deze doelgroep dan ook een absolute noodzaak.

Met het Masterplan Toegankelijkheid heeft de Vlaamse overheid een actieplan uitgewerkt om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Dit staat in het Vlaams regeerakkoord en schrijft zich in binnen de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie van basisbereikbaarheid. De gemeente Anzegem onderschrijft deze visie en heeft het Masterplan toegankelijke haltes reeds ondertekend. De opzet hierbij is om tegen 2030 de helft van de haltes langs een kernnet/aanvullend net toegankelijk te maken voor iedere gebruiker.

De nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie, basisbereikbaarheid, geldt echter voor iedereen. Mensen met een beperking, ouderen die slecht ter been zijn of ouders op stap met een kinderwagen, moeten zich ook met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het toegankelijk maken van haltes is hierbij cruciaal en daarvoor zal proactief samengewerkt worden met lokale besturen. Bij de verdere uitbouw van de Hoppinpunten vormt toegankelijkheid dan ook een randvoorwaarde, om deze reden werd toegankelijkheid ook als voorwaarde opgenomen om Hoppinpunten te kunnen subsidiëren.

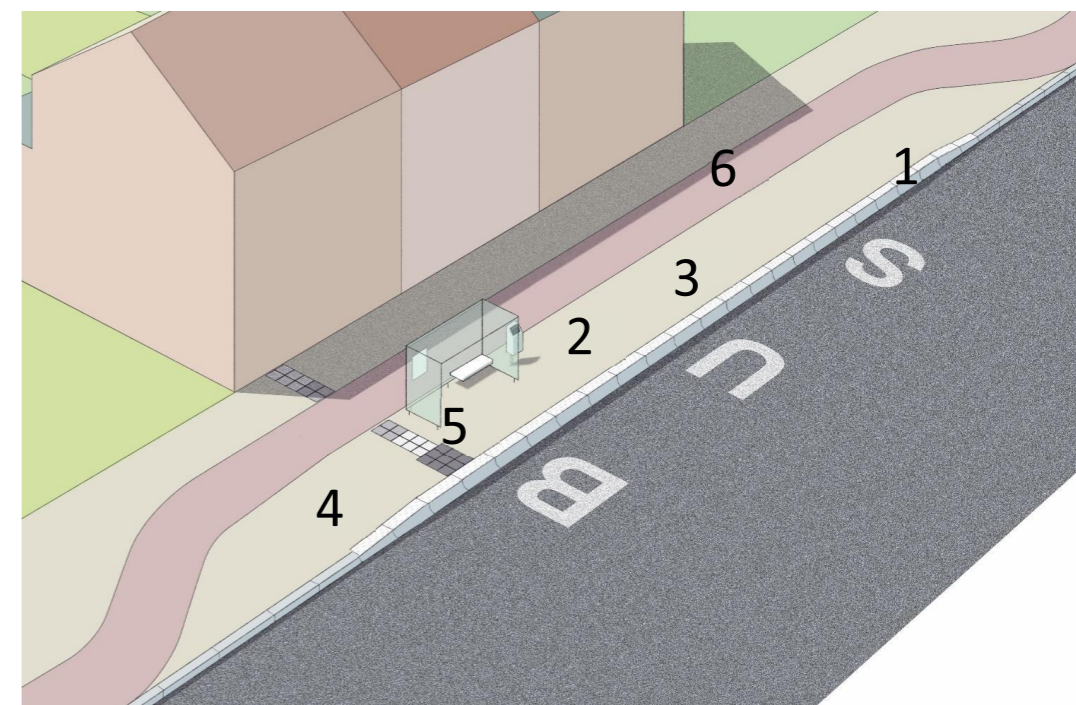
Bijgevolg wenst de gemeente Anzegem het openbaar vervoergebruik te stimuleren door het wachtcomfort voor iedere reiziger te verbeteren aan bushaltes (met extra aandacht voor Hoppinpunten). Daarom worden volgende maatregelen vooropgesteld:

- Realiseren van schuilhuisjes bij de belangrijke opstaphaltes en Hoppinpunten waar mogelijk
- Overdekte en diefstalveilige fietsenstallingen bij belangrijke opstaphaltes en Hoppinpunten
- Inrichting conform eisen toegankelijkheid
- Vlotte oversteekbaarheid van de weg richting belangrijke opstaphaltes en Hoppinpunten

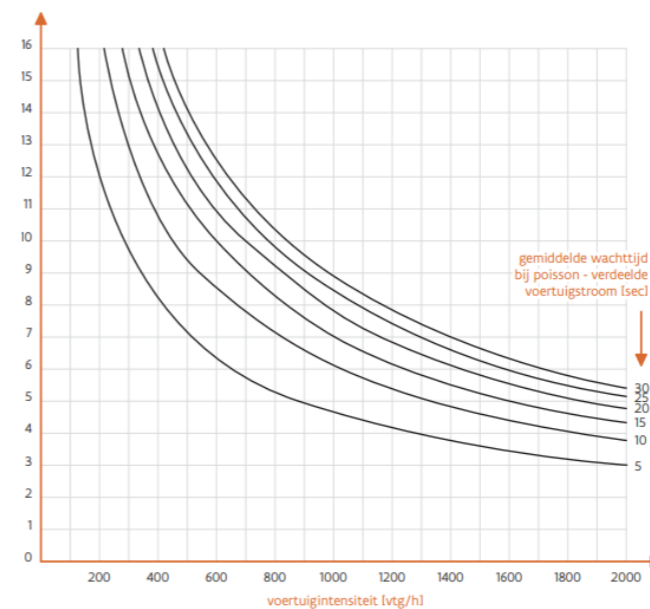
De vervoerregio en DeLijn ondersteunen de gemeente Anzegem in het prioriteren van aan te pakken haltes in kader van de toegankelijkheid. (actie RMP)

Oversteekbaarheid openbaar vervoerhaltes

Ter hoogte van de belangrijkste openbaar vervoerhaltes en Hoppinpunten streeft de gemeente naar een vlotte oversteekbaarheid van de weg. Ter hoogte van deze haltes dient de trage weggebruiker veilig en vlot de weg te kunnen oversteken. Indien dit niet het geval is, dienen flankerende maatregelen te worden getroffen. Hiervoor wordt verwezen naar het Vademecum voetgangersvoorzieningen (AWV, januari 2024).



Bron: De Lijn, toegankelijke halte



Bron: Afwegingskader oversteekvoorzieningen, haattijd ifv voertuigintensiteit

4.4.5. HOPPINPUNTEN EEN KNOOPPUNT VOOR COMBIMOBILITEIT

Hoppinpunten vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit binnen het gelaagde OV-netwerk. Een Hoppinpunt is meer dan een halte voor het openbaar vervoer maar het is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Aan een Hoppinpunt kunnen gebruikers overstappen van en naar het spoorwegennet, tussen de kernnetlijnen (verder KN), aanvullende lijnen (verder AN), het Vervoer op Maat (verder VoM) of op hun eigen (veilig en comfortabel gestalde) fiets. Op die manier wordt het OV-netwerk ingeschakeld in een systeem van combimobiliteit waarbij verschillende modi elkaar kunnen voeden en aanvullen. Het Hoppinpunt wordt aangevuld met extra diensten, zoals deelvoertuigen, veilige fietsenstallingen, lockers waar pakjes bezorgd kunnen worden en wordt het ruimtelijk optimaal georganiseerd.

We fietsen naar het station om de trein te nemen, of we rijden met de auto tot aan een park & ride en nemen daar de tram of de deelfiets naar het (stads)centrum. Het gecombineerd gebruik van die vervoersmogelijkheden om de reiziger van punt A naar punt B te brengen, noemen we combimobiliteit.

De beschikbaarheid van op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden en goed uitgeruste Hoppinpunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. De mobiliteitscentrale helpt bij het plannen van die verplaatsing.

Selectie Hoppinpunten

De gemeente Anzegem zal in de toekomst inzetten op de uitbouw van lokale Hoppinpunten. De Hoppinpunten moeten de vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodi mogelijk maken met de gewenste faciliteiten zoals fietsenstallingen, bushalte-infrastructuur, autoparkeerplaatsen, laadpalen voor elektrische auto's. Optioneel kunnen ook aanvullende diensten (bv. lockers voor pakjes) bij dergelijke Hoppinpunten worden voorzien.

Een mobi- of hoppinpunt wordt door Vlaanderen gedefinieerd als een vervoersknooppunt waar:

- parkeermogelijkheden zijn voor verschillende personenwagens en fietsen
- en/of verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelfiets...) aangeboden worden onder de vorm van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoersmiddel een verplaatsing kunnen maken

Door de Vervoerregio Kortrijk werden vijf hoppinpunten geselecteerd op het grondgebied Anzegem, ook de gemeente wenst enkele Hoppinpunten te suggereren. Deze zijn:

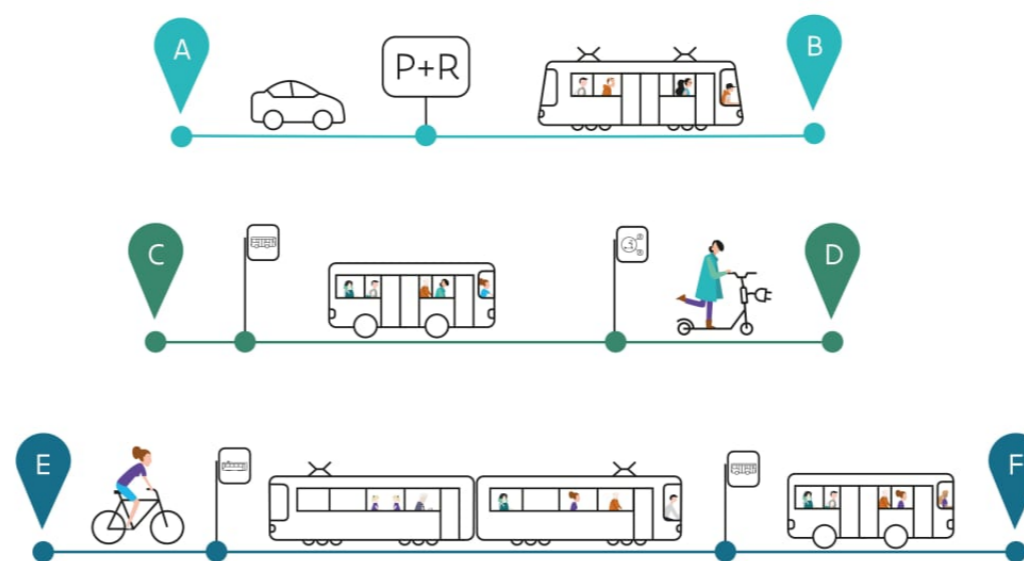
Locatie	Opgenomen door de Vervoerregio	Halte kern- of aanvullend net OV	Overstap-punt VoM flex	Laadpalen	Type Hoppinpunt	Netwerk-/ nabijheidslogica
Anzegem	JA	Aanvullend		2	Lokaal	Netwerklogica
Anzegem station	JA	Aanvullend	ja	/	Lokaal	Netwerklogica
Kaster	JA	Aanvullend		/	Lokaal	Netwerklogica
Vichte	JA	Aanvullend	ja	2	Lokaal	Netwerklogica
Vichte station	JA	Aanvullend		2	Lokaal	Netwerklogica
Ingooigem	NEE	Functioneel		/	te bepalen	
Tiegem	NEE	Functioneel		/	te bepalen	
Heirweg	NEE	Aanvullend		/	te bepalen	
Engelhoek	NEE	Aanvullend		/	te bepalen	

Op deze locaties zullen er in eerste instantie geen deelfietsen worden voorzien in kader van Vervoer op Maat.

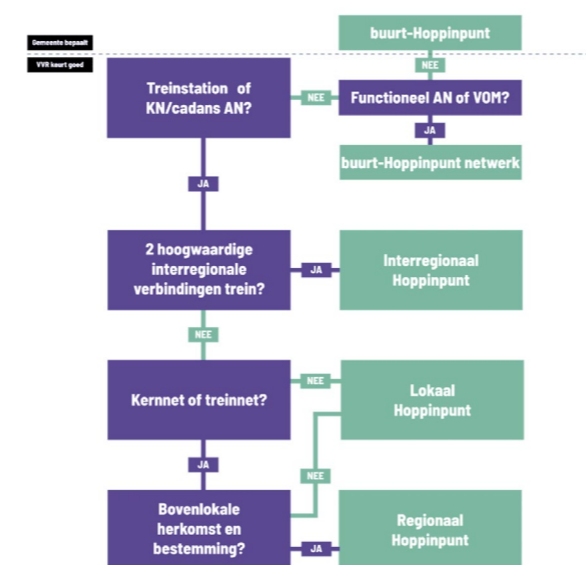
In het nieuw openbaar vervoerplan wordt het gebied ten zuiden van de spoorwegverbinding Kortrijk-Oudenaarde geselecteerd als blinde vlek. In dit gebied wordt in kader van Vervoer op Maat een flex-systeem voorgesteld. Reizigers kunnen zich verplaatsen tussen twee haltes in het aangeduide gebied. Hierbij zijn binnen de 'blinde vlek' alle bestaande haltes opgenomen, buiten de 'blinde vlek' enkel de haltes in het centrum van de kern of aan belangrijke voorzieningen. In functie van een efficiënte inzet van middelen zijn tijdens de spits enkel verplaatsingen mogelijk naar de Hoppinpunten Zwevegem, Vichte en Anzegem. Verplaatsingen die een alternatief hebben met het reguliere net zijn niet mogelijk. Het gaat hierbij om een systeem op afroep, waarbij de reiziger dus voorafgaand aan een verplaatsing een rit moet reserveren. De voertuigen rijden dus alleen op aanvraag en wanneer de reiziger er daadwerkelijk behoefte aan heeft. Het systeem is de volledige dag operationeel op weekdays en zaterdag, maar niet op zon- en feestdagen.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit (deelfietsen en deelwagens) zijn belangrijke schakels in de verduurzaming van het verplaatsingsgedrag. Anzegem implementeerde recent 2 deelwagens (Vichte en Anzegem). Ook werd VOM (deelfietsen) op grondgebied Anzegem uitgerold.



Visualisatie combimobiliteit, Vlaanderen



selectieschema Hoppinpunten, Vlaanderen

Openbaar vervoer en Hoppinpunten


BRON: DE LIJN, SEPTEMBER 2022




LEGENDE

 buslijnen

 haltes

 geselecteerd Hoppinpunt

 gewenst Hoppinpunt



4.5. Wegencategorisering

Anzegem beschikt over voldoende wegen. Nieuwe wegen zijn niet nodig, tenzij bij de realisatie van nieuwe woonwijken of bedrijventerreinen. Alleen voor de doortocht van de N382 te Anzegem stelt de vervoerregio dat een omleidingsweg nodig is, het PRUP Omleidingsweg werd echter vernietigd door de Raad Van State.

De gemeente Anzegem heeft op vandaag (28/03/2024) volgende visie betreffende de selectie van het hoger wegennet op grondgebied Anzegem: Het gemeentebestuur geeft de suggestie dat de N382 een categorisering als interlokale weg krijgt, tot er op federaal niveau een vrachtroutenetwerk voor gans België is uitgetekend. Indien er toch zou beslist worden om de N382 te categoriseren als regionale weg, moet er een km-heffing voorzien worden die hoger is dan deze op de N60 en N8. Dit zal samen met DMOW moeten worden bekeken binnen het regionaal mobiliteitsplan. Het lokaal mobiliteitsplan kan hierover geen uitspraak doen.

4.5.1. INRICHTINGSPRINCIPES LOKALE WEGEN

Ontsluitingswegen

Ontsluitingswegen kunnen kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas verbinden met elkaar, maar maken nooit de verbinding tussen twee wegen die de interlokale maas afbakenen. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluipverkeer is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

Basisprincipes:

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting
- Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/u (BUBEKO) en maximum 50 km/u of 30 km/u (BIBEKO), voor een kerngebied wordt 30 km/u aangeraden
- Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld
- Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden
- Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

De secundaire ontsluitingswegen volgen deze basisprincipes, enkel dient hier doorgaand gemotoriseerd verkeer te worden vermeden.

Erftoegangswegen

Ook erftoegangswegen liggen in de interlokale maas. Zij hebben geen verbindende functie en verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn.

Basisprincipes:

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers
- De snelheidslimiet voor gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/u (BUBEKO) en maximum 30 km/u (BIBEKO en kerngebied)
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers

De inrichtingsprincipes voor het dragend en lokaal wegennet zijn minder verschillend. De verschillen tussen deze wegen situeren zich dus eerder op het niveau van de functies die deze wegen opnemen dan op het niveau van inrichting. Deze inrichting kan en zal niet van de ene op de andere dag kunnen worden toegepast. Deze categoriseringsoefening zet de basis voor een verder beleid, waar investeringen aan gekoppeld kunnen en zullen worden. Tegelijk moeten we realistisch zijn en weten we dat niet elke weg aan deze inrichtingsprincipes zullen kunnen voldoen. Dit hoeft geen probleem te zijn, zolang de weg gebruikt kan worden in functie van zijn categorisering en de inrichting ook navent is. De inrichtingsprincipes vormen het minimale kader, maar het staat de gemeente vrij ambitieuzer te zijn qua beheer en inrichting.

4.5.2. EXTRA AANDACHTSPUNTEN INRICHTING WEGEN

De categorisering van wegen heeft een toepassing in het beeldkwaliteitsplan van Anzegem, waar voor elk type van weg (categorie) een aangepaste inrichting voorgesteld wordt, deze inrichtingsschetsen zijn echter sterk verouderd en zijn moeilijk verenigbaar met de nieuwe inzichten en aandachtspunten. Bijgevolg wordt voor de inrichting in hoofdzaak verwezen naar de verschillende vademecums. Als actie binnen dit mobiliteitsplan wordt opgenomen het beeldkwaliteitsplan met betrekking tot de inrichting van de wegen te actualiseren.

Wel wordt per type weg de algemene aandachtspunten meegegeven.

Bovenlokale wegen - bibeko

Hier worden de basisprincipes inrichting robuust wegennet steeds gehanteerd. Daarnaast wenst de gemeente extra nadruk te leggen op:

- aandacht voor poorten tot de dorpen
- ruimte voor openbaar vervoer
- rijweg wordt beperkt tot strikt noodzakelijke conform vademecum vergevingsgezinde wegen
- fietsinfrastructuur voldoet aan het vademecum fietsvoorzieningen
- bomen als structurerende elementen op de parkeerstroken
- comfortabel verlichtingsniveau
- restruimte (EXTRA) zoveel mogelijk toebedelen aan de voetganger

Lokale wegen (ontsluitingswegen en secundaire ontsluitingswegen)

- aandacht voor poorten tot de dorpen
- ruimte voor openbaar vervoer (aandacht voor haltes)
- comfortabel verlichtingsniveau
- mengen waar het kan, scheiden waar het moet
- parkeerzones hebben een eigen bestratingsmateriaal en worden licht verhoogd aangelegd, zo blijft de rijwegbreedte visueel beperkt als er geen auto's staan geparkeerd
- toegankelijke voetpaden
- telkens wordt de restruimte (EXTRA) zoveel mogelijk toebedeeld aan de zachte weggebruiker en allerhande straatmeubilair; enkel waar de beschikbare ruimte dit toelaat, zullen langse parkeerstroken worden voorzien
- wegstroken in asfalt, kruispunt met wijkstraat/buurtweg met een specifieke en verhoogde aanleg (drempel)
- wegversmalling bij voorkeur uitsparing in de weg (alternatief bestaande weg: bloembak)
- zoeken naar ruimte voor aanplant van groen
- erfscheiding met openbaar domein: hagen/lage tuinmuur

Lokale wegen (erftoegangswegen)

- wonen in een groene straat/laan
- snelheidsregime 30 km/u of woonerfstatuut (20 km/u)
- principe van gemengd verkeer: fietsers en auto's gemengd in twee rijrichtingen
- eventuele overmaat rijweg toebedelen aan voetpad of inzetten op vergroening
- voetpad geeft voorrang op een parkeerstrook
- verhoogde voetpaden en parkeerstroken of woonerf karakter: gelijkgrondse aanleg rijweg-voetpad

- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal
- wegversmalling bij voorkeur uitsparing in de weg (alternatief bestaande weg: bloembak)
- stimuleren van groene erfafscheidingen
- verlichting op schaal van de wijk
- ruimte voorzien voor allerhande straatmeubilair

4.5.3. LANDELIJKE WEGEN

De landelijke wegen in Anzegem worden oneigenlijk gebruikt, gemotoriseerd verkeer zoekt de kortste weg doorheen de lokale mazen van Anzegem. Dit leidt tot conflicten met enerzijds zwakke weggebruikers, maar ook landbouwers ondervinden hiervan hinder.

Bijgevolg zijn er verschillende maatregelen mogelijk om dit oneigenlijk gebruik te beperken. We onderscheiden drie mogelijke soorten maatregelen (zie figuur op pag.51):

- Bebording/regelgeving
- Fysieke maatregelen
- Digitale maatregelen

Uitzonderlijk plaatselijk verkeer

Wettelijk kader

Art. 2.47 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg bepaalt de definitie van plaatselijk verkeer. Art. 2.47 "Plaatselijk verkeer" of "plaatselijke bediening": de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters.

Afwegingskader invoeren uitgezonderd plaatselijk verkeer

Categorisering van het wegennet als basis

Een belangrijke eerste parameter is de functionaliteit van de weg. Uitsluitend plaatselijk verkeer kan worden toegestaan op een weg die geen verbindende functie heeft, maar eerder gericht is op verblijf. Daarom kan het verkeersbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer" alleen worden toegepast wanneer de weg behoort tot de laagste categorie, namelijk erftoegangswegen. Dezelfde redenering kan worden toegepast op het vrachtroutennetwerk.

Aantal bestemmingen als subcriteria

Zelfs erftoegangswegen kunnen aanzienlijk verkeer te verwerken krijgen, vooral wanneer er veel erftoegangen of bestemmingen langs het wegsegment liggen. Een groot aantal bestemmingsverkeer maakt het moeilijk om onderscheid te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer, waardoor handhaving zeer moeilijk wordt. Daarom wordt het niet aangeraden om wegen met een groot aantal bestemmingen of adrespunten om te vormen tot straten met "uitgezonderd plaatselijk verkeer." Het verdient de voorkeur om autoluwe straten te bevorderen. Als een straat veel bestemmingsverkeer heeft, lijkt het raadzaam om te focussen op verkeersveiligheid door andere maatregelen te nemen, zoals snelheidscontroles en goed ingerichte fietsinfrastructuur.

Inzetten op trage assen

Wegen die belangrijke fietsroutes kunnen zijn en waarbij het aanbevolen wordt om doorgaand verkeer te ontmoedigen, zouden bij voorkeur een lager snelheidsregime moeten hebben. Een lager snelheidsregime resulteert in langere reistijden, waardoor gemotoriseerd verkeer minder snel geneigd zal zijn om deze route als alternatief te kiezen. Snelheidsverlaging is een effectief instrument in handen van de wegbeheerder, omdat het snel resultaten kan opleveren op het gebied van verkeersveiligheid. Wegen waar alleen lokaal verkeer is toegestaan, zouden bijgevolg een lager snelheidsregime moeten hebben.

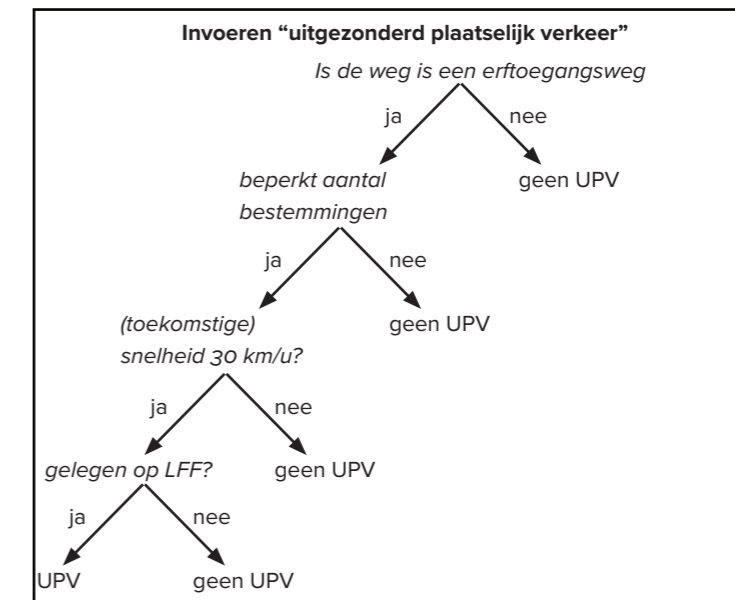
Het fietsroutennetwerk als prioriteit

Als de ambitie bestaat om op sommige wegen alleen lokaal verkeer toe te staan, moet de eerste aandacht uitgaan naar wegen die zich bevinden op het lokaal functioneel fietsroutennetwerk.

Uitgezonderd plaatselijk verkeer (gemeentepunt)

In kader van de ontwikkeling van het nieuw gemeentepunt werkte Anzegem een nieuw lokaal functioneel fietsroutennetwerk uit. Hierbij werden de verschillende kernen (Anzegem, Vichte, Ingoogem, Gijzelbrechtegem, Tiegem en Kaster) verbonden met elkaar en met het gemeentepunt. Dit biedt een alternatief voor het bovenlokaal functioneel fietsroutennetwerk dat gelijk valt met verschillende verkeersintensieve wegen die zorgen voor conflicten tussen traag en gemotoriseerd verkeer. Bovendien biedt het BFF geen vlotte verbinding tussen de verschillende kernen en dient traag verkeer een langere weg af te leggen.

Dit nieuwe netwerk loopt doorheen het landelijk gebied van Anzegem, langsheen verschillende landbouwwegen. Om de fietsveiligheid op deze route te verzekeren besloot het gemeentebestuur om binnen deze straten 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' in te voeren.



Voorrangregeling

De voorrangregeling wordt in vele gevallen aan de wegcategorisering gekoppeld. Het spreekt voor zich dat wegen van hogere categorie (die dus een verbindende of ontsluitende functie hebben) voorrang krijgen op wegen van lagere categorie (die toegang geven tot-). Zo hebben lokale ontsluitingswegen voorrang op lokale erftoegangswegen. Uitzonderlijk kunnen hier natuurlijk afwijkingen op toegestaan worden wegens de plaatselijke context, verkeersveiligheid of omwille van snelheidsremmende maatregelen.

Op kruispunten van wegen van dezelfde categorie (zoals in vele woonwijken/landelijk gebied) wordt in vele gevallen voorrang van rechts toegepast.

Leesbaar wegbeeld

Een belangrijk element binnen dit gegeven is een leesbaar wegbeeld. De voorrangregeling van een kruispunt dient 'zichzelf uit te leggen' (self-explanatory road). Zo zijn kruispunten met een door het wegbeeld ondersteunde voorrangregeling het veiligst. De N36 is geselecteerd als een interlokale weg, deze heeft een verbindende functie en krijgt hierdoor voorrang op de lokale wegen. Het wegbeeld van dit kruispunt maakt dit ook meteen duidelijk: er zijn haaiantanden aangebracht ten opzichte van de lokale weg. Het fietspad wordt doorgetrokken langs de N36 en ook de dimensionering van de N36 is ruimer dan de zijweg. Het kruispunt van de Brandgatstraat/Groenstraat/Razenheidstraat/Engeldreef, alle lokale wegen, is een kruispunt waar voorrang van rechts geldt. Het wegbeeld van dit kruispunt maakt dit ook meteen duidelijk: alle wegen zijn gelijkaardig gedimensioneerd, en er zijn geen markeringen op het wegdek. In dit geval zou de bebording als overbodig beschouwd kunnen worden, ware het niet dat de gewassen op de aangrenzende velden in de zomer de zichtbaarheid van het kruispunt belemmert.

Ontsluitingswegen

De hierboven beschreven logica wordt niet steeds gevolgd, er wordt aangestuurd op een eenduidige toepassing van dit principe en afwijkingen uitzonderlijk toe te staan indien de zichtbaarheid in het gedrang komt.

Lokale wegen

Ook op de erftoegangswegen geldt er een ad hoc beleid inzake voorrangregeling. Voornamelijk landelijke wegen kennen een afwijkende toepassing. Ook hier wordt aangestuurd op het consequent toepassen van de inrichtingsprincipes. Bij voorkeur wordt een strategie signalisatie uitgewerkt die aangeeft hoe moeilijk leesbare kruispunten moeten worden gesignaleerd.

Verder staat verkeersveiligheid bovenop en dient pragmatisch te worden gehandeld bij moeilijk in te schatten kruispunten met beperkte zichtbaarheid.

1) BEBORDING / REGELGEVING

Snelheidsverlaging		Aangepast aan categorie (70 -> 50, 50 -> zone 30)	
Circulatie-maatregelen*		enkelrichtingsstraten, mix-wijken met fietsstraten, schoolstraten	
Vrachtverbod		verbod voor logistiek met uitzondering van plaatselijk verkeer	bevoegdheid bij wegbeheerder,
Venstertijden*		toelaten van vrachtverkeer op specifieke tijdstippen	afstemming met buurgemeenten nodig om overloopeffect te voorkomen
Spitsmaatregelen		selectieve enkelrichting of wisselen van rijrichting van middelste rijvak voor ochtend- en avondspits	
Voetgangers-gebieden*		Weren van gemotoriseerd verkeer, excl OV en/of leveranciers binnen specifiek tijdslot.	
Signalisatie		Voldoende bebording van gewenste afslagrichting	

2) FYSIEKE MAATREGELEN

Herinrichting van de weg (*)		Verbeteren van de doorstroming en de leesbaarheid	
		middenberm, verkeersdrempel, asverschuiving, chicanes, smallere wegen (integraal wegvlak), lokale wegversmalling, materiaalkeuze	bevoegdheid bij wegbeheerder,
Knip*		Geen connectie meer tussen twee straten - Statische versus dynamische knip: enkel toegang op specifieke uren of voor specifieke doelgroep (bewoners, leveranciers)	afstemming met buurgemeenten gewenst indien weg aansluit op elkaar
Blokkade op de weg*		Vaste of dynamische sluis welke wel toegang geeft voor bus of tractor verzinkbare paaltjes voor selectieve toegankelijkheid	

3) DIGITALE MAATREGELEN

Slimme lichten-regeling (IVRI)		Versneller van gewenste afslagrichting	
		Vertragen van ongewenste richting Groene lichtengolf voor OV en fiets	bevoegdheid bij Vlaanderen, afstemming binnen de VVR
ANPR		Controleren van verkeersgedrag en vergunningshouders, gevolgd door beboeten	
OBU-data		Metten van GPS-data ter controle van doorgaand of bestemmingsverkeer (ViaPass) (!) juridisch onzeker wegens GDPR	coördinatie van Vlaanderen als aankoopcentrale met lokale financiering
Aangepaste routesoftware		Afstemmen met GPS-servicediensten zoals Waze of Google Maps in de gewenste routing	

* deze maatregel is enkel van toepassing op lokale wegen

Bron: vervoerregio Kortrijk

4.5.4. SNELHEIDSBELEID

Het snelheidsregime dat voor de verschillende wegen en gebieden van toepassing zou moeten zijn, kan bepaald worden op basis van de wegencategorisering en op basis van de afbakening van de bebouwde kom.

Op wegen buiten de bebouwde kom geldt een maximaal toegelaten snelheid van 70 km/u. Daarnaast wordt ook een veralgemeende invoering van 70 km/u op alle landelijke wegen voorgesteld, met uitzondering voor de landelijke wegen die deel uitmaken van het lokaal en recreatief fietsroutenetwerk, hier geldt 50 km/u. Op locaties waar de hoofdtaak verblijven is wordt 30 km/u toegepast.

Er wordt ook een duidelijke afbakening van de snelheid in het bebouwde weefsel van de gemeente Anzegem beoogd (zie snelheidskaarten op volgende pagina). Daar waar het snelheidsregime wijzigt dient dit duidelijk in het straatbeeld waarneembaar te zijn (poorteffecten).

Zone 30 Anzegem
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



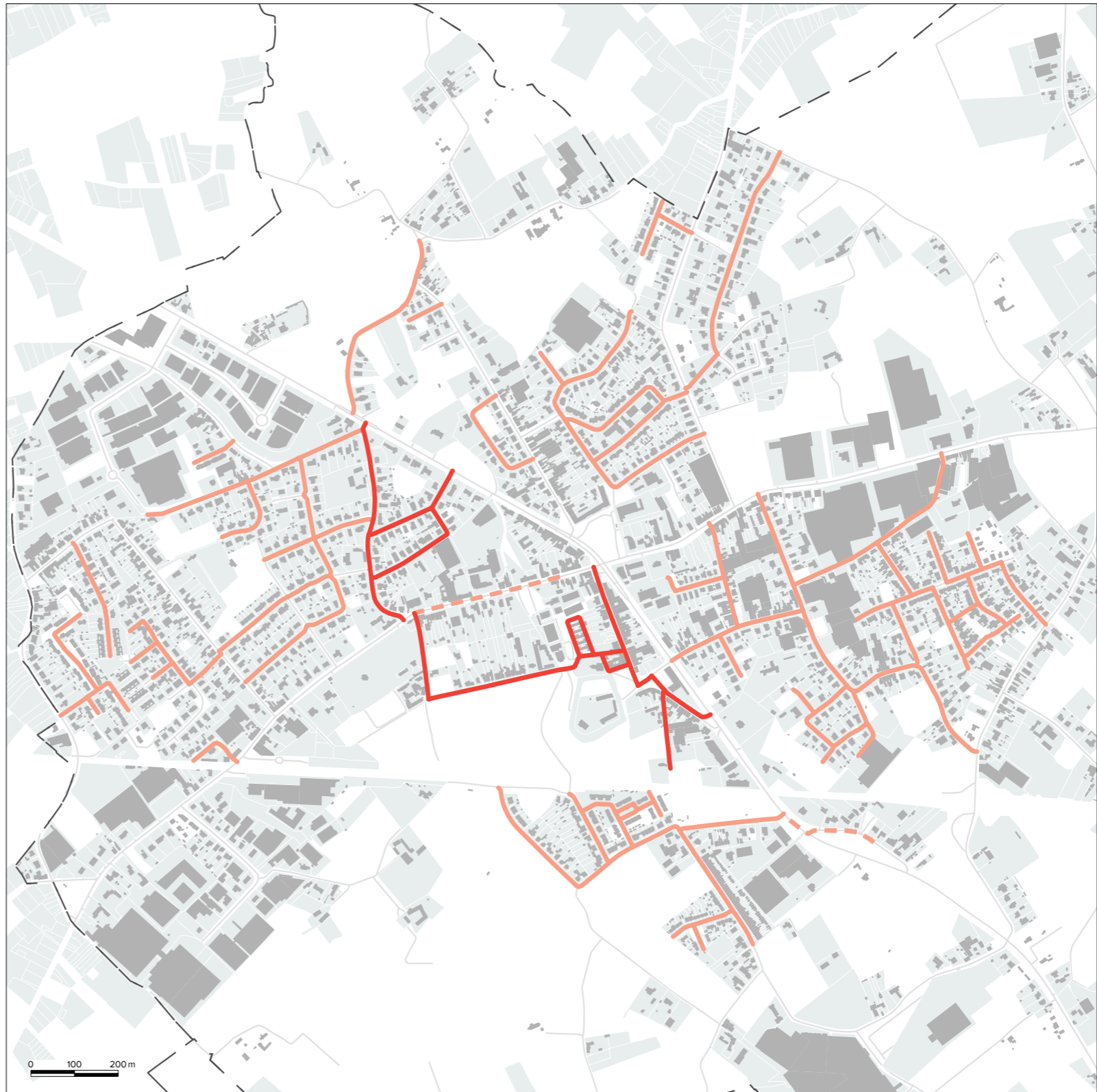
-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



Zone 30 Vichte
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



Zone 30 Gijzelbrechtegem
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



Zone 30 Heirweg
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



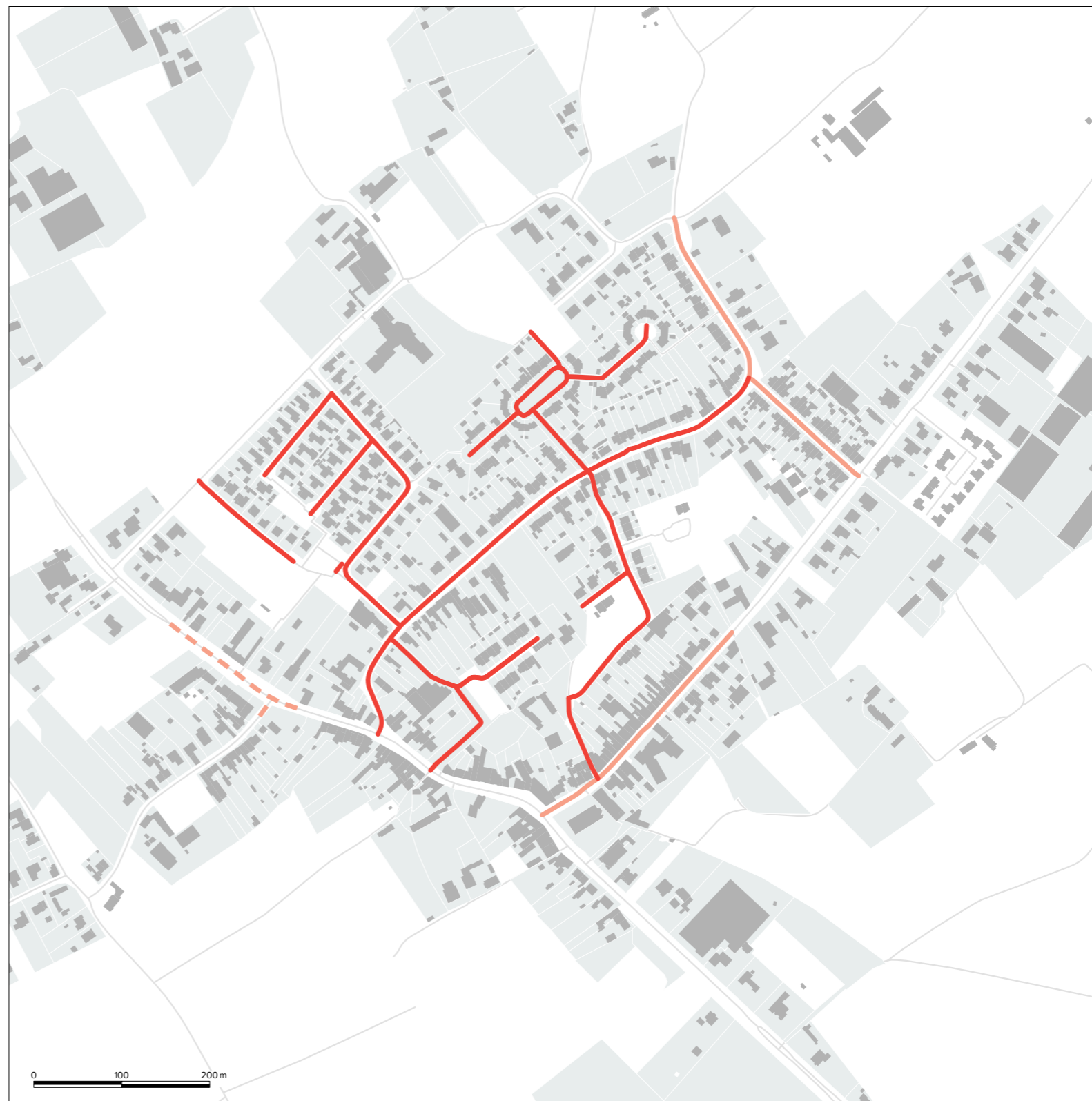
-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



Zone 30 Ingoigem
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



Zone 30 Tiegem
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



Zone 30 Kaster
Bron GRB: Digitaal Vlaanderen, oktober 2023



-  dynamische zone 30
-  zone 30
-  fietsstraat



4.6. Parkeren

Een gemeentelijk duurzaam parkeerbeleid is een belangrijke pijler binnen het mobiliteitsbeleid. In het regionaal mobiliteitsplan Kortrijk wordt gestreefd naar een minimale stand still van het parkeeraanbod en bij voorkeur een afname van het parkeerareaal. Anzegem zet dan ook in op een duurzaam parkeerbeleid. De filosofie van deze wijziging is dat parkeerbeleid onderdeel is van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid streeft naar het beperken van ongewenst autogebruik en het stimuleren van te voet gaan, fietsen en openbaarvervoergebruik. Duurzaam parkeerbeleid verruimt het werkveld van parkeerbeleid en ondersteunt de investeringspolitiek in fietsvoorzieningen en openbaar vervoer.

Een duurzaam parkeerbeleidsplan heeft volgende uitgangspunten:

- Gebieden en functies moeten multimodaal (voor alle modi) bereikbaar zijn
- Het STO(e)P-principe dient gehanteerd te worden
- Het overbodig en ongewenst autogebruik wordt ontmoedigd door het inbouwen van weerstanden zoals bvb. de capaciteit, de prijs, het beperken van de parkeerduur en loopafstanden; daarnaast worden er voordelen aan andere verplaatsingsmodi dan de auto geboden door bij het inrichten van de openbare ruimte eerst en vooral tegemoet te komen aan de comforteisen van voetgangers, fietsers, openbaarvervoergebruikers en activiteiten (bvb. markten, festiviteiten, terrassen, ...) en dan pas aan die van het parkeren
- Het zoveel mogelijk streven naar meervoudig gebruik van parkeerruimte
- Het belang van fietsparkeren en voorzieningen aan bushaltes (intermodaliteit)
- Aandacht voor evaluatie en monitoring
- [Ruimte voor groen](#)

Het duurzaam parkeerbeleid moet steeds doorwerken in elk project.

Ook in het ruimtelijk beleid dient ingespeeld te worden op het parkeerbeleid. Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen zijn juridische instrumenten voor het structureren en organiseren van het parkeerbeleid. In de stedenbouwkundige voorschriften van een RUP bvb. kan men naast het vastleggen van de zones voor parkeren ook parkeernormen bepalen. Men kan bvb. een aantal parkeerplaatsen per wooneenheid opleggen of het parkeren in bepaalde zones verbieden.

Visievorming duurzaam parkeerbeleid

De visie rond parkeerbeleid drukt uit waar Anzegem naartoe wil met zijn parkeerbeleid. Anzegem wenst voor zijn centrum een duurzaam parkeerbeleid uit te werken en wenst hierbij

- het niet-noodzakelijk autogebruik in het centrum te verminderen;
- het comfort voor voetgangers en fietsers te verhogen met betere voorzieningen;
- de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Op deze manier kan gewerkt worden aan een betere leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het centrum.

Huidig parkeerregime in Anzegem

Op de zitting van 22 november 2023 werd het aanvullend reglement met betrekking tot de blauwe zone in de Kerkstraat-Kruisweg-Nieuwpoortstraat en Dorplein goedgekeurd.

Hierbij werd beslist om het verkeersreglement blauwe zone Kerkstraat op te heffen en volgende wijzigingen/ aanvullingen te doen:

- T.h.v. Kerkstraat nr. 127- 2 kortparkeerplaatsen in te voeren
- Kerkstraat 4 tem 6, 3 parkeerplaatsen (1 uur), rest parkeerzone 30 min
- Parkeerzone Kerkstraat 97-107, 2 kortparkeerplaatsen
- Parkeerzone Kerkstraat 149-163 (3 uur) en ter hoogte van Kerkstraat 145-147, 3 parkeerplaatsen (30 min)
- Parkeerzone Nieuwpoortstraat (3 uur)
- Dorpsplein t.h.v. nr. 28, 3 parkeerplaatsen (30 min)
- Dorpsplein, hoek Kerkstraat (1 uur)
- Parkeerbuiten Kerkstraat 55-59, 3 parkeerplaatsen (30 min) en 2 parkeerplaatsen (1 uur)
- Parkeerbuiten Vrije basisschool, Kerkstraat 91, 3 parkeerplaatsen (30 min)
- Parkeerbuiten Buyckstraat 3 parkeerplaatsen (30 min)

4.7. Goederenvervoer

4.7.1. NETWERK ZWAAR VERKEER

Het vrachtrouten netwerk zoals opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan Kortrijk duidt aan welke via welke wegen de bovenlokale reguliere vracht (> 3.5 ton) zich moet verplaatsen. Hierbij worden 4 niveaus onderscheiden.

- Het hoofdtrouten netwerk: is de basis van het vrachtrouten netwerk, het verbindt (inter)nationale poorten en attractiezones met elkaar
- Het regionaal vrachtrouten netwerk: ontsluit de attractiepolen van bovenlokaal niveau
- De aanrijroutes: hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger vrachtrouten netwerk
- De lokale vrachtroutes zijn aan te duiden door de gemeente en ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting het hoger wegennet

De gemeente stelt als visie op dat het zwaar verkeer zo veel mogelijk gebruik moet maken van het gebruikte vrachtrouten netwerk. de lokale vrachtroutes zijn dan ook deze wegen die leiden tot het het hoger wegennet.

Als lokaal vrachtrouten netwerk worden volgende wegen geselecteerd.

- Olekenbosstraat
- N36 richting België
- Vichtesteenweg - Heirbaan - Oudenaardestraat
- Beukenhofstraat
- Mekeirleweg

Opvallend is dat er heel weinig bedrijvigheid zich langs de N36 bevinden. Daarnaast heeft de N36 voor doorgaand vrachtverkeer geen functie. Uitsluitend de N382 heeft een functie voor doorgaand zwaar verkeer.

Verder is het aangewezen het lokaal verkeer richting Waregem Zuid zoveel mogelijk via het hoger wegennet te laten rijden.

Volgende maatregelen kunnen genomen worden om lokaal vrachtverkeer af te dwingen en het doorgaand zwaar verkeer te vermijden.

- Tonnagezone uniformiseren en hiaten aanvullen, ook de N36 en Oudenaardestraat - Heirbaan - Vichtesteenweg
- ANPR-controles op grote assen
- Sensibiliseringscampagnes door het informeren van de lokale bedrijven welke aanrijroutes best worden gevolgd
- Venstertijden
- Circulatiemaatregelen en/ of knips i.k.v. bereikbaarheid Waregem-Zuid
- Herzien bestaande bewegwijzering en inzetten op duidelijke bewegwijzering die leidt naar het hogere wegennet

4.7.2. NETWERK UITZONDERLIJK VERVOER



Wat het routeplan uitzonderlijk vervoer betreft, is de N382 aangeduid.

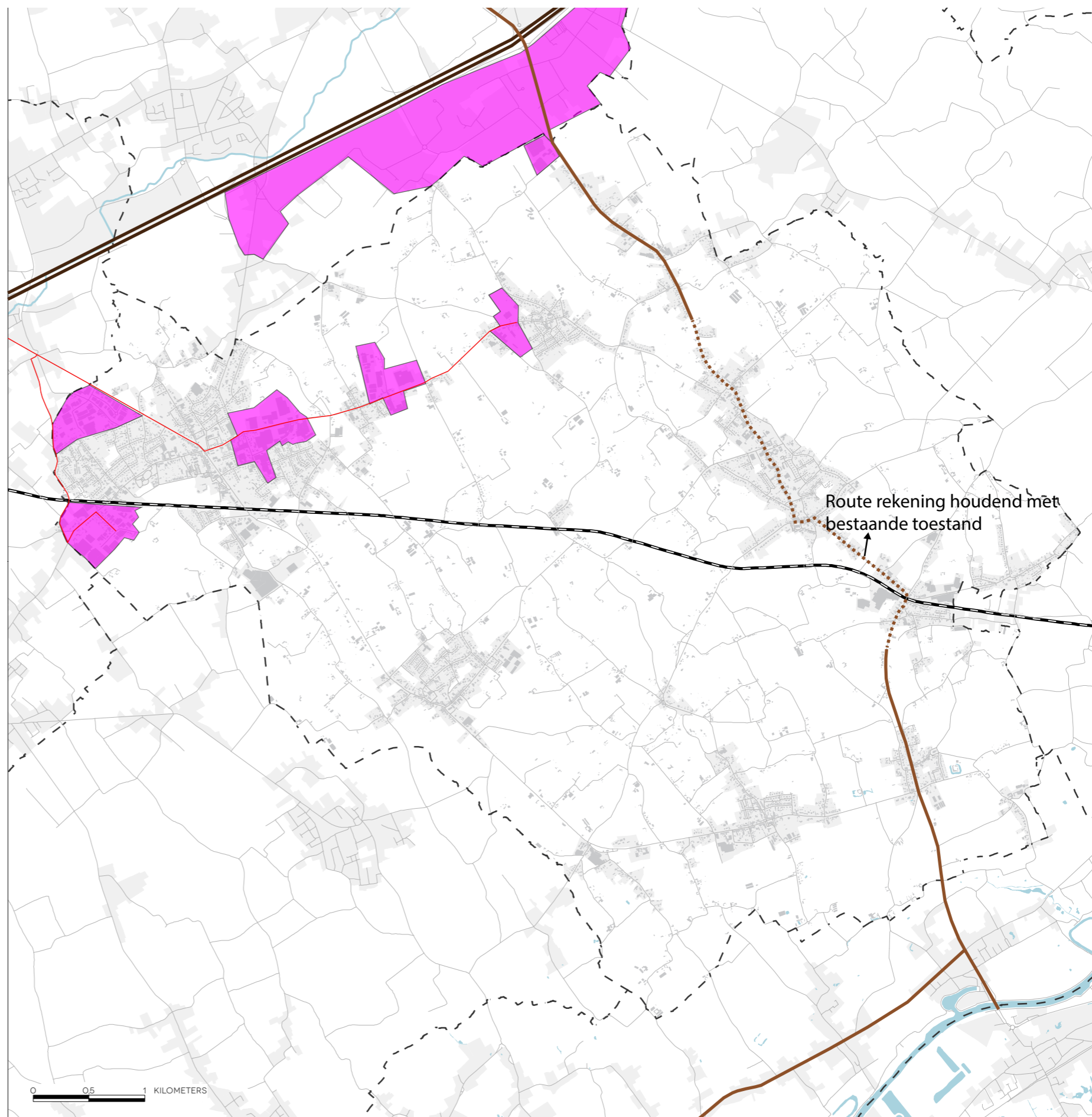
LOKAAL VRACHROUTENETWERK

BRON: REGIONAAL MOBILITEITSPLAN



LEGENDE

-  hoofdvachtroutenetwerk
-  regionaal vachtroutenetwerk
-  bedrijvencluster
-  lokale vrachtroutes



4.7.3. TONNAGEZONE ANZEGEM

De gemeente Anzegem hanteert een tonnagezone (zie kaart volgende pagina). Deze kaart geeft uitsluitend de tonnagezones weer zoals goedgekeurd in de aanvullende reglementen en die uitsluitend gelden voor zwaar verkeer.

De tonnagezone wordt namelijk aangevuld door zones die aangeduid worden als uitgezonderd plaatselijk verkeer. In de feiten is de tonnagezone dus nog uitgebreider dan hiernaast weergegeven.

Het is aangeraden de tonnagezone te vereenvoudigen en uitsluitend gebruik te maken van zonale afbakeningen. Hierbij kan gesteld worden dat de straten die niet opgenomen werden als dragend netwerk geen functie hebben om doorgaand vrachtverkeer te verwerken.

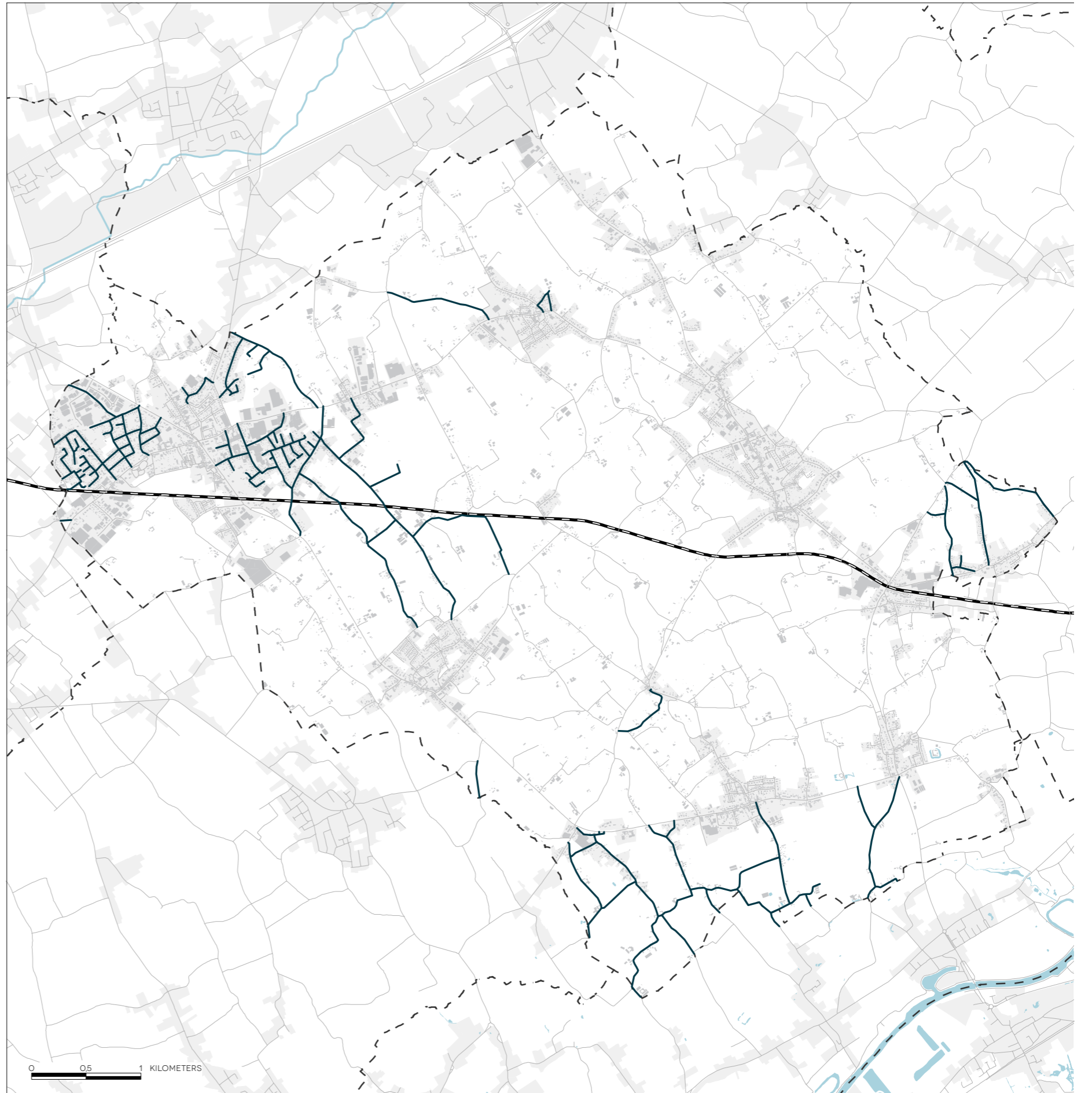
TONNAGEBEPERKING
BRON: AANVULLENDE REGLEMENTEN ANZEGEM

LEGENDE

— tonnagebeperking



0 0,5 1 KILOMETERS



4.7.4. PARKEREN VAN VRACHTWAGENS

In Anzegem is er vraag naar ruimte voor het parkeren van vrachtwagens. Er werden 7 zones onderzocht op hun geschiktheid voor het parkeren van vrachtwagens, 3 zones werden weerhouden.

De gemeente is van oordeel dat volgende onderzochte locaties in aanmerking komen voor het inrichten van een vrachtwagenparking. Het gaat om volgende plaatsen:

1. N36 tussen Vichte en Belgiek (Jagershoek)

Op deze locatie is er op vandaag geen vrachtwagenparking uitgewerkt, langs weerszijden van de N36 bevinden zich pechstroken. Deze zone wordt behouden op de lijst met potentiële vrachtwagenparkeerplaatsen.

2. N382 tegen Anzegem

Op deze locatie is er een vrachtwagenparking aangelegd (dwarsparkeren). Deze heeft een capaciteit van 5 vrachtwagens en is in privébezit. De vrachtwagenparking is open van 7.00 tot 19.00 u en is gratis, er mag evenwel niet overnacht worden.

3. Vichtseseenweg (bij herinrichting parking bij de sportzone)

Op deze locatie is er op vandaag nog geen vrachtwagenparking ingericht. De parking bij de sportzone werd tevens nog niet heringericht. Op deze parking wordt vrachtwagenparkeren onmogelijk gemaakt door middel van een vrachtwagensluis (maximale hoogte). Deze zone wordt geschrapt van de lijst met potentiële vrachtwagenparkeerplaatsen.

Het aantal weerhouden zones wordt ingeperkt tot 3, gezien de geografische spreiding in het wenselijk om minimaal in Vichte een vrachtwagenparking te voorzien.

Tot slot moet ook op de afstandsregel van 100 m voor het parkeren van koelwagens t.o.v. woningen gerespecteerd worden. Dit dient bij de verdere detaillering van de zones verder bekeken worden.

Bovendien dient te worden benadrukt dat het parkeren van vrachtwagens nooit mag resulteren in een slechte zichtbaarheid voor alle wegdeelnemers. Vrachtwagens parkeren bijgevolg niet te dicht nabij een kruispunt, de zichtbaarheid dient projectspecifiek te worden beoordeeld.

Daarnaast gaf de wegbeheerder AWV volgend advies over de geselecteerde locaties:

Volgens de basisprincipes voor het inrichten van een robuust wegennet, is langsparkeren buiten de bebouwde kom langs zowel regionale wegen als interlokale wegen te vermijden. Op deze wegen mag doorgaans 70 km/u worden gereden. Langsparkeren naast een weg met dergelijke hoge snelheden strookt niet met een verkeersveilige inrichting.

Van de voorgestelde locaties is AWV van mening dat enkel de locatie langs de N382, mits achterwaarts kan worden ingereden, een locatie waar vrachtwagens op een veilige manier kunnen worden geparkeerd.

4.7.5. VRACHTWAGENPARKEREN BINNEN DE VERVOERREGIO KORTRIJK

Vrachtwagenparkeren is een vraagstuk dat in veel gemeenten voorligt, daarom deed ook de vervoerregio Kortrijk in het regionaal mobiliteitsplan een eerste aanzet. Zo wordt aangegeven dat er een tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren dient te worden gehanteerd.

Hierbij stelt de vervoerregio dat: waar mogelijk voldoende ruimte op privéterrein voorzien (bekijken dubbelgebruik). Waar nodig kunnen gecentraliseerde parkings op maat worden ingericht. Hierbij werken de publieke en private sectoren samen en dragen ook samen de (financiële) lasten.


Daarnaast werden in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan Kortrijk volgende regionale acties opgenomen:

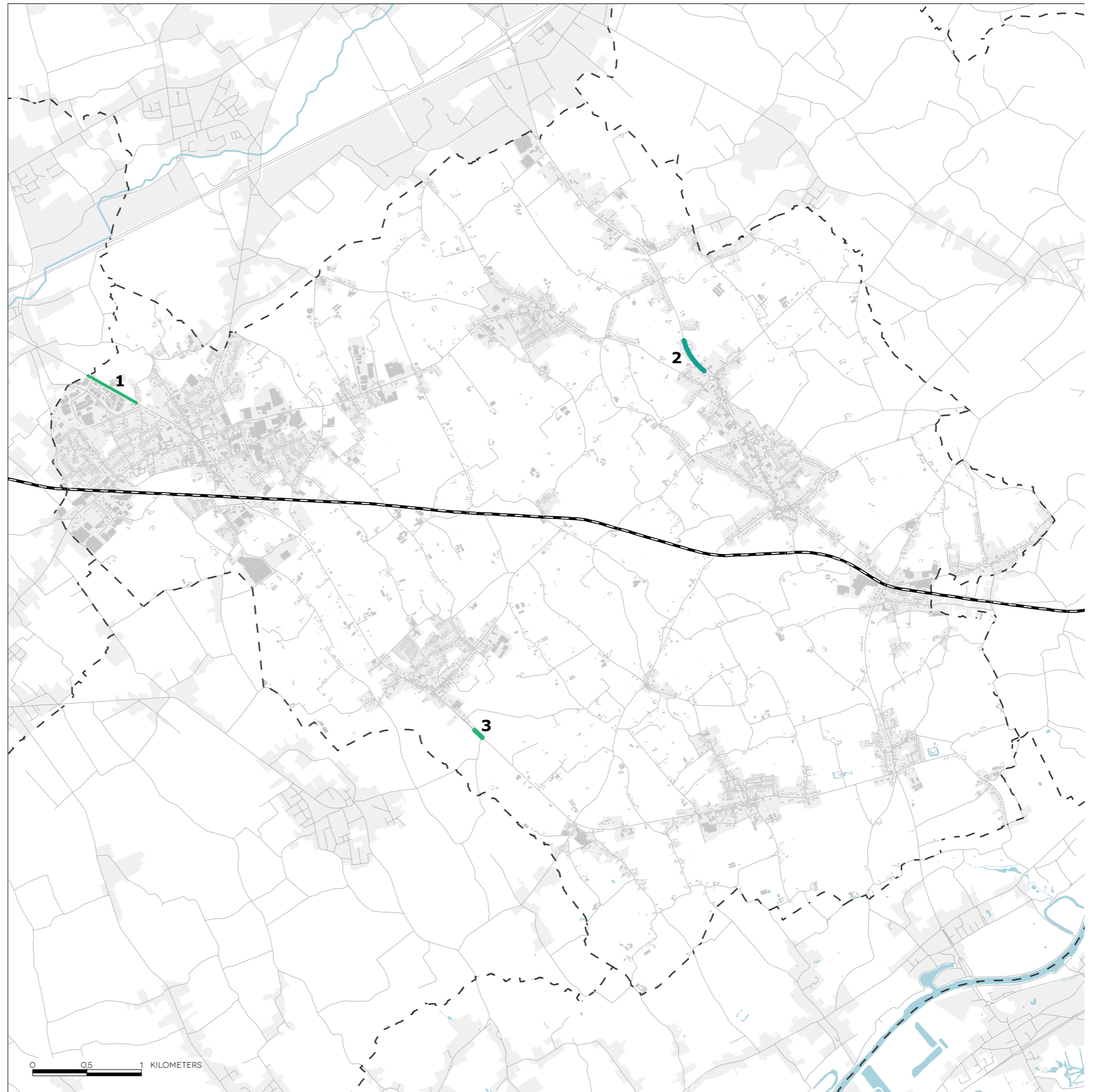
- Behoeftedonderzoek naar regionale gecentraliseerde vrachtwagenparkings binnen Vlaams beleidskader voor vrachtwagenparkeren
- Opvangen van parkeerbehoefte voor vrachtwagens in regionale bedrijventerreinen in de bedrijvenszones zelf

VRACHTWAGENPARKINGS
ON: GEMEENTE ANZEGEM, 2023



LENDE

 vrachtwagenparking



5. Werkdomein C: Flankerende maatregelen

Anzegem kent op vandaag al een aantal initiatieven inzake flankerend mobiliteitsbeleid. Het gaat om volgende acties:

- Lespakketten op scholen: vooral op aangeven van de politie
- Sensibiliseringscampagnes bij het begin van het schooljaar
- Inzetten gemachtigd opzichters
- Schoolrij
- Fietsvergoedingen
- Derde betalerssysteem
- Met belgerinkel naar de winkel
- Infopakket naar nieuwe bewoners (fluo-hesjes)
- Ov-info op website van Anzegem
- Anonieme snelheidsmetingen
- Sensibilisatie (variabele borden waar gereden snelheid op aangegeven wordt)
- Controles en handhaving
- Ambtelijk overleg
- Mobiliteitscommissie

In de toekomst is het de bedoeling om de bestaande initiatieven te bestendigen. Bijkomende, nieuwe initiatieven ondersteunen het ambitieniveau van het gemeentebestuur om verder te werken aan een duurzame mobiliteit.

5.1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

5.1.1. VERVOERSMANAGEMENT WOONSCHOOLVERKEER

De scholen kunnen worden aangezet om acties te ondernemen voor meer mobiliteitsbeheersing.

Volgende acties kunnen uitgevoerd worden:

- Op scholen gerichte campagnes voeren
- Sensibiliseringscampagne bij aanvang schooljaar
- Inzetten van gemachtigd opzichters
- Folder rond de bereikbaarheid van de school, met accent op openbaar vervoer en fiets (per school of voor alle scholen van één deekern)
- Aanspreekpunt in de school dat alle mobiliteitsinfo en -adviezen bundelt
- Lespakketten niet enkel over veiligheid, maar ook over verplaatsingswijze, milieu en mobiliteit, ...
- Fietspoolen: een groep van kinderen (b.v. acht kinderen) wordt naar de school begeleid door één ouder of leerkracht - deze begeleiding is misschien ook wenselijk omwille van de sociale veiligheid op sommige trajecten los van de bebouwing
- Begeleiding van de schoolrij
- Promotiecampagne voor busschoolabonnementen bij begin schooljaar

5.1.2. VERVOERSMANAGEMENT WOON-WERKVERKEER

Ook bedrijven kunnen worden aangezet om acties te ondernemen voor meer mobiliteitsbeheersing.

Volgende acties kunnen uitgevoerd worden:

- Acties voor eigen gemeentepersoneel
- Vergoedingen voor gebruik fiets in plaats van autokilometervergoeding
- Promotie fietsgebruik en openbaarvervoergebruik
- Naast de fietsvergoeding ook een vergoeding voor openbaar vervoer voor woon-werkverkeer

5.2. Tarifiering openbaar vervoer

- Behoud van het derdebetalerssysteem op woensdag

5.3. Campagnes

Een veelheid van campagnes kan gevoerd worden:

- Sensibilisatie: de gemeente kan creatief inspelen op de talrijke mogelijkheden naar aanleiding van de Week van vervoering en de Week van de zwakke weggebruiker
- Werken aan een mobiliteitscultuur door sensibilisatie. Mensen ervan overtuigen gebruik te maken van het openbaar vervoer, te voet te gaan, te fietsen
- Campagne "Met belgerinkel naar de winkel"
- [Extra aandacht voor mobiliteit tijdens de week van de mobiliteit](#)
- [Communicatiecampagnes deelmobiliteit](#)

5.4. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Mogelijke initiatieven:

- Mobiliteitskaart van de gemeente: kaart van de gemeente waarop alle relevante mobiliteitsinformatie is aangebracht: dus niet alleen parkeerplaatsen, maar ook bushaltes (met aanduiding van lijnen), lijnvoering openbaar vervoer, fietsvoorzieningen (inclusief fietsstallingen). Op de achterkant van de kaart kan bv. de dienstregeling van het openbaar vervoer worden aangebracht (voor bestaande en nieuwe inwoners onthaalpakket). Verder kan de gemeente ook op alle briefwisseling melding maken van mogelijke bereikbaarheid met openbaar vervoer.
- Infopakket nieuwe inwoners: mensen die zich in de gemeente vestigen krijgen specifieke informatie over vervoermogelijkheden (De Lijn, NMBS).
- Mailing van openbaar vervoer informatie: als de uurroosters van het openbaar vervoer substantieel wijzigen, krijgt elk huishouden dit in de brievenbus. Een alternatief is dat in de gemeentelijke infogids of krant een uitneembaar katern wordt gestopt met openbaar vervoer informatie.

5.5. Visie handhaving snelheid

De snelheid wordt op heel wat punten systematisch overschreden. Bij het opmaken van het plan voor de handhaving van de snelheid kan gewerkt worden volgens onderstaande stappen:

- Uitvoeren van anonieme snelheidsmetingen als instrument om plaatsen te bepalen waar systematisch te hard gereden wordt. Op basis hiervan kan enerzijds bepaald worden waar moet gesensibiliseerd worden. Anderzijds kunnen deze metingen ook helpen om een programma van infrastructuurwerken voor snelheidsbeperkende maatregelen op te stellen.
- Sensibilisatie (bv. campagne "zone 30, enkel voor hartrijders" in Gent; voorstellen van het snelheidsplan in een gemeentelijke infofolder bv. Diepenbeek) om de gewenste snelheid af te dwingen.
- Uitvoeren van infrastructuurwerken waar noodzakelijk om de gewenste snelheid af te dwingen.
- Tot slot kan overgegaan worden tot snelheidscontroles op geregelde tijdstippen door de politiezone met het oog op het bestraffen van overtreders (na sensibilisatie en fysieke ingrepen), dit kan ook gebeuren door het plaatsen van flitspalen op welbepaalde plaatsen.

6. Actieprogramma

Het actieplan opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan werd grondig herschikt. Enerzijds werden alle uitgevoerde of lopende acties geschrapt en anderzijds werden alle nieuwe mogelijke maatregelen, zoals opgesomd in het geactualiseerd beleidsplan, opgenomen in de actietabel.

Op deze manier geven onderstaande tabellen een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Voor de geplande maatregelen wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid.

De verschillende partners (de stad, AWV en De Lijn) verklaren zich akkoord met de voorgestelde maatregelen en de timing, beschouwd vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan. Voor alle partners is de aangegeven timing een voorstel naar het meerjarenprogramma toe.

De actietabel is vooreerst volgens de werkdomeinen opgebouwd waarbij volgende afkortingen gebruikt worden:

Timing:

KT: korte termijn: 0 tot 3 jaar

MT: middellange termijn: 3 tot 5 jaar

LT: over meer dan 5 jaar

Continu

A: ruimtelijke ontwikkelingen

B1: Afbakening en inrichting verblijfsgebieden/ voetgangersnetwerk

B2: Fietsroutenetwerk

B3: Spoorwegovergangen

B4: Openbaar vervoerplan

B5: Wegencategorisering/weginrichting

B6: Parkeren

B7: Goederenvervoer

C: flankerende maatregelen

Trekker/Partners:

ANZ: gemeentebestuur Anzegem

prov: provincie West-Vlaanderen

AWV: Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

De Lijn: Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

NMBS: Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen

Infrabel: spoorwegbeheerder

politie: politiezone MIRA

WD	NR	ACTIE	LOCATIE	TIMING	TREKKER	PARTNER(S)
A	1	Concentratie van bedrijventerreinen in de nabijheid van gewestwegen en aansluitend bij de hoofdinfrastructuur	Hele gemeente	L	ANZ	
A	2	Zoekzone voor bedrijvigheid aansluitend bij bestaande bedrijvenzone Vijverdam	Anzegem	L	Prov	
A	3	Beperken verkeersgenererend karakter van bedrijven op zone Oudenaardestraat en site Steverlynck	Vichte	L	ANZ	
A	4	Geen nieuwe grootschalige handelscentra	Hele gemeente	L	ANZ	
A	5	Voorzien van de nieuwe handelscentra in de centra	Hele gemeente	L	ANZ	
A	6	Concentreren van het wonen in de kernen	Hele gemeente	L	ANZ	
A	7	Voorzien van een voetgangerscircuit op recreatiezone 'de Drie Kaven' aansluitend op de insteek langs de Korte Winterstraat	Anzegem	L	ANZ	
A	8	Realiseren van ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer voor een aantal woongebieden via Borreberg	Anzegem	L	ANZ	
A	9	Verfijnen wanneer een mobiliteitsstudie of MOBER noodzakelijk is	Hele gemeente	M	ANZ	
A	10	Uitwerken van een lokale visie rond laadinfrastructuur om een ongecoördineerde uitbouw van laadvoorzieningen tegen te gaan.	Hele gemeente	K	ANZ	
B1	11	Onderzoeken van de mogelijkheden voor de aanleg van voetpaden langs de Vichtsesteenweg ter ontsluiting van de recreatiezone 'de Drie Kaven'	Anzegem	L	ANZ	
B1	12	Realiseren poort op Vichtsesteenweg ter hoogte van recreatiezone 'de Drie Kaven'	Anzegem	K	ANZ	
B1	13	Herinrichten doortocht N36 in Vichte: <ul style="list-style-type: none"> - verruimen bebouwde kom - Peter Benoitstraat: realisatie dreef - Kruispunt Peter Benoitstraat - Hoekstraat aanpassen - Harelbekestraat (dreef + kruispunt met Deerlijkstraat) - Molenhuis aanpakken - aanleg fietspaden 	Vichte	M	AWV	ANZ
B1	14	Herinrichten Oudenaardestraat	Vichte	L	ANZ	
B1	15	Herinrichten doortocht N36 in Tiegem <ul style="list-style-type: none"> - schoolomgeving : aanleg strook langs muur school - schoolomgeving op N36 	Tiegem	L	AWV	ANZ
B1	16	Herinrichten doortocht gewestweg N382-N36 in Kaster	Kaster	L	AWV	ANZ prov
B1	17	Actualiseren bebouwde kom	Hele gemeente	K	ANZ	
B1	18	Opmaak kwaliteitsstudie voetpaden in de kernen	Kernen	K-M	ANZ	
B1	19	Bij herinrichting van straten worden steeds de onthardingsmogelijkheden onderzocht	Hele gemeente	Continu	ANZ	
B1	20	Herinrichting van wegen dient in lijn te liggen met de vastgestelde wegencategorie, alsook met het gewenste snelheidsregime, het STOE-pincipe blijft het leidend principe	Hele gemeente		ANZ/AWV	
B1	21	De (her)aanleg van het publieke domein gebeurt met aandacht voor de toegankelijkheid voor de verschillende doelgroepen	Hele gemeente		ANZ/AWV	
B1	22	Uitvoeren functionele verbindingen	Anzegem	K-L	ANZ	
B2	23	Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk: N382 Kaster – Anzegem – Waregem: fietsvoorzieningen conform vademecum <ul style="list-style-type: none"> - Doortocht Kaster - Tussen Kaster en Anzegem station - Tussen Anzegem station en Anzegem kern - Tussen Kruisweg en Waregem (Grote Leiestraat) 	Anzegem-Kaster	K - L	AWV	ANZ prov
B2	24	Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk: Vichte-Heirweg-Kruisweg: fietsvoorzieningen langs Oudenaardestraat en Vichtsesteenweg	Vichte	L	prov	ANZ
B2	25	Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk: N36 Vichte-Ingooigem: - Doortocht Vichte	Vichte	L	AWV	ANZ prov
B2	26	Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk: fietsvoorzieningen langs N494 richting Wortegem-Petegem	Anzegem	L	AWV	ANZ prov
B2	27	Lokaal Functioneel Fietsnetwerk: fietsvoorzieningen langs Hoekstraat, Bosstraat, Klijtstraat, Goed ter Motestraat, Hulstweg, Materzeelstraat, Sterhoek tussen Vichte en Anzegem	Vichte	L	ANZ	

WD	NR	ACTIE	LOCATIE	TIMING	TREKKER	PARTNER(S)
B2	28	Lokaal Functioneel Fietsnetwerk: fietsvoorzieningen langs Kapellestraat, Tiegemberg en Berglaan (N494) tussen Anzegem en Tiegem	Anzegem	L	AWV	
B2	29	Lokaal Functioneel Fietsnetwerk: N36: – Doortocht Tiegem	Tiegem	L	AWV	ANZ
B2	30	Fietsvoorzieningen langs Gijzelbrechtegemstraat tussen Anzegem-station en Gijzelbrechtegem	Gijzelbrechtegem	L	ANZ	
B2	31	Uitbouw van fietsenstallingen bij bushaltes	Hele gemeente	K	ANZ	
B2	32	Er wordt verder onderzoek gevoerd naar de ontwikkelingskansen voor een fietssnelweg langs de spoorlijn Kortrijk-Oudenaarde	Zone langs spoorlijn	M-L	MOW	Prov, Infrabel ANZ
B2	33	Structureel onderhoud Grote Leiestraat, inclusief de aanleg van fietspaden langs beide zijden	Grote Leiestraat	K	AWV	ANZ, Aquafin
B2	34	Voorzien van aantrekkelijke en kwaliteitsvolle fietsenstallingen en voorzieningen nabij Hoppinpunten, attractiepolen en in het straatbeeld. Volgens de ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen van het vernieuwde fietsvademecum en de ontwerpwijzer Hoppinpunten.	Hele gemeente	K-M	ANZ	
B2	35	Op landelijke wegen (BUBEKO) die ook geselecteerd zijn als LFF of recreatieve fietsroute is de maximale snelheid 50 km/u en wordt uitsluitende lokaal verkeer toegelaten	Wegen BUBEKO	K-M	ANZ	
B2	36	Inrichten BFF conform de normen van de inrichting en kwaliteitseisen van de fietspadinfrastructuur zoals vastgelegd in het fietsvademecum	BFF	K-M-L	Prov	ANZ
B2	37	Het BFF wordt waar mogelijk opgewaardeerd, met prioriteit voor de wegsegmenten die als onveilig of moeilijk befietsbaar worden gecategoriseerd	BFF	K-M-L	Prov	ANZ
B2	38	Er worden maatregelen genomen om de fietsinfrastructuur op te waarderen of de intensiteiten te verlagen van het LFF die slecht scoorden in de kwaliteitsanalyse	LFF	K-M-L	ANZ	
B2	39	Voorzien van toeleidende signalisatie op lokale routes naar het BFF en de fietssnelwegen	Hele gemeente	K-M	ANZ	
B3	40	In samenspraak met Infrabel wordt de visie zoals vermeld in hoofdstuk 4.3 verfijnd, waar mogelijk worden quick wins gerealiseerd	Spoorwegovergangen		Infrabel	ANZ, buurgemeenten, De Lijn, MOW, Prov
B4	41	Verbetering comfort bushaltes	Hele gemeente	K	ANZ	De Lijn
B4	42	Scannen van de toegankelijkheid van de openbaar vervoerhaltes op Anzegems grondgebied in functie van prioritering	Hele gemeente	K-M	De Lijn	ANZ
B4	43	Nastreven van de doelstellingen zoals geformuleerd in het charter toegankelijke haltes, realiseren toegankelijke haltes	Hele gemeente	K-M	ANZ	De Lijn
B4	44	Optimaliseren aanbod bus en trein	Hele gemeente	L	De Lijn NMBS	Vervoerregio, ANZ
B4	45	Ingrepren op wegen die deel uitmaken van het OV netwerk gebeuren steeds in samespraak met De Lijn in functie van de doorstroming	Hele gemeente		ANZ De Lijn	
B4	46	Opschalen station Anzegem tot regionaal Hoppinpunt	Anzegem	M-L	ANZ	De Lijn, MOW, NMBS, Infrabel
B4	47	Realiseren van Hoppinpunten zoals geselecteerd door de Vervoerregio conform de merkenarchitectuur	Anzegem, Kaster, Vichte	K-M	ANZ/ AWV	
B4	48	Nieuwe suggesties Hoppinpunten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Vervoerregio (Ingooigem, Tiegem, Heerweg, Engelhoek)	Ingooigem, Engelhoek, Heerweg, Tiegem	K	ANZ	Vervoerregio
B4	49	Blijvend inzetten op VOM en eventuele hiaten opvangen	Regio		De Lijn, vervoerregio	
B4	50	Stimuleren, promoten en monitoren deelmobiliteit	Regio		ANZ, Vervoerregio	
B4	51	Stimuleren integratie deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen van meergezinswoningen	Hele gemeente		ANZ	
B5	52	In samenspraak tussen Anzegem en de hogere overheden wordt verder onderzocht in welke mate de omleidingsweg opnieuw moet worden opgenomen. Bijgevolg wordt ook een wegencategorisering meegegeven indien de omleidingsweg wel wordt gerealiseerd	Anzegem	K	nog te bepalen	
B5	53	Doorvoeren nieuwe wegencategorisering afgestemd op inrichtingsprincipes lokale wegen	Hele gemeente	K	ANZ	
B5	54	Weren sluiptverkeer bedrijventerreinen Deerlijk-Waregem en Vijverdam-Brabantstraat (Waregem): verkeerssluis in de Knokstraat/Mosschaerdstraat	Vichte	K	ANZ	
B5	55	Implementeren principes snelheidsbeleid	Hele gemeente	K-M	ANZ	

WD	NR	ACTIE	LOCATIE	TIMING	TREKKER	PARTNER(S)
B5	56	Snelheidsplan: veralgemeende invoering van 70 km/u: onderzoek naar invoering zone 70 km/u	Hele gemeente	K	AWV ANZ	
B5	57	Snelheidsplan: aanpassen inrichting gewestwegen aan voorgestelde ontwerpnelheid	Hele gemeente	L	AWV	
B5	58	Snelheidsplan: plaatsen borden conform met snelheidsregime	Hele gemeente	K	AWV ANZ	
B5	59	Snelheidsplan: gefaseerd invoeren zone 30 in woonwijken	Hele gemeente	L	ANZ	
B5	60	Kruispunt N382 - Steenbruggestraat	Anzegem	K	AWV	
B5	61	Kruispunt Oudenaardestraat – Waregemstraat keuze voor oplossing met middenberm (omwille van inpassing in bebouwing en oplossen van kruispunt met Bosstraat)	Vichte	L	ANZ	
B6	62	Parkeren: toepassen van parkeernorm bij nieuwe woonontwikkelingen	Hele gemeente	K	ANZ	
B6	63	Parkeren op eigen terrein bij inrichting nieuwe bedrijfspcelen/nieuwe ontwikkelingen	Hele gemeente	K	ANZ	
B6	64	Evalueren, actualiseren en bijsturen lokaal parkeerbeleid voor personenwagens en fiets afgestemd op de regionale visie	Hele gemeente	K-M	ANZ	
B6	65	Ontwikkelen en uitvoeren van een vergunningenbeleid dat erop toeziet dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor het eigen en in opdracht rijdende vrachtverkeer om de nood aan bijkomende parkings te minimaliseren, en dat bij de (her)ontwikkeling voldoende aandacht gaat naar vrachtwagenparkeren en het dubbelgebruik van parkings	Regio	M	Vervoerregio	gemeenten vervoerregio
B6	66	Ontwikkelen en uitvoeren van een sterk lokaal parkeerbeleid en -verordening voor vrachtwagens afgestemd op de regionale visie. Ontwikkelen en uitwerken visie voor vrachtwagens van lokale chauffeurs om overlast in woonwijken te vermijden	Regio	M	Vervoerregio	gemeenten vervoerregio
B6	67	In dialoog gaan met problemen rond vrachtwagenparkeren die aan specifieke bedrijven kunnen worden toegeschreven om tot een gedragen oplossing te komen	Hele gemeente		ANZ	
B7	68	Pilootproject grensoverschrijdend vrachtverkeer	Regio	K	MOW	
B7	69	Zwaar verkeer gebruikt zoveel mogelijk hoofdwegennet	Hele gemeente	K	ANZ	
B7	70	Weren zwaar verkeer via Vichte naar Waregem Zuid	Waregem zuid	K-M	ANZ	Waregem
B7	71	Invoeren en communiceren netwerk zwaar verkeer	Hele gemeente	K	ANZ	
B7	72	Uniformiseren tonnagebeperking en uitzonderlijk plaatselijk vervoer tot één tonnagezone	Hele gemeente	K	ANZ	
B7	73	Inrichten geselecteerde langsparkerplaatsen voor vrachtwagens	Hele gemeente	K-M	ANZ	AWV
B7	74	Evalueren en aanpassen bestaande bewegwijzering naar bedrijven/ bedrijventerreinen	Hele gemeente	K	ANZ	AWV
C	75	Betere spreiding van informatie openbaar vervoer	Hele gemeente	K	ANZ ism De Lijn	
C	76	Ter beschikking stellen van informatie over het openbaar vervoer in gemeentehuis, bibliotheek, OC, ...	Hele gemeente	K	ANZ ism De Lijn	
C	77	Kenbaar maken lijnvoering en eventuele wijzigingen in gemeentelijk infoblad	Hele gemeente	K	ANZ ism De Lijn	
C	78	Sensibilisering van specifieke doelgroepen bvb. eigen personeel	Hele gemeente	K	ANZ	
C	79	Verplaatsingsvergoeding gemeentepersoneel (duurzame verplaatsingen)			ANZ	
C	80	Stimuleren duurzame dienstverplaatsingen eigen personeel		K	ANZ	
C	81	Verduurzamen voertuigenvloot gemeente		K-M	ANZ	
C	82	Informereren/ stimuleren van bedrijven omtrent tonnagezones en optimale aanrijroutes indien noodzakelijk in overeenstemming met de buurgemeenten	Hele gemeente	K	ANZ	Buurgemeenten
C	83	Het delen en ontsluiten van data waar mogelijk in functie van monitoring en onderbouwing van toekomstige beleidsbeslissingen	Regio			
C	84	Data verzameling in samenspraak met hoger overheden	Regio			
C	85	Deelname intergemeentelijk mobiliteitsoverleg	Regio	K	Leiedal	AWV Prov Gemeente

7. Opvolging en evaluatie van het mobiliteitsplan

Aan de hand van monitoring en evaluatie wordt de voortgang van het mobiliteitsplan getoetst aan de doelstellingen. Door steeds een evaluatie te maken van ingevoerde maatregelen, kunnen de effecten in kaart gebracht worden en kan nagegaan worden of de maatregel al dan niet een oplossing bood voor het gestelde probleem. Voor een goede monitoring en evaluatie te maken, dient een goede definiëring te gebeuren van een duidelijke set aan indicatoren.

Bij het definiëren van indicatoren worden zoveel mogelijk bestaande bronnen gebruikt bij monitoring. De bronnen zijn:

- Gemeentemonitor en gemeente in cijfers: de gemeentemonitor, is een instrument dat bestaat uit indicatoren die weergeven of de gemeente evolueert in een leefbare en duurzame richting. In dit document worden ook enkele indicatoren bepaald, die betrekking hebben op de evaluatie van het mobiliteitsbeleid. Deze relevante indicatoren voor mobiliteit kunnen hieruit gefilterd worden.
- De Lijn: tellingen gebruikscijfers haltes en de doorstroming
- Eigen onderzoeken/ kennis: verkeerstellingen op strategische locaties LFF, BFF, ontsluitingswegen, secundaire wijkontsluitingswegen, lokale aanrijroutes zwaar verkeer), bezettingsgraad en rotatiegraad parkeren, herkomstbestemmingsonderzoek, bevragingen bevolking, wegenwerken/ inname openbaar domein
- Total Energies: gebruik publieke laadpalen
- Pz Mira: ongevallenstatistieken, snelheidsmetingen, parkeerovertradingen
- Bedrijven, scholen, attractiepolen: modal split aan de hand van analyse of bevraging
- Provincie: kwaliteit van het BFF

Naast de kwantitatieve beoordeling is het zinvol in te zetten op het monitoren van kwalitatieve indicatoren. Het kan bijvoorbeeld raadzaam zijn een bevraging te organiseren wanneer een probleemstelling zich stelt, waarbij burgers, handelaars en scholen worden bevraged.

Door zoveel mogelijke parameters te gebruiken kan een objectief mobiliteitsbeleid worden uitgezet.

Thema	Indicator	Definitie
Fiets	Aantal km fietsinfrastructuur	Aantal fietspaden, fietssnelwegen, fietsstraten en fietssuggestiestroken
Fiets	Aantal km fietsinfrastructuur die is uitgebreid of verbeterd	Aantal fietsinfrastructuur die is uitgebreid of verbeterd
Fiets	Capaciteit fietsparkeerplaatsen in fietsenstallingen	Aantal fietsparkeerplaatsen in Anzegem
Fiets	Aantal fietsers op LFF en BFF	Getelde fietsers op de belangrijkste fietswegen
Openbaar vervoer	Aantal opstappers en afstapper Hoppinpunten	Hierbij wordt nagegaan in welke mate het openbaar vervoer in Anzegem wordt gebruikt
Deelmobiliteit	Gebruiksgegevens deelfietsen en deelwagens	Hierbij wordt nagegaan in welke mate deelmobiliteit in Anzegem wordt gebruikt
Verkeersveiligheid	Aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners	Aantal ongevallen geregistreerd door de PZ Mira
Verkeersveiligheid	Aandeel snelheidsovertredingen binnen wijken	Aantal geregistreerd snelheidsovertredingen binnen wijken

Verkeersveiligheid	Aandeel snelheidsovertredingen op ontsluitingswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	Aantal geregistreerd snelheidsovertredingen op het lokaal wegennet
Parkeren	Bezettingsgraad en rotatiegraad centumparkings	In welke mate de centumparkings worden gebruikt en functioneren
Parkeren	Bezettingsgraad en rotatiegraad straatparkeren in de kernen	In welke mate de parkeerplaatsen langs de straat worden gebruikt en functioneren
Wagen	Verkeerstellingen gemotoriseerd verkeer in schoolomgevingen	Aantal PAE in schoolomgevingen
Wagen	Verkeerstellingen gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen en secundaire wijkontsluitingswegen	Aantal PAE op het lokaal wegennet
Wagen	Verkeerstellingen gemotoriseerd verkeer in wijken	Aantal PAE binnen de wijken
Wagen	Het aantal aanvragen publieke laadpalen alsook het gebruik ervan	Aanvragen en gebruik geven een idee van de elektrificatie van het wagenpark
Verkeermangament	Aantal ontvangen meldingen via de mobiliteitsdienst van Anzegem	Meldingen kunnen verschillende zaken behelzen zoals snelheid, intensiteit, parkeerproblemen, ...
Modal split	Wat is de modal split in Anzegem en hoe evolueert deze doorheen de tijd	Modal split in kader van ambitie modal shift

Bij voorkeur wordt een nulsituatie bepaald voor elk van bovenstaande indicatoren, op deze manier kan periodiek ook worden geëvalueerd in welke mate het beleidsplan wordt uitgevoerd.

Daarnaast dient te worden ingezet op voldoende overleg:

- Bovengemeentelijk overleg met omliggende gemeente over gemeenschappelijke belangen (regionale bedrijventerrein, afstemmen fietsroutes, openbaar vervoer, bewegwijzering...)
- Afstemming vervoerregio
- Ambtelijk overleg om sectoriele plannen beter op elkaar af te stemmen
- Bestendigen integratie stedenbouwkundige dienst en mobiliteitsdienst
- Verderzetten verkeerscommissie

