



Mobiliteitsplan Middelkerke Beleidsplan

juli 2014



west-vlaamse intercommunale
dienstverlenende vereniging

datum	aanpassing fase
maart 2012	concept-beleidsplan
juni 2012	concept-beleidsplan versie 2
augustus 2012	concept-beleidsplan versie 3
8 oktober 2012	bespreking op GBC
november 2012	ontwerp-beleidsplan
juni 2013	ontwerp-beleidsplan
12 mei 2014	bepreking Regionale Mobiliteitscommissie
juli 2014	definitief beleidsplan



algemeen directeur
Geert Sanders

coördinator cel ruimtelijke planning en mobiliteit
David Vandecasteele

ruimtelijk planner
Ann Soulliaert

mobiliteitsdeskundige
Stef Luyckx

inhoud

informatief deel 1

inleiding 2

conclusies uitwerkingsfase 3

1. Thema parkeren..... 3
2. Thema snelheidsbeleid 3
3. Thema openbaar vervoer 3

richtinggevend deel 5

krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid 6

werkdomein A 8

1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan 8
2. Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende 8
3. Ruimtelijke ontwikkelingen 9

werkdomein B 10

1. **Gemotoriseerd verkeer**..... 10
 - 1.1. Globale verkeersstructuur 10
 - 1.2. Categorisering wegen 10
 - 1.2.1. Hoofdwegen en primaire wegen..... 10
 - 1.2.2. Secundaire wegen 12
 - 1.2.3. Lokale wegen..... 12
 - 1.3. Vrachtverkeer 14
 - 1.3.1. Vrijwaren kernen 14
 - 1.3.2. Ontsluiting bedrijvenzones 14
 - 1.4. Snelheidsbeleid 16
2. **Fietsbeleid**..... 18
 - 2.1. Fietsroutenetwerk 18
 - 2.1.1. Bovenlokale routes 18
 - 2.1.2. Lokale fietsroutes 18
 - 2.2. Maatregelen 20
3. **Verkeersleefbaarheid / voetgangers**..... 22
 - 3.1. Voetgangersbeleid 22
 - 3.2. Maatregelen per kern 23
4. **Openbaar vervoer** 26
 - 4.1. Doorstroming 26
 - 4.2. Haltes..... 28
 - 4.3. Fietsstallingen bij haltes 28
 - 4.4. Uitstraling traminfrastructuur 28
 - 4.5. Flankerend beleid 28
 - 4.6. Reisweg tram Lombardsijde 29
5. **Parkeerbeleid**..... 30

werkdomein C 34

1. **Vervoersmanagement**..... 34
 - 1.1. Bij de speelpleinwerking 34
 - 1.2. Bij massa-evenementen 34
2. **Tussenkost vervoerskosten** 34
3. **Marketing, informatie en sensibilisatie, promotie naar doelgroepen**..... 34

4.	Controle en handhaving	34
5.	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	34
6.	Bewegwijzering	34
7.	Andere flankerende maatregelen	34
7.1.	Acties naar de scholen toe	34
7.1.1.	Gemachtigde opzichters.....	34
7.1.2.	Verkeerslessen	35
7.1.3.	Verkeerswandelingen	35
7.1.4.	Fietsvaardigheid	35
7.1.5.	Dodehoekproject	35
7.1.6.	Fietscontroles	35
7.1.7.	Verkeersveiligheidswedstrijd	35
7.2.	Flankerend beleid met betrekking tot het openbaar vervoer.....	35
7.3.	Andere acties.....	35

actieplan	36
------------------	-----------

organisatie en evaluatie	36
---------------------------------	-----------

bijlage	39
----------------	-----------

nazicht taakstellingen	40
-------------------------------	-----------

1.	Thema snelheidsbeleid	40
2.	Thema parkeerbeleid	40
3.	Thema openbaar vervoer	41

wijzigingen t.o.v. GRS	42
-------------------------------	-----------

verslag van de GBC	42
---------------------------	-----------

participatietraject	43
----------------------------	-----------

1.	Beslissing gemeenteraad.....	43
2.	Verslag van het openbaar onderzoek	45

verslag van de RMC	47
---------------------------	-----------

informatief deel

inleiding

Het eerste mobiliteitsplan van de gemeente Middelkerke is opgebouwd uit 3 delen:

- Fase 1: de oriëntatienota
- Fase 2: opbouw plan
- Fase 3: het beleidsplan.

Het beleidsplan werd door de Provinciale Auditcommissie (PAC) conform verklaard op 8 november 2001.

In de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 17 september 2007 is het mobiliteitsplan van 2001 aan de sneltoets onderworpen. Hierbij is nagegaan in welke mate het mobiliteitsplan nog actueel is. Er is besloten om spoor 2 te bewandelen, met name het mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen. Voor het verbreden en verdiepen zijn een aantal onderwerpen aangegeven om nader op in te zoomen. Er zijn met name drie thema's geselecteerd:

- Het parkeren
- Het snelheidsbeleid
- Het openbaar vervoer.

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan omvat 3 fasen:

- De verkenningsfase
- De uitwerkingsfase
- Het opstellen van een geactualiseerd beleidsplan.

In de **verkenningfase** wordt de planningscontext weergegeven en wordt voor de geselecteerde thema's de problematiek nader omschreven, doelstellingen geformuleerd en de onderzoeksopzet aangegeven (zie: "Verkenningnota, Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan").

De verkenningsfase is besproken op de GBC van 26 januari 2009 en conform verklaard op de PAC van 11 mei 2009.

In de **uitwerkingsfase** gebeurt voor elk van de geselecteerde thema's het nodige verdere onderzoek en worden concepten voorgesteld en afgewogen. Er wordt een voorstel van conclusie gemaakt (zie: "Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan, Uitwerkingsfase, mei 2012").

De uitwerkingsfase is besproken op de GBC's van 17 maart 2010, 24 november 2010, 24 juni 2011 en 15 februari 2012.

In de derde fase, het **beleidsplan**, worden de visies en wensstructuren voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid aangegeven. Het nieuwe beleidsplan is enerzijds gebaseerd op het mobiliteitsplan van

2001¹, anderzijds zijn de nieuwe voorstellen vanuit de onderzochte thema's geïntegreerd. De tekst is geactualiseerd tot een samenhangend geheel. Ook de actietabel is geactualiseerd. Veel acties zijn intussen uitgevoerd. Andere acties zijn intussen bijgestuurd. Nieuwe acties zijn toegevoegd.

Het nieuwe beleidsplan is besproken op de GBC van 8 oktober 2012 en op de RMC van 12 mei 2014.

¹ Mobiliteitsplan - Derde deel: Beleidsplan, juni 2001, opgemaakt door Studiebureau Verschave

conclusies uitwerkingsfase

Bij de sneltoets is geopteerd om 3 thema's van het mobiliteitsplan te verbreden of te verdiepen: het parkeren, het snelheidsbeleid en het openbaar vervoer.

Nadere onderzoeken en afweging van uiteenlopende mogelijkheden rond deze thema's zijn gebeurd in de Uitwerkingsnota. Deze Uitwerkingsnota maakt ook deel uit van het mobiliteitsplan. De uiteindelijke wensstructuur waar voor wordt geopteerd, wordt weergegeven in het Beleidsplan.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies van de uitwerkingsfase weergegeven.

1. Thema parkeren

Om een beter zicht te krijgen op de parkeersituatie zijn uitgebreide tellingen van de parkeercapaciteit en de parkeerbezetting uitgevoerd. De parkeerbezetting is op verschillende tijdstippen opgenomen, tijdens en buiten het seizoen, overdag en 's nachts. Op die wijze kan een gedifferentieerd beeld geschetst worden van wisselende parkeersituatie.

Uit het onderzoek blijkt dat het kortparkeren goed functioneert: er is weinig of geen overbezetting op plaatsen waar kortparkeren geldt.

In de straten met vrij parkeren wordt tijdens het seizoen een hoge bezetting vastgesteld, kenmerkend voor een toeristische zone. De hoge nachtelijke parkeerbezetting geeft aan dat de meeste parkeerplaatsen reeds ingenomen zijn door verblijfstoeristen.

De pleinen met betalend dagparkeren worden pas benut op piekmomenten, als de vrije parkeerplaatsen in de wijk volzet zijn. Ook de randparkings functioneren als overloopparking, voor zowel verblijfstoeristen als dagtoeristen, als de andere parkeermogelijkheden ingenomen zijn.

Op basis van het onderzoek zijn in de Uitwerkingsfase uiteenlopende denkpistes afgewogen voor de toekomstige parkeerontwikkeling. Hieruit zijn een aantal keuzes gemaakt, waarbij het bestaande parkeerbeleid hoofdzakelijk bevestigd wordt en een aantal evolutiemogelijkheden weergegeven worden die nuttig kunnen zijn bij de verdere toekomstige opvolging van het parkeerbeleid.

2. Thema snelheidsbeleid

In het mobiliteitsplan van 2001 was geen snelheidsplan opgenomen. Er is daarom eerst gestart met het weergeven van een overzicht van de actuele snelheidsregimes. Vervolgens zijn een aantal concepten voor het snelheidsbeleid ontwikkeld, waarbij een onderscheid gemaakt wordt naar de aard van het gebied:

doorgangswegen of straten met overwegend een erf-functie, landelijke wegen of woonstraten, de aanwezigheid van specifieke knelpunten (conflict met fietsroutes, ongevallen...).

Uiteindelijk zijn per deelgebied of per weg keuzes gemaakt voor een bevestiging, dan wel wijziging van het actuele snelheidsregime.

3. Thema openbaar vervoer

Sinds het mobiliteitsplan van 2001 is het openbaar vervoer in de gemeente verbeterd. De basismobiliteit is ingevoerd en via het netmanagement is het aanbod verder verhoogd. De tram zorgt voor een hoog aanbod in de kuststrook. Dit aanbod wordt aangevuld met buslijnen en met de belbus.

Er zijn nog een aantal ingrepen wenselijk om de doorstroming te optimaliseren, de kwaliteit van de haltes te verbeteren, fietsstallingen bij de haltes uit te bouwen en de verdere opvolging en afstemming van het flankerend beleid.

richtinggevend deel

krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsplan wil streven naar een meer duurzame mobiliteit in de gemeente.

Het duurzaam scenario van het mobiliteitsplan gaat uit van volgende streefdoelen¹:

■ Ruimtelijk

- Herwaardenen van de centrumgebieden tot aantrekkelijke, veilige en comfortabele verblijfsgebieden kaderend in de globale aanpak van het stedelijk netwerk van de kust waarbij de nadruk wordt gelegd op een kwalitatief openbaar domein.
- Het behouden van de open ruimte in de polder en de groenassen versterken.
- Het optimaal beschermen van strand en duinen.
- Woongebieden: beperkte uitbreiding, versterken van de kernen, inbreiding. Dit betekent voor de kleine polderdorpen het ruimtelijk afwerken van de kernen, voor Leffinge en Slijpe het optimaal benutten van de aanwezige potenties zonder bijkomende aansnijding van de open ruimte, evenwel met gedeeltelijke invulling van het nog aanwezige woonuitbreidingsgebied en voor de kuststrook het optimaal benutten van de nog aanwezige potenties waarbij het woonuitbreidingsgebied van Westende moet ingezet worden voor de opvang van de autochtone groei en de potenties binnen de woongebieden deels zullen ingezet worden in het kader van de toeristische uitbouw van de gemeente.
- Streven naar een optimale verweving van de verschillende functies in de verstedelijkte kuststrook.
- Bedrijvenzones: een nieuwe lokale en regionale bedrijvenzone, aansluitend bij de bestaande zone van de Oostendelaan.

■ Het verhogen van de verkeersveiligheid

- Lagere reële snelheden in de verblijfsgebieden.
- De verkeersveiligheid op gevaarlijke kruispunten verbeteren.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen.
- Door de categorisering van het wegennet het verkeer in goede banen leiden. Een duidelijke hiërarchie is noodzakelijk om de verkeersstromen te beheersen en om de kamstructuur voor de kust te realiseren.

■ Verschuiving van auto naar verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer

- Het verhogen van het aandeel verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer (modal shift).
- Bij herinrichting van straten de voorrang geven aan de zwakke weggebruiker.
- Een veilige fietsroutenetwerk gericht op de bereikbaarheid van functies en de kernen.
- Het wegwerken van een aantal subjectieve en objectieve knelpunten in de verblijfgebieden.
- Het realiseren van kortere verbindingen en doorsteken voor voetgangers en fietsers.
- Verbeteren van de veiligheid in de schoolomgeving.
- Het optimaliseren van de doorstroming van het openbaar vervoer de snelheid en betrouwbaarheid te verhogen.
- Een optimale uitbouw van de haltes van het openbaar vervoer.
- Een reeks flankerende maatregelen die de verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer stimuleren.

■ Basismobiliteit

- Garanderen van een minimale mobiliteit voor alle deelgemeenten, ook voor de vervoersarme groepen.

■ Kamstructuur

De kamstructuur van de kust vormt het uitgangspunt voor de verkeersafwikkeling.

- De afrit Middelkerke, met de N369 - N325, vormt de hoofdontsluiting voor zowel Middelkerke als Westende.
- Het realiseren van de westelijke omleiding in Middelkerke als deel van deze kamstructuur.

Het beleidsscenario van het mobiliteitsplan van 2001 is gebaseerd op de aanleg van deze westelijke omleiding bij Middelkerke. Belangrijkste argumenten voor dit beleidsscenario zijn (zie ook mobiliteitsplan van 2001):

- de Spermaliestraat (binnen de kern van Middelkerke) heeft een kleine rooilijnbreedte. Binnen het beschikbare profiel is het niet mogelijk om de belangrijke verkeersfunctie te combineren met veilige voorzieningen voor fietsers en voetgangers.
- De N369 - N325 is vanaf de afrit Middelkerke naar de kust toe in het RSV geselecteerd als primaire

¹ zie ook in Mobiliteitsplan van juni 2001 (Beleidsplan): doelstellingen duurzaam scenario.

weg II, als onderdeel van de kamstructuur. De omleiding vormt het verlengstuk van deze primaire weg en biedt een goede aansluiting op de N318, die het verkeer verder verdeelt naar Middelkerke en Westende. Geen verschuiving van het verkeer richting Oostende of Nieuwpoort.

- De randparkings sluiten aan op de ontsluitings-structuur met westelijke omleiding. De bestaande randparking IJzerlaan is gesitueerd aan het eindpunt van deze omleiding. De parking Badenlaan is vlot bereikbaar vanaf deze omleiding, zonder een woonkern te moeten kruisen.

In het Addendum PRS West-Vlaanderen (MB 11.02.2014) wordt deze omleiding aangeduid als “in onderzoek”.

■ Parkeerbeleid

- Het bereikbaar houden van de centrumvoorzieningen, zoals de handel en openbare diensten, door een voldoende rotatie te verzekeren in nabijheid van de deze centrumbestemmingen.
- Het tegengaan van externe parkeerdruk in de gebieden met overwegend woonkarakter.
- Het stimuleren van het gebruik van de randparkings IJzerlaan en Badenlaan.

Voor de ruimtelijke visie van het mobiliteitsplan wordt verwezen naar het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en de Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende.

1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

In het GRS wordt de ruimtelijke wensstructuur en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven. De gewenste ruimtelijke structuur gaat uit van een aantal ruimtelijke concepten:

■ Het voeren van een drietypesnederzettingenbeleid.

Binnen Middelkerke worden 3 types van nederzettingen onderscheiden:

- De verstedelijkte kustdorpen: Middelkerke bad en dorp, Westende bad en dorp, Lombardsijde.
- De landelijke polderdorpen: Leffinge, Mannekensvere, Slijpe, Schore, Sint-Pieters-Kapelle.
- Enkele woninggroepen: Wilskerke, Spermalie, Rattevalle, Slijpebrug.

Bij deze opdeling hoort ook een beleid in gradatie van belangrijkheid. Zo worden de verstedelijkte kustdorpen voorbehouden voor de verdere toeristische uitbouw. Bij de landelijke polderdorpen staat het versterken van de ruimtelijke identiteit voorop. Binnen de woongroeperingen blijven de openruimtefuncties primeren, maar kan de bebouwing blijven bestaan en worden opgewaardeerd indien ze op een kwalitatieve manier samengaat met de hoofdfuncties van de open ruimte (landbouw, landschap en natuur).

■ Behoud van de ruimtelijke corridors tussen de kustdorpen.

De twee kustdorpen in Middelkerke hebben zich grotendeels evenwijdig met de kustlijn ontwikkeld, maar ook deels loodrecht op deze kustlijn. Om de dichtslibbing langsheen de kustlijn en binnen de polders te verhinderen, zijn de openruimtecorridors tussen de badplaatsen van essentieel belang om de eigenheid van elke badplaats te bewaren.

■ Versterken van de relatie tot Oostende

Het regionaalstedelijk gebied van Oostende is deels gelegen op grondgebied Middelkerke. Middelkerke kan zich als kwalitatieve badplaats en woonomgeving in relatie tot het regionaalstedelijk Oostende verder ontwikkelen.

■ Versterken van de relatie tot Nieuwpoort

Nieuwpoort heeft als economisch knooppunt tevens een taak als tewerkstellingspool. Vooral voor Westende en Lombardsijde is het enten van de economische activiteit op Nieuwpoort van belang.

■ Het kanaal Nieuwpoort - Plassendale als mededragers van de toeristisch-recreatieve structuur

Het kanaal Nieuwpoort - Plassendale leent zich perfect voor toeristisch-recreatieve activiteiten, in samenhang met de landschappelijke kwaliteit van de omgeving.

■ Twee landbouwgebieden met daartussen een kanaal

Er worden twee landbouwgebieden onderscheiden, met het kanaal als scheiding. De diversiteit in deze landbouwgebieden is aanwezig en wordt hierbij kwalitatief versterkt.

■ Identiteitsversterking van de nederzettingen.

De nederzettingsstructuur van middelkerke is erg uiteenlopend (drie types van nederzettingen), waarbij elke nederzetting over een eigen identiteit beschikt. De landelijke nederzettingen krijgen een kernversterking waarbij lineair uitzwermen en identiteitsverlies worden vermeden.

Voor het verder ontwikkelen van elke nederzetting wordt de bestaande ruimtelijke structuur als basis gehanteerd. Deze wordt aangewend als middel om het karakter en de identiteit te versterken.

■ De IJzervallei, oude en nieuwe duinen als natuurlijke structuren.

Het valleigebied van de IJzer vormt een blauwe ader op Vlaams niveau.

De oude en nieuwe duinen zijn kwetsbare gebieden waarin het behoud en herstel van de natuurwaarden voorop staat.

2. Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende

Het gewestelijk RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende is definitief goedgekeurd op 15 mei 2009.

Een klein deel van Middelkerke valt binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende, met name een gebied nabij de N318 Oostendelaan en de Kalkaartweg (zie kaart). Het bevat 3 zones:

- Een gemengd regionaal bedrijventerrein van 20 ha, aansluitend bij de bestaande bedrijven- en handelszone. De zone wordt ontsloten naar de

N318 Oostendelaan en Kalkaartweg via de ontsluitingen van de bestaande bedrijvenzone.

- Een woonzone van 6 ha, aansluitend bij de bestaande woonbebouwing van Middelkerke
- Een tussenliggend openruimtegebied.

Wat de ontsluitingsroutes voor de bedrijvenzone betreft, kan verwezen worden naar het punt “vrachtverkeer” bij werkdomein B.

3. Ruimtelijke ontwikkelingen

De belangrijkste te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen in Middelkerke die een impact hebben op de mobiliteit zijn de volgende:

- Ontwikkeling lokale bedrijvenzone aan de Kalkaartweg.
- Ontwikkeling regionale bedrijvenzone tussen N318 Oostendelaan en Kalkaartweg, vanuit de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende. De ontsluiting zal gebeuren via de bestaande bedrijvenzone naar de Oostendelaan en via de nieuwe lokale zone naar de Kalkaartweg, zoals

aangegeven bij de Afbakening van het regionaalstedelijk gebied.

- Ontwikkeling woonzone nabij de Oostendelaan, vanuit de afbakening van het regionaalstedelijk gebied. Aandacht voor fietsdoorsteek Tarwestraat - Sluisvaartstraat.
- Ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied Badenlaan - Westendelaan. Aandacht voor uitbreidingsmogelijkheid randparking Badenlaan.
- Verdere ontwikkelingen sportpark Middelkerke. Bedoeling is de autotoegangen via de Duinenweg (fiets- en wandelroute!) af te bouwen; veilige toegang uitbouwen vanaf de N318 Westendelaan.



Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende, deelgebied Middelkerke (uittreksel)

1. Gemotoriseerd verkeer

1.1. Globale verkeersstructuur

■ Kamstructuur

Voor het autoverkeer wordt uitgegaan van de kamstructuur voor de kust. De E40 vormt de verdeelas, van waar uit wegen aftakken naar de verschillende badplaatsen toe. Streefdoel is de kustbaan te ontlasten en de verplaatsingen zoveel mogelijk via deze kamstructuur te laten verlopen.

Voor Middelkerke wordt de nadruk gelegd op de N369 - N325 als hoofdtoegang tot de gemeente vanaf de E40. Bedoeling is om het verkeer om te leggen via de voorgestelde westelijke omleiding rond Middelkerke naar de N318 Westendelaan toe. Vanaf het eindpunt van de westelijke omleiding kan de N318 als verdeelweg optreden, zowel richting Middelkerke als richting Westende - Lombardsijde (zie figuur). Verschillende doorsteken geven de verbinding met de N34. De westelijke omleiding versterkt de voorgestelde kamstructuur voor Westende en Middelkerke en verhoogt de verkeersleefbaarheid langs de Spermaliestraat.

Voor de volledigheid kan vermeld worden dat bepaalde randzones van de gemeente ook ontsloten worden via een andere tak van de kamstructuur:

- Het verkeer van de handels- en bedrijvenzone op de grens met Oostende kan via de Kalkaartweg - Fleriskotstraat naar de N33 Torhoutsesteenweg en de E40 geleid worden. Ook de hier gelegen campings kunnen via deze route ontsloten worden. Op die wijze kan men naar de E40 zonder een eigenlijke woonkern te doorsnijden en worden de wegen parallel met de kust (N34 / N318) minimaal belast.
- De rand van Lombardsijde met Nieuwpoort kan ook ontsluiten via de N380 - N367 - N356 - N356a naar de oprit Nieuwpoort toe. Ook hier worden op die wijze geen dorpskernen doorsneden.

■ Verkeer langs de kust

Bedoeling van de kamstructuur is het doorgaand verkeer in de eigenlijke kustzone te verminderen. De kamstructuur is niet enkel gericht op het verkeer uit het binnenland. Ook voor de relatie tussen Nieuwpoort (+ Veurne, De Panne...) en Oostende dient het verkeer zoveel mogelijk via de kamstructuur te verlopen, zodat de kustplaatsen ontlast worden van doorgaand verkeer.

De N34 en de N318 functioneren op een lager niveau.

Ze staan in voor de ontsluiting van Middelkerke, Westende en Lombardsijde naar Oostende en Nieuwpoort toe.

■ Relatie Diksmuide - Oostende

Dit verkeer dient via de oprit Middelkerke de E40 volgen en vervolgens via de N33 of via de A10 naar Oostende te rijden.

Wie toch de N369 blijft volgen, kan via de omleiding van Slijpe en de N358 Vaartdijk-Zuid tot aan de N33 (Kalsijdebrug) en zo naar Oostende. Zowel het door kruisen van de dorpskern van Slijpe als van Leffinge kan zo vermeden worden.

■ Vrijwaren woonkernen

Bovenstaande structuur betekent dat de doorgaande verkeersstromen in de belangrijkste woonkernen ontmoedigd worden.

Door middel van de kamstructuur worden de kustdorpen ontlast. Dit zal nog meer het geval zijn door de aanleg van de geplande westelijke omleiding van Middelkerke.

Met de recent gerealiseerde omleiding van Slijpe kan alle doorgaand verkeer uit de kern gehaald worden. Ook richting Leffinge kan de omleiding en vervolgens de N358 Vaartdijk-Zuid gevolgd worden.

Bij Leffinge kan het doorgaande verkeer via de Kalsijdebrug (N33) en de Vaartdijk-Zuid (N358) geleid worden.

1.2. Categorisering wegen

Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Elke straat wordt hierbij een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de straat wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

1.2.1. Hoofdwegen en primaire wegen

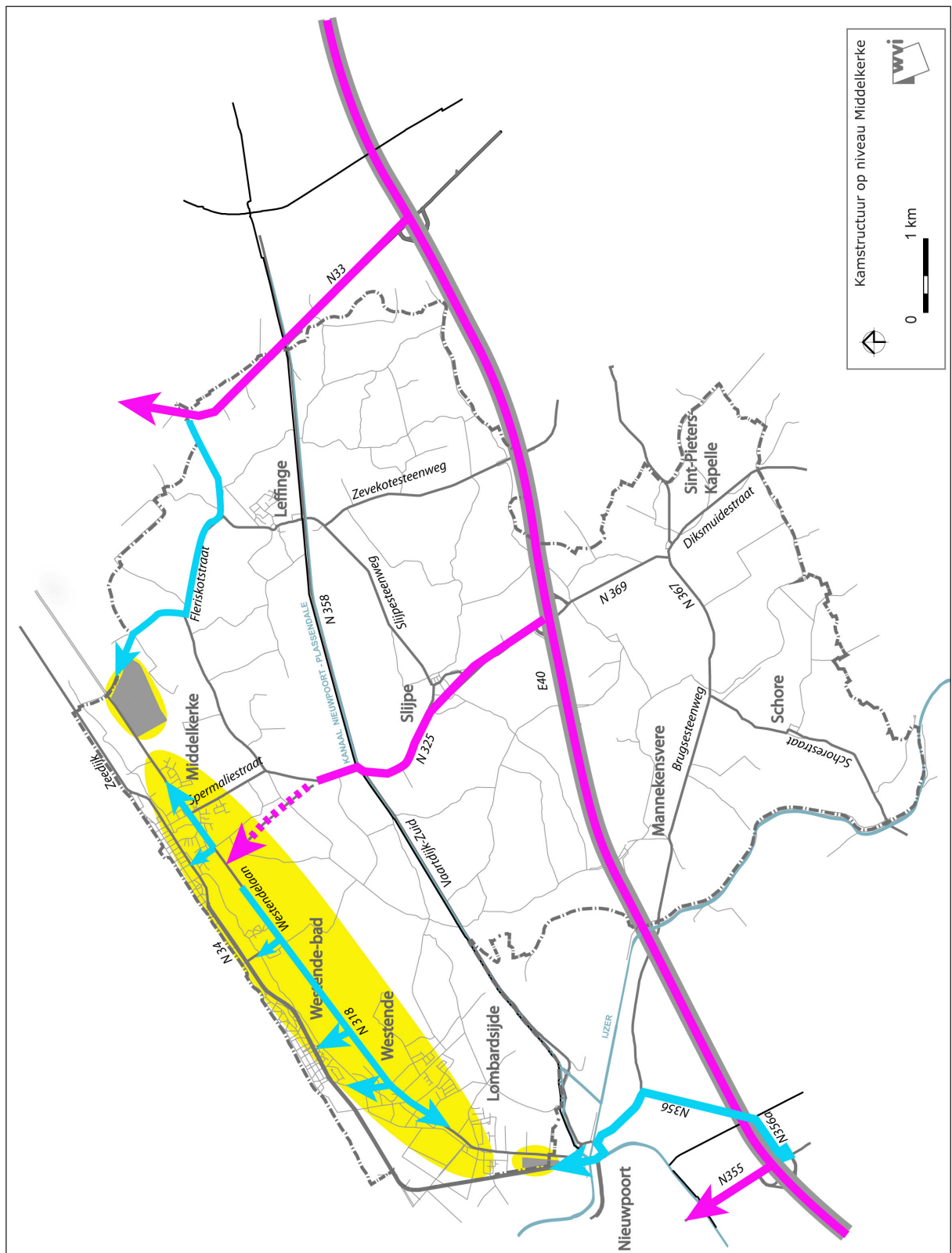
De hoofdwegen en primaire wegen zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In Middelkerke zijn geselecteerd:

Hoofdwegen:

De hoofdwegen hebben een functie op Vlaams en internationaal niveau. Ze worden aangelegd als snelweg.

In Middelkerke:

- E40.



Primaire weg II:

In Middelkerke zijn geen primaire wegen I geselecteerd, wel primaire wegen II.

Een primaire weg II heeft als hoofdfunctie het verzamelen op Vlaams niveau. De nadruk ligt op een vlotte doorstroming van het verkeer, met afbouw van de erf-toegangen.

Als primaire weg II zijn geselecteerd:

- De N369 - N325a - N325, van E40 tot het kruispunt met de aan te leggen omleidingsweg.
- De N369, van de E40 naar Diksmuide.
- N33, van de E40 naar Oostende (tot Rolbaanstraat).

1.2.2. Secundaire wegen

De secundaire wegen zijn vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) en deels bijgestuurd in het Addendum Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (MB 11.02.2014).

De secundaire wegen zijn wegen die een functie hebben op regionaal niveau. Er wordt onderscheid gemaakt in 3 types. Bij de secundaire wegen I is de hoofdfunctie het verbinden op regionaal niveau, bij secundaire wegen II het ontsluiten op regionaal niveau en bij secundaire wegen III ligt de nadruk op het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en de verkeersleefbaarheid.

Er zijn in Middelkerke geen secundaire wegen I en III geselecteerd (de N318 wordt in het nieuwe ontwerp-Addendum PRS als secundaire weg III geselecteerd op grondgebied Oostende, vanaf het kruispunt met de Kalkaartweg).

Zijn als secundair II geselecteerd:

- N34 (kustbaan)
- N318 Oostendelaan -Westendelaan - Lombardsijdelaan - Nieuwpoortlaan
- N367 Brugsesteenweg
- N325 Spermaliestraat, van de N318 tot het aansluitingspunt van de westelijke omleiding.

Bij de sneltoets heeft de Gemeentelijke Begeleidingscommissie het beleidsscenario van het mobiliteitsplan van 2001 bevestigd. De aanleg van een westelijke omleiding rond Middelkerke maakte uitdrukkelijk deel uit van dit beleidsscenario.

In het Addendum PRS (2014) wordt de westelijke omleiding aangeduid als "in onderzoek". De gemeente Middelkerke blijft voorstander voor de aanleg van deze weg. Deze omleiding sluit aan bij de kamstructuur van de kust, in het verlengde van de primaire weg II. Er wordt voorgesteld om na realisatie van de omleiding de secundaire weg te verschuiven van de Spermaliestraat (N325) naar deze omleiding. Bedoeling is dat alle verkeer zowel richting Westende als Middel-

kerke deze omleidingsweg volgt. De Spermaliestraat (tussen begin omleiding en N318) verliest dan haar doorgangsfunctie en kan dan een lokale weg II worden (in plaats van secundair II), enkel nog gericht op de ontsluiting van het gebied rond de Spermaliestraat. Er is nog geen precies tracé bepaald voor de westelijke omleiding. Na akkoord van de hogere overheid over het principe van een omleiding is nader onderzoek nodig over het tracé. Het aansluitingspunt met de N325 Spermaliestraat dient bepaald te worden; het eindpunt wordt in principe gevormd door de rotonde op de N318 Westendelaan, ter hoogte van de randparking IJzerlaan.



1.2.3. Lokale wegen

De selectie van de onderscheiden types van lokale wegen gebeurt in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Bij de lokale wegen worden 3 types onderscheiden, die elk een eigen functie hebben.

Bij de **lokale wegen type I**, of lokale verbindingswegen, ligt de nadruk op de verbindende functie op lokaal niveau. Ze bieden verbinding van woonkern naar woonkern, of kunnen ook verbinding geven naar verder gelegen woonkernen. Ze zijn evenwel niet gericht om op grotere, regionale schaal te gaan functioneren. De nadruk wordt eerder gelegd op de doorgangsfunctie, maar binnen de bebouwde kom dient wel bijzondere aandacht te gaan naar de veiligheid en leefbaarheid.

De **lokale wegen type II**, of lokale ontsluitingswegen, hebben in eerste instantie een ontsluitende/verzamelende functie voor het betrokken deel van de gemeente. Het doorgaande verkeer, dat geen bestemming heeft binnen het gebied dat door de weg ontsloten wordt, dient beperkt te worden.

Bij de bewegwijzering wordt aan het begin van de weg enkel het gebied (woonkern, wijk) aangeduid die langsheen de weg ligt, geen bestemmingen die verder gelegen zijn.

Het eventuele beperkte doorgaande verkeer dient in elk geval ondergeschikt te zijn aan de ontsluitende functie, de leefbaarheid en de veiligheid van bewoners, de voetgangers en fietsers. Bij de inrichting dient rekening gehouden te worden met de verzamelende verkeersfunctie van de straat, maar de nadruk zal liggen op de leefbaarheid, het afremmen van het verkeer, ontmoediging van doorgaande bewegingen.

De **lokale wegen type III** zijn alle andere straten zoals woonstraten, landbouwwegen, ...

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

Selectie:

De categorisering van de wegen geeft de wensstructuur weer voor de verkeersafwikkeling. Dit betekent dat de categorisering kan afwijken van het actuele gebruik van de weg. Waar duidelijke afwijkingen zijn ten opzichte van het actuele gebruik zijn begeleidende maatregelen nodig om het verkeer langs de gewenste routes te leiden.

Lokaal I:

- N358 Vaartdijk-Zuid
- N302 Schorestraat ²
- Kalkaartweg - Fleriskotstraat - Leffingestraat (tussen Oostendelaan en Torhoutsesteenweg)
- Zevekotesteenweg ³
- Drie straten worden geselecteerd als belangrijke verbindingen tussen N318 en N34:
 - Henri Jasparlaan
 - Louis Logierlaan
 - IJzerlaan.

Lokaal II:

- Fleriskotstraat, tussen Spermaliestraat en Kalkaartweg
- De hoofdstraat in de kern van Slijpe: Spermaliestraat - Diksmuidestraat
- Slijpesteenweg: heeft niet langer een functie als verbindingsweg tussen de N325-N369 en Leffinge, maar is enkel nog gericht op de ontsluiting van Slijpe.
- De hoofdstraat in de kern van Leffinge: Dorpsstraat - Leffingestraat (tot Fleriskotstraat)
- Spermaliestraat: na aanleg van de westelijke omleiding verliest het parallelle deel van de

Spermaliestraat haar functie als toegangsweg tot Middelkerke. Ook het verkeer richting Marktpllein of Kerkstraat dient dan via de westelijke omleiding te rijden. De functie als secundaire weg kan op dat moment verschuiven naar de nieuwe weg. De Spermaliestraat is dan nog enkel gericht op de lokale ontsluiting van de wijk. Dit deel van de Spermaliestraat wordt dan een lokale weg II, waarbij het de bedoeling is het doorgaand verkeer tegen te houden.

Lokaal III:

alle andere straten.

1.3. Vrachtverkeer

1.3.1. Vrijwaren kernen

De verschillende kernen worden zoveel mogelijk gevrijwaard van doorgaand vrachtverkeer.

In de kern van Leffinge is een vrachtverbod (+ 3,5 ton) van toepassing.

Wanneer de westelijke omleiding van Middelkerke wordt gerealiseerd, zal vrachtverbod ingevoerd worden in de actuele doortocht van de Spermaliestraat.

1.3.2. Ontsluiting bedrijvenzones

Er worden voor het vrachtverkeer routes aangeduid tussen de bedrijvenzones en de E40.

De bestaande bedrijvenzone in Lombardsijde wordt ontsloten via de op- en afrit Nieuwpoort. Dit kan via de N356 - N356a (zie kaart). Dit is ook de route langs waar de bedrijvenzone van Nieuwpoort wordt ontsloten. Via deze route worden geen woonkernen doorsneden.

De belangrijkste bedrijvenzone van Middelkerke bevindt zich aan de Oostendelaan - Kalkaartweg. Hier zijn nog uitbreidingen voorzien, zowel voor regionale als voor lokale bedrijvigheid. Bij de Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende wordt geen ontsluitingsroute naar het hogere wegennet aangegeven. Deze bedrijvenzone wordt best ontsloten via de op- en afrit van de N33. Hiervoor zijn 2 routes mogelijk. Voertuigen tot 20 ton kunnen via de Kalkaartweg - Fleriskotstraat - Leffingestraat naar de N33; bij deze route worden geen dorpskernen doorsneden. De zware vrachtwagens (+20 ton) dienen om te rijden via Oostende (N318 - N341 Duinkerkeseweg - N33).

² Op het grondgebied Diksmuide wordt de N302 eveneens als lokaal I geselecteerd.

³ Op het grondgebied Gistel wordt de weg eveneens als lokaal I geselecteerd.

1.4. Snelheidsbeleid

Er wordt uitgegaan van een gedifferentieerd snelheidsbeleid in de gemeente. Volgende principes worden gehanteerd:

- 90 km/u op wegen met weinig of geen bebouwing of toegangen en een wegprofiel gericht op doorstroming.
- 70 km/u: in overgangszones, zones met verspreide bebouwing of straten met wegprofiel ongeschikt voor hogere snelheden.
- 50 km/u: in de bebouwde kom en enkele andere straten en zones waar de plaatselijke omstandigheden een gematigde snelheid vereisen.
- 30 km/u: in de schoolomgeving en in een aantal specifieke wijken met overwegend woonkarakter.

De snelheidsregimes worden bepaald afhankelijk van de aard van het gebied.

Doorgangswegen

Hier worden de straten bedoeld die bij de wegcategorisering een duidelijke doorgangsfunctie krijgen toegewezen. Naast deze doorgangsfunctie kunnen deze straten ook een erffunctie hebben.

Meer concreet betreft het de wegen die geselecteerd zijn als lokale wegen I (lokale verbindingswegen) of hoger. De lokale wegen II (lokale ontsluitingswegen) hebben een verzamelende functie voor een gebied en vormen op die wijze een tussenvorm tussen een doorgangsstraat en een erfstraat.

Voor de doorgangsstraten wordt volgende basisregel voorgesteld:

- 70 of 90 km/u buiten de bebouwde kom
- 50 km/u binnen de bebouwde kom.

De 90 km/u wordt enkel toegepast op wegen met zeer beperkte langsbebouwing, weinig kruispunten of conflictpunten en voldoende breed profiel. Op de andere doorgangswegen buiten de bebouwde kom wordt 70 km/u toegepast.

Binnen de bebouwde kom geldt voor de doorgangswegen 50 km/ als basisregel. Bij scholen wordt 30 km/u toegepast (vast of variabel). Ook in de dorpskernen, waar een concentratie is van centrumfuncties, of een smal wegprofiel, kan eventueel plaatselijk 30 km/u overwogen worden.

Op de N34 Koninklijke Baan, tussen de Zeelaan en Nieuwpoort, geldt momenteel 90 km/u. Bij de aanpassingsplannen in functie van het nieuwe tramtracé zal het snelheidsregime opnieuw afgewogen worden voor de optimale veiligheid van de verschillende verkeers-

deelnemers. Aandachtspunten zijn onder meer de bereikbaarheid van de haltes en veilige kruisingen van de trambedding.

Landelijke wegen

De landelijke wegen, geselecteerd als lokale weg III, hebben geen doorgaande functie voor het autoverkeer. Het autoverkeer dient zich aan te passen aan het landbouwverkeer en het fietsverkeer. De rijsnelheid dient relatief laag te zijn.

Op de meeste plaatsen stellen zich geen echte problemen en dienen geen borden met snelheidsbeperkingen geplaatst te worden. Op plaatsen waar zich specifieke problemen stellen, kunnen snelheidsbeperkingen ingesteld worden, eventueel per zone. Zeker op de plaatsen waar zich af en toe ongevallen voordoen, zijn maatregelen wenselijk en kan bijvoorbeeld de snelheid beperkt worden tot 50 km/u.

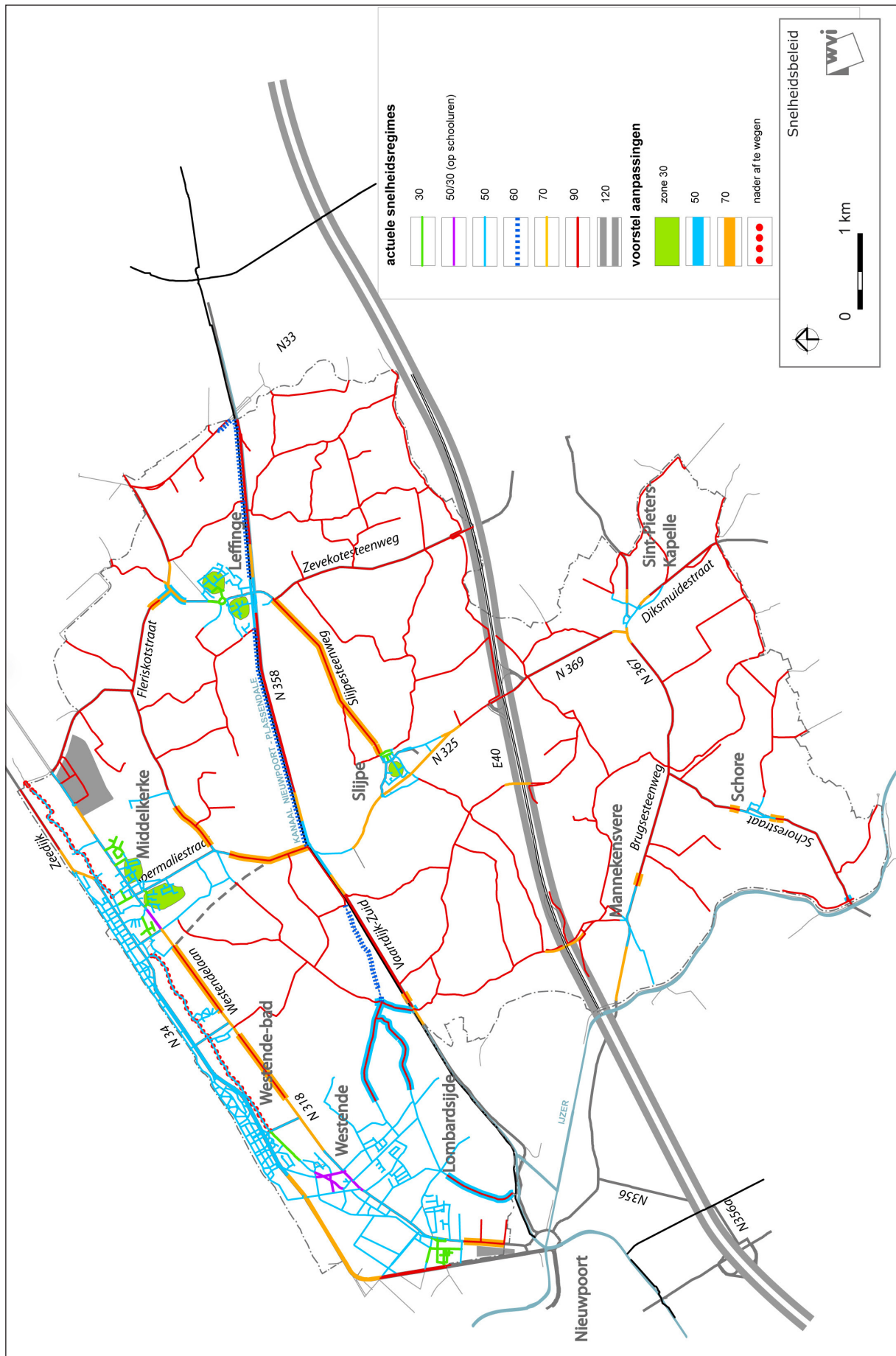
Woonkernen

Bij de herinrichting in de woonkernen zal de nadruk gelegd worden op traag en veilig verkeer. Een aantal aaneensluitende wijken kunnen opgenomen worden in een zone 30. Op andere plaatsen wordt geen zone 30 ingevoerd, maar door een aangepaste inrichting wordt de effectieve rijsnelheid verlaagd.

Bedrijvenzones

De bedrijvenzones hebben meestal een relatief breed wegprofiel in functie van een goede bereikbaarheid voor het vrachtverkeer. Gezien in deze straten de nadruk ligt op de toeganggevende functie, met veel afslagbewegingen van auto- en vrachtverkeer wordt er gestreefd naar een snelheid van 50 km/u.

De kaart geeft de situatie van de snelheidsregimes weer van begin 2012. Ook worden de voorgestelde aanpassingen aangeduid.



2. Fietsbeleid

De gemeente wenst een grotere rol te geven aan het fietsverkeer in het verplaatsingspatroon. Hiertoe wordt een veilig en samenhangend fietsrouten netwerk uitgebouwd.

2.1. Fietsrouten netwerk

Bij het functionele fietsrouten netwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen het bovenlokale en het lokale netwerk.

2.1.1. Bovenlokale routes

Provincie West-Vlaanderen heeft een wensbeeld in kaart gebracht voor het bovenlokale fietsrouten netwerk voor functionele verkeersrelaties (woon-werkverkeer, woon-school en woon-winkelverkeer). Het doel is om zich zo snel en efficiënt mogelijk van A naar B te verplaatsen.

Er worden twee types fietsroutes onderscheiden: hoofdroutes en bovenlokale functionele routes. De hoofdroutes zijn functionele fietsroutes voor lange afstandsverkeer, meer dan 5 km. De andere bovenlokale functionele fietsroutes zijn meestal routes geselecteerd tussen dorpskernen om een vlotte relatie te creëren tussen de kernen.

Als hoofdroute is de Vaartdijk-Noord geselecteerd, van Nieuwpoort tot Plassendale. Tussen de Rattevallebrug en de sluizen van Nieuwpoort is het de bedoeling het nog ontbrekende traject door te trekken op de vaartdijk.

De verschillende kustplaatsen worden door een bovenlokale functionele route verbonden: van Nieuwpoortstad via Lombardsijde, Westende-dorp, Westende-bad en Middelkerke naar Raversijde/Oostende. Hierbij wordt het traject van de Duinenlaan - Graaf Jansstraat - Duinenweg gevolgd. Dit is een zeer belangrijke as doorheen de gemeente voor zowel het functionele als recreatieve fietsverkeer.

De andere bovenlokale functionele fietsroutes verbinden de verschillende woonkernen van de polders met elkaar via de belangrijkste verkeersassen (zie kaart).

2.1.2. Lokale fietsroutes

Het provinciale netwerk gaat uit van een bepaalde maaswijdte. Dit netwerk wordt verfijnd met een reeks lokale fietsroutes.

Het fietsrouten netwerk dient relatief fijnmazig te zijn, omdat voor de fietser de reisduur vooral wordt bepaald door de afstand. Afhankelijk van de precieze herkomst of bestemming kan een andere route gekozen worden. Daarom worden meerdere routes aangeduid, die soms parallel met elkaar lopen.

Er dient wel benadrukt te worden dat de selectie als fietsroute niet betekent dat er een fietspad dient aangelegd te worden. Enkel waar fietsroutes samenvallen met verkeersassen voor het autoverkeer zijn fietspaden wenselijk. Op de lokale wegen III (woonwijken, polderwegen) worden in principe geen fietspaden aangelegd. Waar problemen zijn van te snel verkeer dienen maatregelen genomen te worden om het verkeer te vertragen of het doorgaand verkeer te ontmoedigen.

Fietsroutes langs verkeersassen

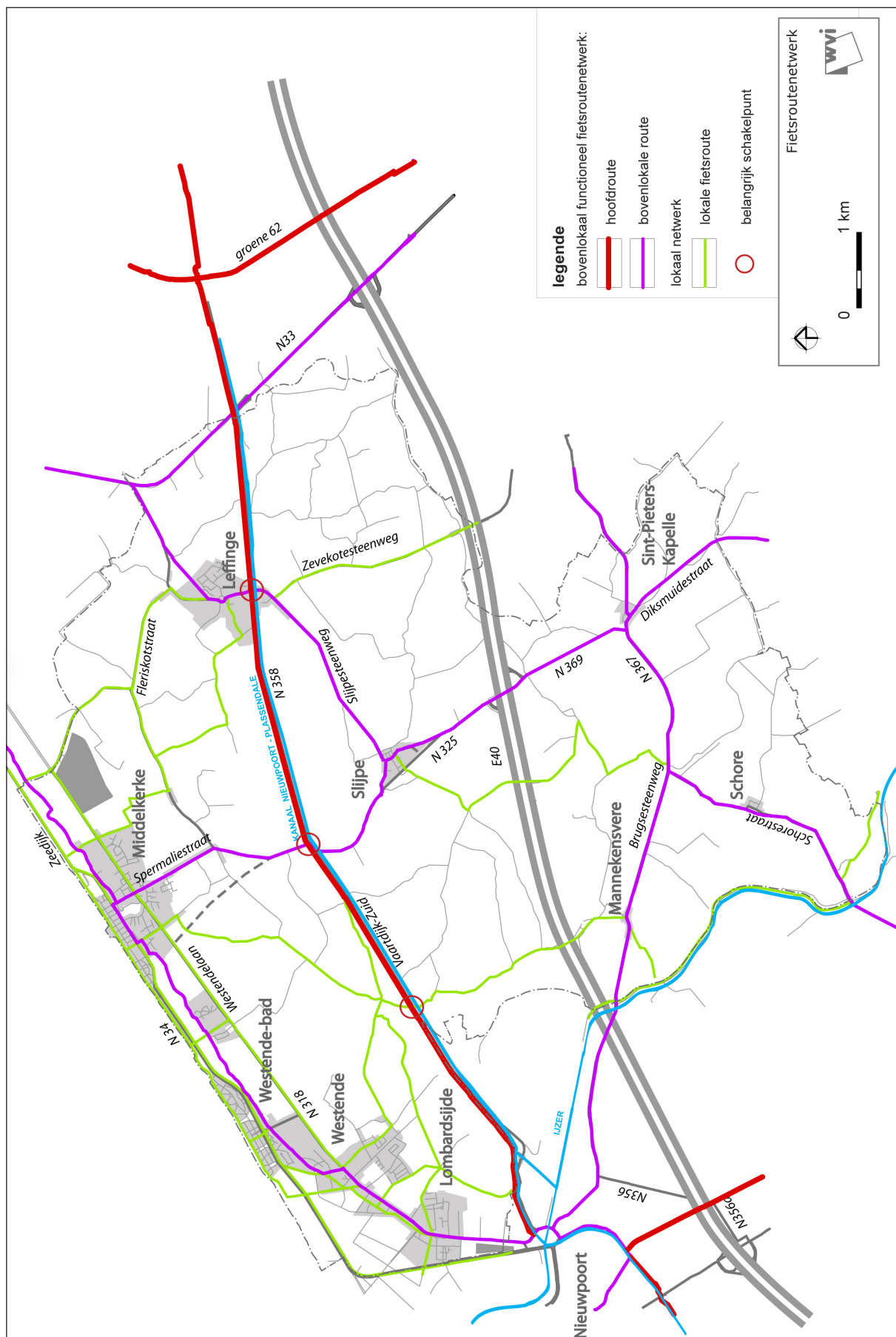
Hoewel de voorkeur wordt gegeven aan alternatieve fietsroutes, los van het autoverkeer, blijven de verkeersassen van het autoverkeer ook belangrijk voor de fietser. Zelfs wanneer een alternatieve route voorhanden is, zijn deze verbindingswegen ook van belang voor de fietser, zoals voor de ontsluiting van de aanliggende woningen en functies of omdat deze routes meestal ook de kortste zijn voor de fietser. Het betreft onder meer:

- N34 ("Koninklijke Baan")
- N318 Westendelaan - Oostendelaan
- Kalkaartweg
- Fleriskotstraat
- Zevekotesteenweg
- De geplande westelijke omleiding (bij de startnota voor het project dient afgewogen te worden of geopteerd wordt voor de aanleg van een fietspad langs de nieuwe weg, dan wel of het fietsverkeer geleid wordt via de Heirweg).

Alternatieve routes

Op veel plaatsen kunnen ook fietsroutes uitgebouwd worden los van de verbindingassen voor het autoverkeer. Ze kunnen het netwerk verfijnen en een korte en veilige verbinding bieden. Deze routes zullen vaak een belangrijk recreatief medegebruik kennen. Hierbij kunnen onder meer vermeld worden:

- De zeedijk over de volledige lengte
- De Joseph Matthieulaan - Bassevillestraat, als een verlengde van de Duinenlaan
- De Boterdijk - Steenstraat, als verbinding tussen Westende en Nieuwpoort
- De Hofstraat - Ooststraat - Wateringstraat, als verbinding tussen Westende en Rattevallebrug / Slijpebrug
- Bamburgstraat - Schuddebeurzeweg, als verbinding tussen Lombardsijde en de vaartdijk richting Leffinge
- Abdisweg - Loviestraat, als verbinding tussen Middelkerke en Nieuwpoort
- De route langs de IJzer (stroomopwaarts de Schoorbakkebrug kan de Keiemstraat gevolgd worden).



- Verbinding vanaf de Rattevallebrug, via de Rattevallestraat naar Mannekensvere en verder via de Mannekensvereweg naar de IJzer toe.
- Kaaifortsweg - Kavelweg - Tarwestraat - doorsteek naar Sluisvaartstraat, als alternatieve verbinding tussen Leffinge, Middelkerke en de zeedijk.

Fijnmazigheid

Er dient benadrukt te worden dat naast deze geselecteerde routes elke straat ook een fietsroute is. Elke woonstraat of landelijke weg heeft ook een functie voor de fietser, waarbij het verkeer gemengd kan verlopen. Het fietsrouteplan geeft dus enkel een reeks hoofdassen aan voor het fietsverkeer.

Trage wegen

Naast de geselecteerde routes zal ook onderzocht worden waar er trage wegen zoals oude kerkwegels opnieuw kunnen opgenomen worden als lokale doorsteek of als recreatieve route voor wandelaars, fietsers of ruiters. Ook deze trage wegen zorgen voor een verdere verfijning van het netwerk.

Belangrijke schakelpunten

Belangrijke schakelpunten voor het fietsverkeer zijn de bruggen over de vaart Nieuwpoort - Plassendale: de Rattevallebrug, Slijpebrug en Leffingebrug. De bruggen vormen de enige verbindingen tussen het poldergebied ten zuiden van de vaart en de kuststrook en poldergebied ten noorden de vaart. Ook voor de recreatieve fietser zijn deze bruggen de enige schakels tussen kust en hinterland. De Vaardijk-Noord vormt bovendien een provinciale hoofd fietsroute. Verschillende geselecteerde lokale en bovenlokale fietsroutes zijn dan ook gericht naar deze bruggen. Ter hoogte van deze bruggen, als knooppunten voor het fietsverkeer, dient bijzondere aandacht besteed te worden aan de veiligheid van de fietser in de verschillende richtingen.

2.2. Maatregelen

Om het fietsnetwerk veiliger en aantrekkelijker te maken, zullen een aantal maatregelen worden uitgevoerd.

Nieuwe fietspaden

Op een aantal routes die samenvallen met verkeersassen ontbreken momenteel fietspaden. Fietspaden zullen worden voorzien:

- Fleriskotstraat
- Kalkaartweg
- Slijpesteenweg
- N367 Brugsesteenweg, tussen Spermalie en Sint-Pieters-Kapelle
- N302 Schorestraat

- N325 Spermaliestraat, van Driewegen richting centrum Middelkerke.

Er zullen ook fietspaden of fietsdoorsteken worden aangelegd los van de wegen voor het autoverkeer: Te vermelden zijn:

- Vaardijk-Noord: het doortrekken van het fietspad langs de vaart tot in Nieuwpoort (hoofdroute in het provinciale functionele fietsroutenetwerk).
- Fietsdoorsteek tussen Tarwestraat en Sluisvaartstraat.

Heraanleg of verbetering fietspaden

Op een aantal andere routes zijn momenteel wel fietspaden aanwezig, maar zijn verbeteringen of een volledig nieuw fietspad wenselijk. Dit kan bijvoorbeeld betekenen: aanleg van afgescheiden fietspaden in plaats van aanliggende fietsstroken, aanleg van een breder fietspad, nieuwe wegbekleding voor het fietspad voor een beter fietscomfort,...

Maatregelen worden gepland in volgende straten:

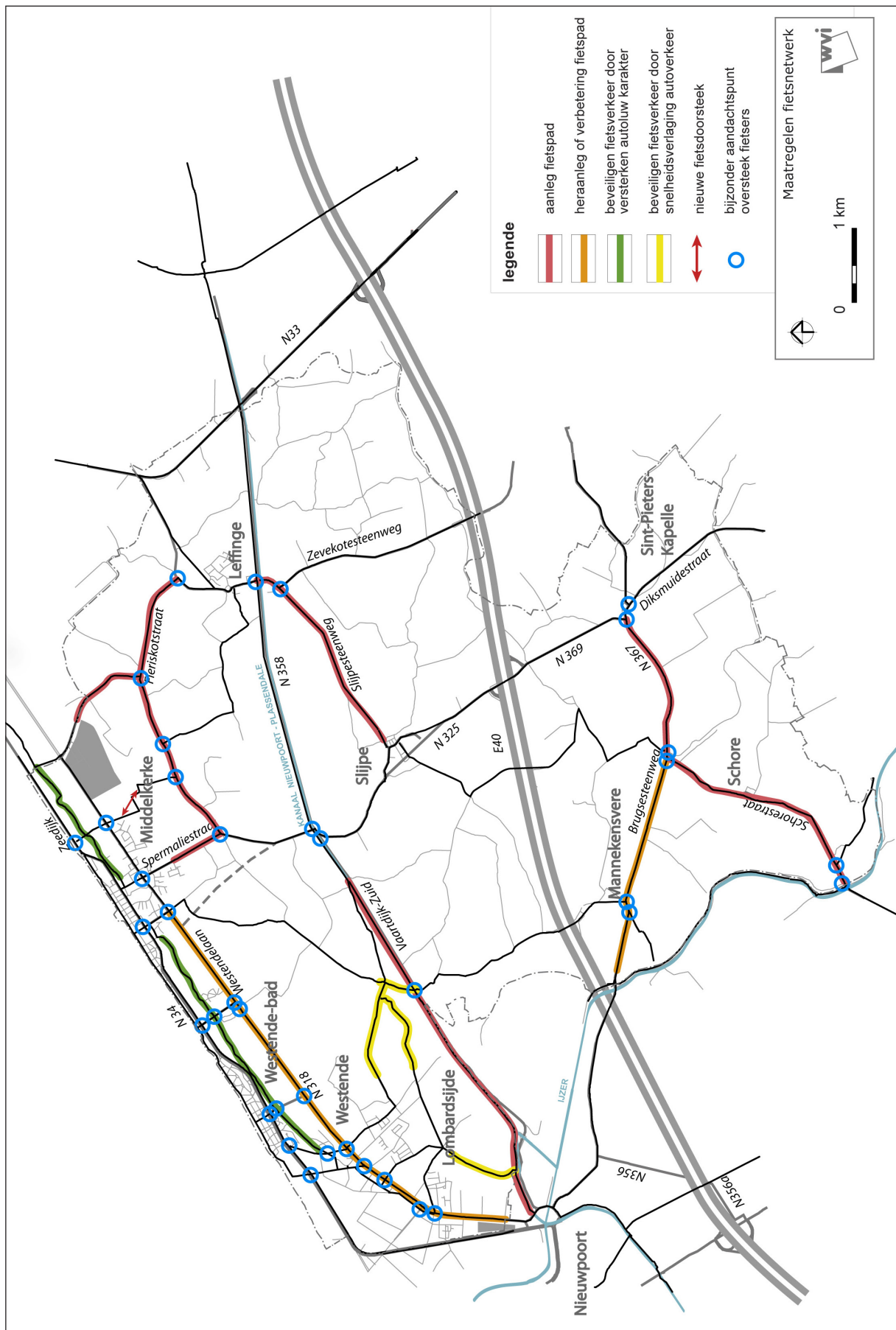
- N318 Westendelaan - Lombardsijdelaan - Nieuwpoortlaan: verbetering fietspaden in kader van doortocht.
- N367 Brugsesteenweg, van grens Nieuwpoort tot Spermalie.

Beveiligen oversteekbewegingen

Bij veilige fietsroutes horen ook veilige oversteekbewegingen op plaatsen waar verkeersassen gekruist worden. Op kaart zijn de belangrijkste aandachtspunten aangeduid. Dit betekent daarom niet dat op deze plaatsen een afgescheiden fietsoversteekplaats dient voorzien te worden of een fietsoversteekplaats dient gemarkeerd te worden. Het remmen van het autoverkeer (bijvoorbeeld door de aanleg van een plateau) of het verbeteren van de zichtbaarheid kunnen vaak meer bijdragen tot het veilig oversteken van fietsers. Welke de meest geschikte maatregelen zijn, dient bij de concrete aanleg per locatie overwogen te worden. Op kaart zijn enkel de belangrijkste aandachtspunten aangegeven: daar waar geselecteerde fietsroutes de drukke verkeerswegen kruisen. Uiteraard dient ook op andere plaatsen telkens de bijzondere zorg besteed te worden aan veilige oversteekbewegingen voor de fietsers. Zo kunnen op de plaats waar woonstraten of landelijke wegen aansluiten op verkeersassen steeds overstekende fietsers verwacht worden.

Beveiligen van fietsroutes

Op lokale wegen III worden in principe geen fietspaden aangelegd. Om het fietsverkeer te beveiligen kunnen maatregelen genomen worden om het autoverkeer te vertragen, sluiptverkeer te ontmoedigen, enz. Bijzondere aandacht zal besteed worden aan de veiligheid van het fietsverkeer langs de Graaf Jansstraat



- Duinenweg. Het autoverkeer wordt hier best waar mogelijk afgebouwd.

Op de Ooststraat en Schuddebeurzeweg zal de maximumsnelheid beperkt worden tot 50 km/u om de veiligheid van de fietser te verhogen.

Ter hoogte van de bruggen over de vaart Nieuwpoort - Plassendale zal bijzondere aandacht gaan naar de veiligheid van de fietsers en dit telkens aan de beide zijden van de brug.

Veilig fietsverkeer in woonwijken en langs landelijke wegen

Veilig fietsverkeer begint in de woonwijken. In de woonwijken kan het fietsverkeer gemengd verlopen. Bij de inrichting van woonstraten zal de nadruk gelegd worden op de verkeersleefbaarheid en de veiligheid van voetganger en fietser.

De landelijke wegen kunnen interessante fietsroutes vormen. Indien er zich op bepaalde plaatsen problemen zouden stellen met overmatig sluipverkeer, kunnen maatregelen genomen worden tegen dit doorgaand autoverkeer, zoals bijvoorbeeld door het instellen van plaatselijk verkeer.

Lokale fietsdoorsteken

Bij nieuwe verkavelingen of grote ruimtelijke projecten zal getracht worden fiets- en voetgangersdoorsteken te voorzien naar de verschillende omliggende straten. Op die wijze ontstaat voor de fietser en voetganger een fijnmazig netwerk, zodat korte en veilige routes ontstaan naar de verschillende bestemmingen.

Trage wegen

Er zal een plan opgemaakt worden voor de herwaardering van de trage wegen, zoals paden uit de Atlas der Buurtwegen en oude kerkwegels. Deze kunnen opnieuw een functie krijgen voor voetganger en fietser, zowel voor functionele als recreatieve verplaatsingen.

Fietsstallingen

Op alle belangrijke bestemmingspunten zullen fietsstallingen worden voorzien, voor zover nog niet aanwezig. De situatie zal regelmatig opgevolgd worden.

Belangrijke aandachtspunten zijn:

- De haltes van tram en bus
- Bij de verschillende openbare functies
- In de handelsstraten
- Bij de zeedijk: hier is het nuttig voldoende stallingen te voorzien om het fietsgebruik te stimuleren, bijvoorbeeld vanuit het binnenland, vanaf campings of vakantieverblijven die verder van de zeedijk verwijderd zijn,...

3. Verkeersleefbaarheid / voetgangers

3.1. Voetgangersbeleid

■ Algemene visie

De voetgangers nemen een belangrijke plaats in bij het mobiliteitsbeleid, zowel voor de bewoners als voor de toeristen. Naast de vele functionele verplaatsingen te voet, bijvoorbeeld van de (vakantie-)woning naar de winkel, zijn er ook veel voetgangers met recreatief motief (wandelaars).

De meeste verplaatsingen binnen de kern kunnen te voet afgelegd worden. Een ondersteunend ruimtelijk beleid is hierbij noodzakelijk: keuze voor verdichte kernen met voorzieningen op wandelafstand en het afremmen van de verspreide bebouwing. Om de verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken, zullen de verschillende kernen ingericht worden op maat van de voetganger: brede voetpaden, kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte, reduceren van de snelheid van het autoverkeer, goede oversteekvoorzieningen. Inrichting van verkeersluwe zones, heraanleg van doortochten en hoofdstraten gebeuren ook in functie van de voetgangersverplaatsingen.

Binnen de kernen worden doorsteken en paadjes voorzien. Deze vormen directe en verkeersveilige verbindingen tussen de verschillende wijken en de voorzieningen.

Een veilige schoolomgeving en veilige looproutes naar de school kunnen het autoverkeer naar de lagere scholen toe beperken.

Goede voetgangersvoorzieningen werken ook ondersteunend naar het openbaar vervoer toe. Het meeste voor- en natransport voor de busgebruiker is immers te voet. Een vlotte bereikbaarheid van de haltes vanuit de wijken verdient speciale aandacht.

Bedoeling is om zo veel mogelijk woonzones om te vormen tot verkeersluwe gebieden, waar de auto's zich met aangepaste snelheid bewegen. Een aantal wijken kunnen een zone 30-statuuut krijgen (dit zal wijk per wijk bepaald worden, bijvoorbeeld wanneer een herinrichting gepland is). Bij herinrichting van een straat ligt op een kwalitatieve vormgeving. Een veelheid van zuiver verkeerstechnische ingrepen als drempels, plateaus, bloembakken, enz. wordt beter vermeden. De herinrichting gaat samen met de stedenbouwkundige herwaardering van de dorpskernen.

Waar een belangrijke doorgaande verkeersstroom een woonkern doorsnijdt, wordt gesproken van een doortocht. Bij herinrichting van een doortocht wordt



een evenwicht gezocht tussen de ruimtelijke omgeving, de voetgangers en fietsers en de doorgangsfunctie van de weg. Dit betekent onder meer aanpassing van de snelheid, verhoging van de oversteekbaarheid voor voetgangers, bescherming van de zwakke weggebruiker en inpasbaarheid van de voorzieningen voor het openbaar vervoer.

■ Hoofdassen voor de voetgangers

Er zal bijzondere zorg besteed worden aan de straten met een hoge concentratie van voetgangers, zoals de handelsstraten en de zeedijk. Ook op de verbindingen tussen de randparkings en de zeedijk of handelscentrum zal gestreefd worden naar een brede, kwalitatieve, aantrekkelijke wandelroute over het gehele traject.

■ Obstakelvrije looproutes

Op de voetpaden dient de vrije doorgang gegarandeerd te worden voor de verschillende gebruikers, ook met een rolstoel of kinderkoets. Obstakels zoals palen, verkeersborden en dergelijke dienen met de nodige aandacht geplaatst te worden, zodat er steeds een goede doorgang blijft voor de voetgangers.

3.2. Maatregelen per kern

■ Middelkerke

De voorgestelde aanleg van de westelijke omleiding zal de verkeersdruk in de Spermaliestraat sterk doen afnemen. De Spermaliestraat (tussen omleidingsweg en Oostendelaan), nu nog als secundaire weg geselecteerd, kan gereduceerd worden tot wijkontsluitingsweg.

Bij de herinrichting van het Marktplaatsplein en omgeving wordt meer de nadruk gelegd op ruimte voor de voetganger. Het Marktplaatsplein is niet langer een (bovengrondse) parking, maar een ontmoetingsruimte in het centrum van de gemeente. In de doortocht van de N318 Oostendelaan wordt het centrum meer geaccentueerd door de asverschuiving ter hoogte van het Marktplaatsplein.

Voor de Duinenweg zal gezocht worden naar maatregelen om het autoverkeer nog verder te beperken, zodat deze straat verder kan opgewaardeerd worden als voetgangers- en fietsas.

Er zal voor de fietsers een doorsteek voorzien worden tegenover de Sluisvaartstraat naar de Tarwestraat toe.

In heel wat straten ten zuiden van de Oostendelaan - Westendelaan is zone 30 ingevoerd. De zone 30 kan er uitgebreid worden tot een aaneengesloten geheel. De infrastructuur is er reeds grotendeels op afgestemd.

■ Westende - Lombardsijde: doortocht

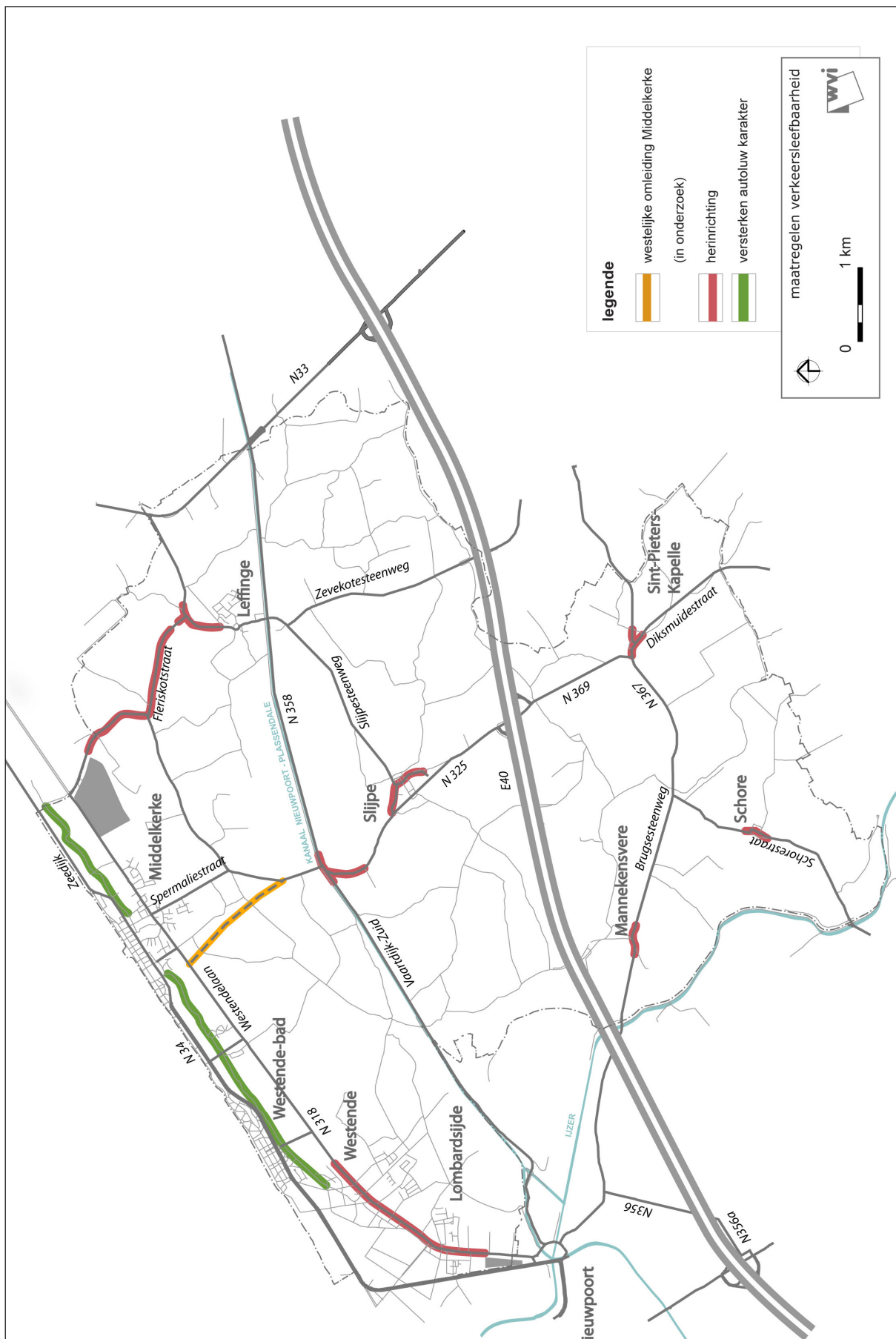
In Lombardsijde en Westende zal de doortocht van de N318 heringericht worden.

De dorpskernen worden doormidden gesneden door de N318. Er zijn veel oversteekbewegingen van voetgangers. De doortocht is tevens de belangrijkste handelsstraat van de beide kernen.

Ook scholen situeren zich in de onmiddellijke nabijheid van de weg.

Volgende doelstellingen worden gehanteerd:

- Het herwaarderen van het centrumgebied tot een aantrekkelijk, veilig en comfortabel verblijfsgebied, kaderend in de globale aanpak van het stedelijk netwerk van de kust waarbij de nadruk wordt gelegd op een kwalitatief openbaar domein.
- De verkeersveiligheid op gevaarlijke kruispunten verbeteren.
- Verbeteren van de veiligheid in de schoolomgevingen.
- Een veilig fietsroutenetwerk gericht op de bereikbaarheid van functies en de kernen.



- Korte autoafstanden ontmoedigen (door de kern her in te richten waarbij voorrang gegeven wordt aan de zwakke weggebruiker).

Het grootste deel van de doortocht vormt ook onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Ook zijn er veel dwarsende fietsbewegingen, onder meer naar de scholen toe: belangrijke woonwijken situeren zich ten zuiden van de N318, de scholen liggen aan de noordzijde. Veel aandacht dient te gaan naar een veilig fiets- en voetgangersverkeer.

■ Leffinge

Bedoeling is de leefbaarheid in de kern te verhogen en het doorgaande verkeer dat geen tussenstop maakt in Leffinge te vermijden. Wie van de N358 Vaardijk-Zuid naar Oostende wil, kan via Kalsijdebrug rijden.

De Dorpsstraat is recent heringericht als een soort centrumerf, met lage rijksnelheden tot gevolg.

Er worden maatregelen genomen om het verkeer te remmen bij het binnenrijden van het dorp vanuit de Leffingestraat en Fleriskotstraat. De snelheidsovergangen worden verlegd en infrastructureel benadrukt. In de Leffingestraat wordt 50 km/u voorgesteld vanaf de Legeweg:

- Voor het beveiligen van de bochten en van het kruispunt met de Fleriskotstraat
- Het verkeer reeds vertragen vóór de eigenlijke dorpskern
- De bewoning van de omgeving Fleriskotstraat - Leffingestraat veiliger verbinden met de dorpskern (in dit deel ontbreken momenteel voetpaden of fietspaden naar de dorpskern toe).

Ter hoogte van de brug over het Ieperleed wordt een accentuatie voorgesteld van de toegang tot de eigenlijke dorpskern.

In de Fleriskotstraat gaat het snelheidsregime nu over van 90 naar 70. De snelheid wordt terugbracht naar 50, met een korte overgangszone van 70. Op de overgang(en) is een poorteffect wenselijk.

Bepaalde woonwijken kunnen in aanmerking komen voor een zone 30 (selectie en begrenzing vanuit de lokale situatie af te wegen).

De Vaardijk-Noord vormt een hoofd fietsroute (zie Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk). Een optimale verkeersveiligheid wordt er nagestreefd.

■ Wilskerke

De Fleriskotstraat is geselecteerd als lokale weg type II. Dit wil zeggen dat ernaar gestreefd zal worden het doorgaande verkeer te reduceren, ten gunste van de leefbaarheid van de kern.

Langs de Fleriskotstraat zullen fietspaden worden aangelegd.

Tussen de Spermaliestraat en het centrum van Wilskerke zal het snelheidsregime worden verlaagd van 90 naar 70 km/u.

■ Slijpe

Door de aanleg van de omleidingsweg is het centrum van Slijpe verkeersluw geworden. De hoofdstraat is niet langer een doortocht, maar enkel nog de verzamelmroute voor het verkeer van de woonkern. De inrichting zal afgestemd worden op deze nieuwe functie, met beperkt traag verkeer. Het snelheidsregime zal bij de inrichtingsplannen afgewogen worden (30 of 50 km/u). Bij de herinrichting zal onder meer bijzondere aandacht worden besteed aan de veiligheid in de omgeving van de school en het voetbalplein. In de omgeving van het voetbalplein is een poorteffect wenselijk.

De woonstraten omheen de hoofdstraat kunnen in aanmerking komen voor zone 30.

In de woonkorrel aan Slijpebrug zullen de straten heringericht worden ter verhoging van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.

■ Sint-Pieters-Kapelle, Schore, Mannekenvere

In deze drie dorpen wordt op termijn de herinrichting van de doortocht gepland. Hierbij wordt sterke nadruk gelegd op de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid en de verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Ook wordt een algemene dorpskernvernieuwing voorzien in Schore.

4. Openbaar vervoer

Het mobiliteitsplan wil het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingsstromen versterken. Middelkerke heeft een relatief goed aanbod van openbaar vervoer (zie kaart van het actuele netwerk). De gemeente wenst het behoud of verdere optimalisatie van het aanbod, met de tram als hoogwaardige openbaarvervoersas van de kust, aanvullende buslijnen (zoals de lijn 68-69 parallel met de kustlijn, en de relatie Oostende - Leffinge - Slijpe - Sint-Pieters-Kapelle - Diksmuide) en de belbus voor het voorzien van de basismobiliteit, vooral in het poldergebied.

Een aantal maatregelen moeten het openbaar vervoer verder optimaliseren en aantrekkelijker maken voor een breed publiek.

4.1. Doorstroming

De doorstroming van tram en bus verloopt in Middelkerke reeds vrij goed. De situatie in de gemeente zal verder opgevolgd worden en waar nodig optimalisaties doorgevoerd. Concreet worden een aantal ingrepen voorzien of nader onderzocht.

■ Tram

Voor de tram worden een aantal concrete wijzigingen aan kruispunten voorgesteld voor het optimaliseren van de doorstroming:

- Bijsturen van de lichten aan de Paul de Smet de Naeyerstraat (KAR-systeem)



- Afstemming lichten Paul de Smet de Naeyerstraat met lichten Arthur Degreefplein.

■ Buslijn 68-69

Voor de buslijnen 68 en 69 zal gezocht worden naar een oplossing voor volgende knelpunten:

- Halte Krokodiel: ontbreken van perron
- Lombardsijde dorp: haltehaven te kort.

De oplossing voor enkele andere knelpunten wordt uitgewerkt in het doortochtdossier “Westendelaan”.

4.2. Haltes

In de zone 50 worden de haltes zoveel mogelijk uitstulpend aangelegd. Ze worden voorzien met een aanrijdbare boordsteen en zijn optimaal toegankelijk voor personen met rolstoel, blinden en slechtzienden.

Er wordt aandacht besteed aan vlotte veilige looproutes naar de haltes, zowel op gewest- als gemeentewegen.

4.3. Fietsstallingen bij haltes

Fiets en openbaar vervoer vormen een interessante combinatie. Voor wie wat verder van de halte woont, vereenvoudigt met de fiets de bereikbaarheid van de halte en wordt de voortransporttijd korter. Met kwalitatieve fietsstallingen wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

Er wordt rekening gehouden met verschillende doelpublieken:

- De fiets als voortransportmiddel voor werknemers, scholieren, andere verplaatsingen...
- Gebruik van de fiets door (verblijfs-)toeristen, bijvoorbeeld mensen die op een camping verblijven en een uitstap met de tram willen maken. Bepaalde campings liggen tot meer dan 1,5 km van de tramhalte. Voortransport met de fiets kan nuttig zijn.
- De fiets als natransportmiddel, bijvoorbeeld voor werknemers waarvan de plaats van tewerkstelling verder van een belangrijke openbaarvervoerlijn verwijderd is. In Middelkerke bevinden de belangrijke tewerkstellingslocaties (handelskernen, bedrijvenzone, gemeentelijke diensten,...) zich op vrij korte afstand van de haltes van tram of bus, zodat natransport met de fiets vermoedelijk in mindere mate zal gebeuren. Toch dient met deze mogelijkheid rekening te worden gehouden.

■ Locaties

Aan welke haltes zijn fietsstallingen wenselijk? In principe kunnen alle haltes in aanmerking komen. In het bijzonder is aandacht nodig voor volgende locaties:

- Alle belangrijke haltes in de gemeente, zoals de verschillende tramhaltes en de centrumhalte van de verschillende dorpskernen.
- Bij alle haltes waar nu reeds fietsen staan en waar geen stalling aanwezig is, is de plaatsing van een fietsstalling nodig. Er zal ook opgevolgd worden of er voldoende stallingen aanwezig zijn en dit voor verschillende tijdstippen (schooldag, weekend, vakantiedag).

■ Kwalitatieve kenmerken

De fietsstallingen aan de haltes van openbaar vervoer dienen meestal niet voor kort gebruik. De fiets blijft er meestal de hele of halve dag staan. Dit vraagt extra aandachtspunten.

Voor de belangrijkste fietsstallingen bij de haltes zal gestreefd worden naar overdekte plaatsen, zeker waar een groter aantal fietsen staan. Uiteraard zal rekening gehouden worden met de ruimtelijk-stedenbouwkundig mogelijkheden.

Een ander aspect is de beveiliging tegen diefstal. Er zullen mogelijkheden voorzien worden om het fietskader aan het fietsrek te bevestigen.

Ook de verhuur van fietskluizen zal overwogen worden. Hiermee wordt de fiets nog beter beschermd tegen diefstal, vandalisme en weersomstandigheden. Fietskluizen bieden een veiliger gevoel voor wie met een duurdere, kwalitatieve fiets naar de tram- of bushalte wil.

4.4. Uitstraling traminfrastructuur

De gemeente wenst de uitstraling van de traminfrastructuur te verbeteren. Samen met De Lijn zal gezocht worden naar een betere kwaliteit van de tramhaltes, met een aangepaste inrichting en het nog sterker accentueren van het kustkarakter. Een vernieuwde, kwalitatieve uitstraling kan het imago van de tram verder verbeteren.

4.5. Flankerend beleid

Ook de gemeente draagt bij tot het promoten van het openbaar vervoer (zie ook bij “Werkdomein C - flankerend beleid”).

- Bij geplande wegeniswerken gebeurt systematisch overleg tussen de gemeente en De Lijn, zoals met

betrekking tot de mogelijke omleidingswegen, de communicatie met de bevolking....

- Bij geplande herinrichting van gemeentewegen en gewestwegen worden de plannen op voorhand voorgelegd aan De Lijn voor advies.
- De haltes worden voorzien van kwalitatieve schuilhuisjes. Deze worden regelmatig onderhouden.
- Bij wijzigingen van het aanbod wordt een ruime communicatie opgezet.
- De gemeente verspreidt informatie met betrekking tot het openbaar vervoer via het gemeentelijk infoblad en via de website. Er is ook informatie beschikbaar bij verschillende openbare gebouwen.
- Derdebetalersysteem:
 - De gemeente draagt financieel bij voor gratis openbaar vervoer voor de leeftijdscategorie van 60 tot 64 jaar.
 - De gemeente biedt een korting van 25% aan op de BuzzyPazz. Er is een extra tussenkomst voor de leden van de BGJG.

4.6. Reisweg tram Lombardsijde

Naar aanleiding van de herinrichting van de N318 in Lombardsijde werd de vraag gesteld of het tramtracé er best behouden wordt, dan wel verschoven wordt naar de N34.

Het college van burgemeester en schepenen van Middelkerke sprak op 12.02.2008 haar voorkeur uit om de tram via de N34 te laten lopen.

De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft recent beslist dat de tram in de toekomst niet meer via de dorpskern van Lombardsijde zal rijden, maar via de N34 (zie "Middelkerke - Nieuwpoort: Aanleg tramsporen langs de Kustweg, unieke verantwoordingsnota, 17.02.2014").

In dit kader worden volgende aandachtspunten gevraagd:

- Het behoud van een voldoende busbediening via de N318 Nieuwpoortlaan.
- Optimalisatie van de wandel- en fietstrajecten tussen het dorp en de nieuwe tramhaltes. Maximale en veilige toegankelijkheid van de tramhaltes komende vanuit het dorp.
- Overdekte fietstallingen aan de betrokken tramhaltes.

5. Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid bouwt voort op het actuele parkeersysteem. Er wordt een onderscheid gemaakt volgens verschillende deelgebieden en doelgroepen.

■ Handelskernen

In de straten of zones in de gemeente met een concentratie van handel en diensten is het van belang dat kortparkeerders een parkeerplaats vinden in de directe omgeving van de bestemming, zowel tijdens als buiten het seizoen.

Om deze centrumfuncties optimaal te laten functioneren, wordt hier betalend kortparkeren toegepast. De tijdsduur is er beperkt tot 2 uur.

Het parkeeronderzoek geeft aan dat dit parkeersysteem vrij goed werkt, zeker in de Kerkstraat (zie Uitwerkingsfase van het mobiliteitsplan). Belangrijk is om ook in de toekomst in de handelsstraten voldoende rotatie te behouden, zodat er zich geen problemen stellen voor de kortparkeerders. Indien in de toekomst de parkeerdruk in de handelsstraten zou toenemen, kunnen enkele mogelijke maatregelen worden overwogen:

- Uitbreiden van het betalend kortparkeren met een aantal aanliggende wegsecties die nu vooral door langparkeerders worden ingenomen. Hiermee kunnen bijkomende rotatieplaatsen worden gecreëerd.
- De rotatie kan ook verhoogd worden door het inkorten van de toegelaten parkeerdruk of eventueel door het toepassen van een hoger parkeertarief.

In de actuele situatie stelt zich evenwel geen directe nood aan het verder verhogen van de parkeerrotatie.

De ondergrondse parking onder het Marktplaatsplein biedt bijkomende mogelijkheden voor de kern:

- Een parkeeraanbod in de directe nabijheid van de handelskern en van de centrumvoorzieningen, zowel voor kortparkeren als voor middellang- of langparkeren.
- Bijkomende stallingsmogelijkheden voor bewoners en handelaars.
- Een aanbod voor dag- of verblijfstoeristen.

De parking is pas recent in gebruik genomen. Er zullen acties opgezet worden om de mensen vertrouwd te maken met de ondergrondse parking en aan te zetten deze parking te gebruiken in plaats van in de omliggende straten te parkeren. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld: de parking gratis openstellen tijdens de wekelijkse markt, het invoeren van combitickets (bijvoorbeeld in combinatie met activiteit in cultureel centrum of met toegang zwembad,...), het eerste half uur gratis,... De verschillende mogelijkheden zullen nader onderzocht en geëvalueerd worden.

■ Residentiële zones

In de zones met overwegend woonkarakter en een beperkt aantal tweede verblijven wordt de nadruk gelegd op het parkeren van de bewoners (en hun bezoekers). Hier dient een te hoge externe parkeerdruk door werknemers of door toeristen voorkomen te worden. Waar zich problemen stellen, kan een parkeerdrukbeperking overwogen worden (bijvoorbeeld blauwe zone), waarbij bewoners vrijgesteld worden door middel van een bewonerskaart.

Bij blauwe zone hoeven de bezoekers van de bewoners niet te betalen. Bij lang bezoek kan men eventueel de auto verplaatsen. De dag- of verblijfstoeristen daarentegen, zullen de blauwe zone vermijden.

Recent is in een aantal straten in de omgeving van het Marktplaatsplein een blauwe zone met bewonerskaarten ingevoerd. De situatie zal regelmatig opgevolgd worden. Eventueel kan een verdere uitbreiding van de blauwe zone overwogen worden, indien er zich in de toekomst problemen stellen.

■ Concentratiezone van verblijfstoerisme

In de kuststrook met hoge concentratie van verblijfstoerisme wordt tijdens het toeristische seizoen vaak een hoge parkeerbezetting van verblijfs- en dagtoeristen vastgesteld. Deze hoge parkeerdruk tijdens het seizoen is eigen aan het kusttoerisme.

De hoge parkeerdruk wordt bepaald door langparkeerders. Waar weinig of geen behoefte is aan kortparkeren, heeft het verhogen van de parkeerrotatie minder zin. Een volledige bezetting van de parkeerplaatsen door langparkeerders hoeft er geen probleem te vormen. Op de drukste momenten bieden de randparkings uitwijkmogelijkheden.

Voor deze zone worden volgende principes gehanteerd:

- Er wordt verder gestreefd naar het verhogen van het aantal private garages in deze buurt, zowel bij nieuwbouwprojecten als onder de openbare pleinen. Dit biedt meer parkeermogelijkheden voor bewoners en verblijfstoeristen en maakt meer ruimte vrij in de straten en op de pleinen.
- Het openbaar domein wordt niet in eerste instantie ingericht in functie van het parkeren. Er wordt gestreefd naar een kwalitatieve openbare ruimte. Herinrichting kan daarom in een aantal straten en pleinen leiden tot een vermindering van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen. Het voorzien van ondergrondse parkeerruimte in de nabijheid laat toe om een aantal pleinen te herwaarderen als ontmoetingsruimte.



- Indien er zich noden stellen, kunnen op sommige specifieke locaties enkele plaatsen voorbehouden worden voor het laden en lossen of voor kortparkeerders, bijvoorbeeld nabij bepaalde handelszaken of diensten, of een aantal parkeerplaatsen aansluitend bij de zeedijk.
- Voor de parkings met dagtarief zal de mogelijkheid van een meerdagstarief overwogen worden, zodat verblijfstoeristen er gemakkelijker gebruik van kunnen maken, zonder elke dag een nieuw ticket te moeten nemen.
- Aan de N34 Koninginnelaan, op de locatie van de vroegere minigolf, wordt in combinatie met private parkeerplaatsen de aanleg van een rotatieparking overwogen.

■ Randparkings

De randparkings zijn vooral gericht op de drukke momenten tijdens het toeristische seizoen. Ze zijn in eerste instantie gericht op de dagtoeristen, maar kunnen ook plaats bieden aan verblijfstoeristen.

De gemeente wil de functie van de randparkings versterken. Hiermee kan de parkeerdruk in de woongebieden beperkt worden. Door de goede aansluiting van de randparkings op de kamstructuur van de kust kan ook het parkeerzoekverkeer in de wijken beperkt worden.

Locatie randparkings

Om de rol van de randparkings op termijn te kunnen versterken, worden best bepaalde locaties voorbehouden voor het randparkeren, om eventuele uitbreidingsmogelijkheden toe te laten.

Een optimale locatie voor een randparking beantwoordt aan volgende criteria:

- Een goede aansluiting op de invalswegen vanaf de E40, waarbij de woongebieden zo min mogelijk doorkruist moeten worden.
- Op wandelafstand van de zeedijk; aantrekkelijke wandelroute tussen de randparking en de zeedijk. Ook een goede aansluiting op de centrumfuncties is een positief element.
- Beperkte ruimtelijke impact op de omgeving.

De actuele randparkings Badenlaan en IJzerlaan voldoen vrij goed aan deze criteria.

Om eventuele uitbreidingen van het randparkeren in de toekomst mogelijk te maken, zullen bepaalde terreinen voorbehouden worden:

- Een potentiële uitbreidingszone voor de parking Badenlaan, aansluitend bij de bestaande parking.
- Als potentiële uitbreiding voor de parking IJzerlaan kunnen op termijn de gronden aan de overzijde van de Westendelaan, tussen de geplande invalsweg en de Heirweg, in aanmerking komen.

In het mobiliteitsplan van 2001 was in de omgeving van de brandweerkazerne een zogenaamde “uitwijkparking” voorgesteld. Deze parking was bedoeld als uitwijkmogelijkheid wanneer de parkeerplaatsen van het Marktplaats niet beschikbaar zijn bij activiteiten zoals de wekelijkse markt. Door het realiseren van een ondergrondse rotatieparking onder het Marktplaats is deze functie van uitwijkparking achterhaald. Deze optie wordt daarom niet langer weerhouden. Ook een grote randparking is op deze locatie niet wenselijk, omdat het in strijd is met de optie voor een westelijke omleiding en een verkeersluwere Spermaliestraat. De nadruk wordt gelegd op de randparking IJzerlaan (met mogelijke uitbreiding), die direct aansluit op het eindpunt van de toekomstige omleiding.

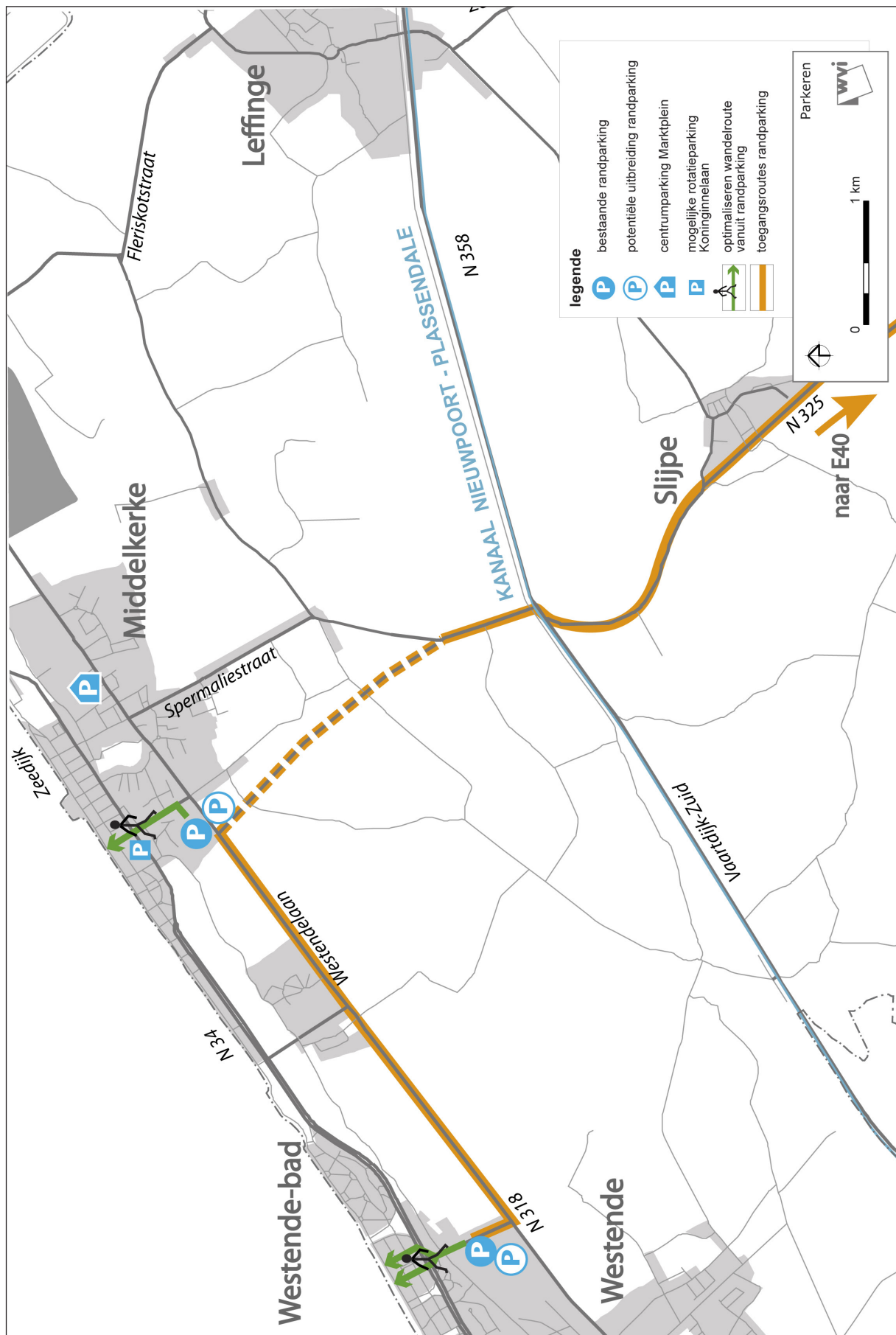
Optimalisatie bestaande randparkings

Er wordt ook gestreefd naar het verder optimaliseren van de beide bestaande randparkings:

- Het optimaliseren van de bereikbaarheid van de parkings vanaf de snelweg: de aanleg van de westelijke omleiding rond Middelkerke. Het eindpunt van deze omleidingsweg bevindt zich juist tegenover de toegang van de parking IJzerlaan. De nieuwe weg kan een stimulans betekenen voor het gebruik van de randparking. Ook de parking Badenlaan wordt vlotter bereikbaar vanaf de snelweg, zonder nog doorheen de dorpskern van Middelkerke te moeten rijden.
- Het verbeteren van de signalisatie naar de randparkings.

- Het optimaliseren van de wandelroutes tussen de randparkings en de zeedijk. Bij wijzigingen in de straat zal bijzondere zorg besteed worden aan de verdere uitbouw van een kwalitatieve wandelroute.
- Het verbeteren van de voorzieningen op de randparkings.





werkdomein C

Het mobiliteitsbeleid bevat ook een reeks ondersteunende of flankerende maatregelen. Hier volgt een overzicht. De acties zijn ook opgenomen in de actietafel in volgend hoofdstuk.

1. Vervoersmanagement

1.1. Bij de speelpleinwerking

Voor de speelpleinwerking wordt tijdens de vakantie een bus ingelegd voor de verplaatsing tussen woonplaats en speelplein.

1.2. Bij massa-evenementen

Voor massa-evenementen zal een mobiliteitsplan opgesteld worden. Hierbij wordt een sterke nadruk gelegd op een optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Er kan eventueel ook beroep gedaan worden op tijdelijke parkeervoorzieningen, die zo nodig met een pendelbus verbonden worden met het evenement. Ook worden extra stallingsmogelijkheden voor fietsen voorzien. Bij de communicatie kan ook de nadruk gelegd worden op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

2. Tussenkost vervoerskosten

- Fietsvergoeding voor gemeentepersoneel
- Derdebetalersysteem openbaar vervoer voor 60-plussers.
- De gemeente biedt een korting van 25% aan op de BuzzyPazz, met nog een extra tussenkost voor de leden van de BGJG.

3. Marketing, informatie en sensibilisatie, promotie naar doelgroepen

- Informatie en promotie met betrekking tot het openbaar vervoer: De nieuwe dienstregelingen worden bekend gemaakt en verspreid via de verschillende openbare gebouwen. Informatie wordt verspreid via de toeristische dienst, bij de gemeentediensten, in het gemeentelijk infoblad, op de website van de gemeente.
- Informatie met betrekking tot het parkeren: op de website, via folders in de toeristische dienst.

- Acties om het gebruik van de ondergrondse parking Marktpluin te stimuleren in plaats van in de straten te parkeren. Bijvoorbeeld: gratis parkeren tijdens de wekelijkse markt, het invoeren van combitickets... (parking + activiteit).

4. Controle en handhaving

Een reeks controle-acties worden door de politie voorzien, zoals onder meer:

- Politiecontrole op hinderlijk of foutief parkeren. Hierbij worden in het bijzonder aandacht besteed aan het parkeren op haltes van het openbaar vervoer, op fietspaden en op voetpaden.
- Controle op het betalend parkeren en blauwe zone door de gemeente (retributiesysteem).
- Snelheidscontroles.
- Fietscontroles bij de schoolgaande jeugd.

5. Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

Er is een gemeentelijke mobiliteitsambtenaar om de mobiliteitsproblematiek nauw op te volgen.

6. Bewegwijzering

- De bewegwijzering zal aangepast worden aan de categorisering van de wegen. Verbindingen die niet wenselijk zijn volgens de categorisering van de wegen worden niet bewegwijzerd.
- Om het gebruik van de gratis randparkings te stimuleren en het parkeerzoekverkeer te reduceren, zal de parkeerbewegwijzering geoptimaliseerd worden.

7. Andere flankerende maatregelen

7.1. Acties naar de scholen toe

Er worden in Middelkerke een ruim aantal acties opgezet voor de scholen.

7.1.1. Gemachtigde opzichters

Er worden gemachtigde opzichters ingezet bij een aantal scholen om de veiligheid van de kinderen te waarborgen bij het oversteken.

7.1.2. Verkeerslessen

De preventiedienst organiseert in de basisscholen verkeerslessen voor de leerlingen.

7.1.3. Verkeerswandelingen

De verkeerswandelingen richten zich naar leerlingen tussen 5 en 7 jaar. Bedoeling is dat de leerlingen herkennen in hun omgeving waar ze veilig kunnen spelen en waar niet, dat ze beseffen dat het verkeer risico's inhoudt. Ze worden geleerd elementaire verkeersregels toe te passen. Er is eerst een inleiding in de klas. De wandeling vindt plaats in de directe omgeving van de school.

7.1.4. Fietsvaardigheid

Tijdens de week van de zachte weggebruiker wordt een outdoor fietsbehendigheidsparcours opgesteld voor de leerlingen van de basisscholen (8-12 jaar). Bedoeling is het evenwicht en coördinatie te verhogen en rekening te houden met andere fietsers.

7.1.5. Dodehoekproject

De leerlingen van de leeftijdsgroep tussen 10 en 12 jaar worden vertrouwd gemaakt met de dodehoekproblematiek. Hierbij wordt een demonstratievrachtwagen opgesteld in de buurt van de school.

7.1.6. Fietscontroles

In de basisscholen worden preventieve fietscontroles uitgevoerd, om na te gaan of de fietsen veilig uitgerust zijn.

7.1.7. Verkeersveiligheidswedstrijd

Er wordt in het kader van de verkeersveiligheid een tekenwedstrijd georganiseerd voor kinderen van lagere scholen. De leerlingen worden aangezet om tekeningen te maken over de eigen schoolomgeving of de weg van en naar school. Per school wordt een winnende tekening bepaald. Deze tekeningen worden ook omgezet op kleine raamaffiches, ter sensibilisatie.

7.2. Flankerend beleid met betrekking tot het openbaar vervoer

Een aantal maatregelen vanuit de gemeente stimuleren het openbaar vervoer.

- Bij geplande wegeniswerken gebeurt systematisch overleg tussen de gemeente en De Lijn, zoals met

betrekking tot de mogelijke omleidingswegen, de communicatie met de bevolking....

- Bij geplande herinrichting van gemeentewegen en gewestwegen worden de plannen op voorhand voorgelegd aan De Lijn voor advies.
- De haltes worden voorzien van kwalitatieve schuilhuisjes. Deze worden regelmatig onderhouden.
- De gemeente wenst in overleg met De Lijn de uitstraling van de traminfrastructuur te verbeteren.
- Aan heel wat haltes waar zich een behoefte stelt aan fietsstallingen zullen deze geplaatst worden.
- Bij wijzigingen van het aanbod wordt een ruime communicatie opgezet.
- De gemeente verspreidt informatie met betrekking tot het openbaar vervoer via het gemeentelijk infoblad en via de website. Er is ook informatie beschikbaar bij verschillende openbare gebouwen.
- Derdebetalersysteem (zie ook hoger).

7.3. Andere acties

- De preventiedienst staat in voor het gratis graveren van fietsen. Zo kan een teruggevonden fiets vlotter worden terugbezorgd aan de eigenaar.

actieplan

In de actietabel worden de verschillende acties voor de uitvoering van het mobiliteitsplan gegroepeerd per werkdomein. Voor de verschillende acties worden aangegeven:

- De locatie. Hiermee kan snel een overzicht bekomen worden van de verschillende acties voor een bepaalde straat of zone.
- De hoofddoelstelling die met de actie nagestreefd wordt. Uiteraard worden bij veel acties meerdere doelstellingen nagestreefd. Hier is de belangrijkste doelstelling aangegeven.
- Eerste ruwe raming van het budget (orde van grootte), om een beeld te verkrijgen van de financiële impact van de maatregel.
- Prioriteit: de prioriteit die aan een maatregel gegeven wordt vanuit het mobiliteitsbeleid, of het belang dat eraan gehecht wordt. Dit valt niet steeds samen met de timing: een maatregel met hoge prioriteit kan naar de lange termijn verschoven worden omwille van de koppeling aan andere werken (bijvoorbeeld Aquafin), een maatregel met lage prioriteit kan soms op korte termijn gepland worden omwille van de beperkte kost of uitvoering samen met andere werken,... Voor de acties die intussen in uitvoering zijn, wordt de prioriteit uiteraard niet meer aangegeven; ook voor de acties die continu lopen, wordt geen prioriteit aangeduid.
- Investeringsprogramma op korte, middellange of lange termijn (KT / MT / LT).
- De initiatiefnemer die het dossier initieert of trekt, en de belangrijkste partners (actoren) die bij het dossier betrokken worden.

Zie tabel op volgende bladzijden.

organisatie en evaluatie

Het mobiliteitsplan wordt opgevolgd door de verschillende betrokken actoren en door de GBC. Op de GBC wordt de voortgang besproken met de stand van zaken van de acties. Ten laatste na 3 jaar wordt een stand van zaken van de volledige actietabel op de GBC besproken. Bij eventuele knelpunten wordt nader overleg gepleegd of indien nodig verder onderzoek uitgevoerd.

Het mobiliteitsplan kan op elk moment geheel of gedeeltelijk worden herzien. Het mobiliteitsplan wordt op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie ten laatste 5 jaar na de conformverklaring geëvalueerd aan de hand van de sneltoets. In de sneltoets wordt nagegaan in hoeverre het mobiliteitsplan nog actueel is en welke eventuele herzieningen nodig zijn.

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
Werkdomein A: ruimtelijk beleid							
1	Ontwikkeling lokale bedrijvenzone De Kalkaert	Kalkaartweg	p.m.		gemeente	wvi	KT
2	Ontwikkeling regionale bedrijvenzone De Kalkaert	N318 / Kalkaartweg	p.m.		gemeente	wvi, AWV	KT
3	Nieuwe woonzone Oostendelaan (regionaalstedelijk gebied)	N318 Oostendelaan	p.m.		gemeente		KT
4	Woonuitbreidingsgebied Badenlaan - Westendelaan	N318 / Badenlaan	p.m.		gemeente	AWV	KT
5	Ontwikkelingen sportpark Middelkerke	N318 / Duinenweg	p.m.		gemeente	AWV	KT
6	Opmaak Provinciaal RUP westelijke omleiding		p.m.		provincie	gemeente, Vlaamse overheid	MT
7	Aanpassen GRS (onder meer categorisering lokale wegen, parkeerlocaties)		p.m.		gemeente		MT
8	Ruimtelijk vastleggen mogelijke uitbreiding randparking IJzerlaan		p.m.		gemeente		MT
9	Ruimtelijk vastleggen mogelijke uitbreiding randparking Badenlaan		p.m.		gemeente		KT
Werkdomein B: verkeersnetwerken							
B.1. Verkeersleefbaarheid							
	Middelkerke						
1	Aanleg westelijke omleiding Middelkerke	N325	€ 3.000.000	middel	AWV	gemeente	LT
2	Herinrichting Marktplaats en omgeving	Marktplaats	€ 1.440.000		gemeente	AWV	uitgevoerd
	Westende						
3	Herinrichting doortocht Westende	N318	€ 3.654.000	hoog	AWV	gemeente, De Lijn	KT
	Lombardsijde						
4	Herinrichting doortocht Lombardsijde	N318	€ 4.090.000	hoog	AWV	gemeente, De Lijn	MT
	Leffinge						
5	Poorteffect Fleriskotstraat	Fleriskotstraat	€ 25.000	hoog	gemeente		uitgevoerd
6	Leffingestraat: verhogen veiligheid in overgang naar dorpskern	Leffingestraat	€ 25.000	hoog	gemeente		KT

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
7	Heraanleg Leffingestraat	Leffingestraat	€ 1.665.572	hoog	gemeente	De Lijn	KT
8	Heraanleg Fleriskotstraat - Kalkaartweg	Fleriskotstraat - Kalkaartweg	€ 996.584	hoog	gemeente		MT
	Slijpe						
9	Herinrichting hoofdstraat Slijpe	kern Slijpe	€ 2.850.000	hoog	gemeente	De Lijn	uitgevoerd
10	Herinrichting andere centrumstraten Slijpe	kern Slijpe	€ 3.500.000	hoog	gemeente		KT
11	Herinrichting straten in woonkorrel Slijpebrug	N325 - N358	€ 2.025.000	middel	AWV	gemeente	MT
	Sint-Pieters-Kapelle						
12	Herinrichting doortocht Sint-Pieters-Kapelle	N369 - N367	€ 1.610.000	middel	AWV	gemeente, De Lijn	LT
	Mannekensvere						
13	Herinrichting doortocht Mannekensvere	N367	€ 1.530.000	middel	AWV	gemeente	LT
	Schore						
14	Herinrichting doortocht Schore	N302	€ 1.300.000	middel	AWV	gemeente, De Lijn	LT
15	Dorpskernvernieuwing Schore	Schore	€ 2.853.000		gemeente		lopend
B.2-3. Fietsnetwerk							
	Aanleg fietspaden						
1	Aanleg fietspad Fleriskotstraat	Fleriskotstraat	€ 436.000	hoog	gemeente		KT
2	Aanleg fietspad Kalkaartweg	Kalkaartweg	€ 436.000	hoog	gemeente		KT
3	Aanleg fietspad Slijpesteenweg	Slijpesteenweg	€ 1.308.000	middel	gemeente	provincie, BMV	KT
4	Aanleg fietspad Brugsesteenweg, tussen Sint-Pieters-Kapelle en Spermalie	N367	€ 920.000	hoog	AWV	gemeente, provincie	KT
5	Nieuw fietspad Brugsesteenweg, tussen Spermalie en grens Nieuwpoort	N367	€ 1.340.000	hoog	AWV	gemeente, provincie	KT
6	Aanleg fietspad Spermaliestraat, van Driewegen richting centrum Middelkerke	N325	€ 250.000	hoog	AWV	gemeente, provincie	KT
7	Aanleg fietspad Schorestraat	N302		middel	AWV	gemeente, provincie	
8	Aanleg fietspad vaartdijk-noord, ontbrekend traject richting Nieuwpoort	vaartdijk-noord	€ 150.000	laag	W&Z	gemeente, provincie	LT

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
	Diverse maatregelen fietsnet						
9	Aanleg fietsdoorsteek Tarwestraat - Sluisvaartstraat	Tarwestraat, Sluisvaartstraat	€ 130.000	middel	gemeente		LT
10	Onderzoek beveiliging fietsroute Duinenweg - Graaf Jansstraat	Duinenweg, Graaf Jansstraat	-	hoog	gemeente		KT
11	Snelheidsverlaging Ooststraat en Schuddebeurzeweg	Ooststraat, Schuddebeurzeweg	€ 75.000	hoog	gemeente		KT
12	Onderzoek herwaardering trage wegen		-	middel	gemeente		MT
13	Voorzien korte fietsdoorsteken bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen		-		gemeente		continu
	Fietsstallingen						
14	Plaatsing fietsstallingen bij bestemmingspunten (opvolging)		€ 20.000		gemeente		continu
B.4. Openbaar vervoer							
1	Studie mbt aanleg nieuw tramtraject Lombardsijde	N34			De Lijn	AWV, gemeente	KT
2	KAR-systeem lichten De Smet de Naeyerlaan	Leopoldlaan		hoog	AWV	De Lijn, gemeente	KT
3	Afstemmen lichten Degreefplein - de Naeyerlaan	J. Casselaan		hoog	gemeente	De Lijn	KT
4	Oplossen problemen bij haltes lijnen 68-69	N318		hoog	AWV	De Lijn, gemeente	KT
5	Uitbouw fietsstallingen bij tram- en bushaltes			hoog	gemeente	De Lijn, AWV	KT
6	Onderzoek plaatsing fietskluisen bij haltes			middel	gemeente	De Lijn, AWV	KT
7	Opwaardering uitstraling traminfrastructuur			middel	gemeente	De Lijn	MT
B.5-6. Afwikkeling op hoofdassen autoverkeer							
1	Aanleg westelijke omleiding Middelkerke: zie bij B.1	N325	(zie hoger)	middel	AWV	gemeente	LT
2	Aanpassen bewegwijzering aan categorisering		€ 10.000	middel	gemeente / AWV		KT
B.7. Goederenvervoer							
1	Vrachtverbod Spermaliestraat in bebouwde kom Middelkerke, na realisatie westelijke omleiding	N325 Spermaliestraat	€ 1.000	middel	gemeente		LT

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
B.8. Snelheidsbeleid							
1	Invoeren 70 km/u Westendelaan	N318		hoog	gemeente	AWV	KT
2	Invoeren 70 km/u Nieuwpoortlaan	N318		hoog	gemeente	AWV	KT
3	Invoeren 70 km/u Spermaliestraat	N325		hoog	gemeente	AWV	KT
4	Invoeren 70 km/u Slijpesteenweg	Slijpesteenweg		hoog	gemeente		KT
5	Invoeren 70 km/u Fleriskotstraat, tussen Driewegen en Wilskerke	Fleriskotstraat		hoog	gemeente		KT
6	Invoeren 70 km/u aan toegangen Schore	N302		hoog	gemeente	AWV	KT
7	Invoeren 70 km/u aan toegang Mannekensvere	N367		hoog	gemeente	AWV	KT
8	Invoeren 50 km/u Ooststraat - Schuddebeurzeweg - deel Loviestraat	Ooststraat - Schuddebeurzeweg - deel Loviestraat		hoog	gemeente		KT
9	Invoeren 50 km/u Boterdijk	Boterdijk		hoog	gemeente		KT
10	Snelheidsaanpassing toegang Leffinge	Leffingestraat / Fleriskotstraat		hoog	gemeente		KT
11	Zone 30 in woonwijken, afweging per wijk of straat			middel	gemeente		KT / MT / LT
B. 9. Parkeren							
1	Opvolging parkeersituatie handelskernen		p.m.		gemeente		continu
2	Opvolging parkeersituatie woonwijken		p.m.		gemeente		continu
3	Ruimtelijk vastleggen mogelijke uitbreiding randparking IJzerlaan: zie ruimtelijk beleid		p.m.	middel	gemeente		MT
4	Ruimtelijk vastleggen mogelijke uitbreiding randparking Badenlaan: zie ruimtelijk beleid		p.m.	middel	gemeente		MT

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
Werkdomein C: flankerend beleid							
C.1. Vervoersmanagement							
1	Inleggen bus voor speelpleinwerking				gemeente		continu
2	Mobiliteitsplan bij massa-evenementen				gemeente / organisator	De Lijn	continu
C.2. Tussenkost vervoerskosten							
1	Fietsvergoeding gemeentepersoneel				gemeente		continu
2	Derdebetalersysteem OV (60+)				gemeente	De Lijn	continu
3	Korting bij BuzzyPazz				gemeente	De Lijn	continu
C.4. Marketing, informatie, promotie							
1	Informatie en promotie openbaar vervoer				gemeente	De Lijn	continu
2	Informatie parkeren				gemeente		continu
C.5. Controle en handhaving							
1	Controle foutparkeren				politie		continu
2	Controle betalend parkeren en blauwe zone				gemeente		continu
3	Snelheidscontroles				politie		continu
4	Fietscontroles				politie		continu
C.6. Beleidsondersteuning							
1	Gemeentelijk mobiliteitsambtenaar				gemeente		continu
C.10. Bewegwijzering							
1	Aanpassen bewegwijzering aan categorisering: zie B.5-6			middel	gemeente / AWV		KT
2	Signalisatie parkeren			middel	gemeente		KT

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
C.11. Andere flankerende maatregelen							
	Acties naar scholen toe						
1	Inzet gemachtigde opzichters				gemeente		continu
2	Verkeerslessen				gemeente		continu
3	Verkeerswandelingen				gemeente		continu
4	Fietsbehendigheidsparcours				gemeente		continu
5	Dodehoekproject				gemeente		continu
6	Preventieve fietscontroles in scholen				gemeente		continu
7	Verkeersveiligheidswedstrijd				gemeente		
	Andere maatregelen m.b.t. openbaar vervoer						
8	Advisering De Lijn bij wegenisplannen				De Lijn	gemeente, AWV	continu
9	Afspraken en communicatie m.b.t. wegomleggingen				gemeente	De Lijn, AWV	continu
10	Uitbouw halte-accommodatie (opvolging)				gemeente	De Lijn	continu
	Andere acties						
11	Graveren fietsen				gemeente		continu

bijlage

nazicht taakstellingen

In de Verkenningfase zijn voor de geselecteerde thema's die onderzocht worden in de Uitwerkingsfase de relaties aangegeven met andere thema's van het mobiliteitsplan. Hieraan gekoppeld zijn ook taakstellingen geformuleerd. In de onderstaande tabellen wordt aangegeven of deze taakstellingen voldaan zijn, met eventuele verwijzingen naar het betreffende hoofdstuk.

1. Thema snelheidsbeleid

relatie met ander thema	taakstelling	taakstelling voldaan ?
deelruimten	in verblijfsgebieden zijn snelheidsregimes van 50 km/u aangewezen	voldaan in snelheidsplan
	in schoolomgevingen zijn regimes van 30 km/u noodzakelijk met o.m. herkenbare, attentieverhogende maatregelen en versmald wegprofiel	voldaan
wegencategorisering	maximale snelheid 70 km/u op de lokale en secundaire wegen	gedeeltelijk voldaan; geen lokaal draagvlak om te veralgemenen
informatie, campagnes, sensibilisatie	bij uitvoering van het snelheidsplan wordt de burger geïnformeerd via website en/of gemeentelijk infoblad	zie flankerend beleid
handhaving	het uitgevoerde snelheidsplan wordt geïntegreerd in het handhavingplan	zie flankerend beleid

2. Thema parkeerbeleid

relatie met ander thema	taakstelling	taakstelling voldaan ?
verblijfsgebieden	vrijwaren woongebieden van langparkeren van toeristen	cfr. blauwe zone, randparkings
wegencategorisering	het parkeerzoekverkeer in eerste instantie langs primaire en secundaire wegen kanaliseren	zie randparkings en aansluiting op westelijke omleiding
parkeerdurbeperkingen	parkeerdurbeperkingen uitbreiden naar plaatsen waar er parkeerproblemen zijn	cfr. blauwe zone
voorbehouden parkeerplaatsen	parkeerplaatsen voorbehouden voor: - zwaar vervoer in zones met economische activiteit - bewoners - personen met een handicap - zorgverstrekkers	invoering bewonerskaarten; wordt verder opgevolgd
fietsstallingen	voorzien fietsenstallingen op druk bezochte plaatsen	zie fietsbeleid
bewegwijzering	via bewegwijzering het parkeerzoekverkeer sturen en leiden naar parkings	is voorzien
informatie	eenduidige informatie aanbieden m.b.t. het parkeerbeleid en –plan via verschillende communicatiemiddelen	zie flankerend beleid
handhaving	handhavingplan opmaken mbt parkeren	zie flankerend beleid

3. Thema openbaar vervoer

relatie met ander thema	taakstelling	taakstelling voldaan ?
netmanagement	naar bereikbaarheid toe moet de ruimtelijke ontwikkeling gestructureerd zijn	vastgelegd in GRS
overstapvoorzieningen	inplanting van overstapvoorzieningen moet gericht zijn op andere vervoersmodi	zie fietsstallingen aan haltes
inplanting	niet alleen de halte is belangrijk maar ook de aanlooproute ernaartoe	voldaan
verkeerscirculatie	bereikbaarheid van het centrum beperken die veiligheid ten goede komt en congestie tegenwerkt	verdere nadruk op uitbouw randparings; westelijke omleiding ontlast centrum
halte-accommodatie	uitrusting ten opzichte van verschillende vervoersmodi (bijvoorbeeld fietsenstalling of naar type van netwerk terugkomende accenten)	zie hoofdstuk openbaar vervoer
doorstroming	essentieel voor concurrentie met auto. Bied meerwaarde als flankerende maatregel.	zie openbaar vervoer
tarifiering	tarifiering toegankelijk maken voor iedereen (bijvoorbeeld met behulp van derde betalerssystemen)	zie flankerend beleid
milieuvriendelijk	collectief vervoer promoten ten opzichte van autosolisme	zie diverse maatregelen

Het nieuwe mobiliteitsplan wijkt op enkele punten af van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).

Afwijkingen ten opzichte van het richtinggevend deel van het GRS:

Met betrekking tot het parkeren:

Het nieuwe mobiliteitsplan stelt een potentiële uitbreidingszone voor de randparking IJzerlaan voor ten zuiden van de Westendelaan, naast de westelijke omleiding. Dit is niet aangeduid in het GRS.

Het GRS geeft aan: “er wordt een uitwijkparking voorzien achter de brandweerkazerne van ca. 500 plaatsen, voor langparkeerders”. Dit was bedoeld als uitwijkmogelijkheid wanneer de parkeerplaatsen op het Marktpllein ingenomen waren door activiteiten. Door de aanleg van de ondergrondse parking van het Marktpllein blijft de parkeervoorziening steeds beschikbaar, zodat het idee van een uitwijkparking achterhaald is. Dit is dan ook niet meer opgenomen in het mobiliteitsplan en er wordt daarom voorgesteld dit ook in het GRS te schrappen.

Met betrekking tot het fietsverkeer Spermaliestraat:

Spermaliestraat: schrappen van de vermelding “gemengd verkeer in de Spermaliestraat”. Het GRS geeft aan dat er gemengd verkeer zal toegepast worden in het deel van de Spermaliestraat dat binnen de bebouwde kom van Middelkerke ligt. Gezien na de aanleg van de westelijke omleiding dit deel van de Spermaliestraat een functie als lokale ontsluitingsweg (lokale weg II) blijft behouden, worden in een groot deel van de straat toch fietspaden voorzien. Enkel in het smallere gedeelte, meer naar het centrum toe, blijft de optie voor gemengd verkeer behouden.

Afwijking ten opzichte van de bindende bepalingen van het GRS:

De categorisering van de lokale wegen in het GRS is overgenomen uit het mobiliteitsplan van 2001. Onder meer door een aangepaste definiëring van de 3 types van lokale wegen, zijn er een reeks afwijkingen ten opzichte van het vroegere mobiliteitsplan / GRS.

verslag GBC
mobiliteitsplan Middelkerke
bespreking beleidsplan

opdracht	Verdieping mobiliteitsplan Middelkerke
dossiernummer	05587
datum	08/10/2012
uur	9u30
plaats	brandweerkazerne
verslaggever	Stef Luyckx
bijlage(n)	-

aanwezig	A
verontschuldigd	VO
afwezig (zonder kennisgeving)	AFW

[illegible]

west-vlaamse intercommunale

baron ruzettelaan 35 | 8310 brugge | www.wvi.be
T 050 36 71 71 | F 050 35 68 49 | E wvi@wvi.be

1. Document

Vooraf is volgend document verspreid ter bespreking op de GBC:
“Mobiliteitsplan Middelkerke: Beleidsplan (concept)”, augustus 2012.

2. Verslag

Wvi presenteert het concept-beleidsplan.
Verschillende bemerkingen worden geformuleerd.

2.1. Ruimtelijk beleid

Dhr. Ureel geeft aan dat de infrastructuurwerken voor de lokale bedrijvenzone vandaag starten. Voor de woonzone afgebakend binnen het stedelijk gebied is de verkavelingsaanvraag lopende.

2.2. Verkeersstructuur en categorisering wegen

Kamstructuur:

De tekst kan de indruk wekken dat het verkeer verspreid wordt over drie afritten, terwijl het duidelijk de bedoeling is dat de N369 dé hoofdtoegang tot Middelkerke is, conform het beleidsscenario uit het vroegere mobiliteitsplan. De tekst zal aangepast worden.

Westelijke omleiding Middelkerke:

Er is op dit moment op hoger niveau nog geen beslissing genomen over het wel of niet realiseren van de omleiding. Het mobiliteitsplan zal uitgaan van de aanleg van de omleiding, als een wens vanuit de gemeente. De aanleg van de omleiding was ook het uitgangspunt van het beleidsscenario van het mobiliteitsplan van 2001 en is ook opgenomen in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

Wat de categorisering betreft: in het ontwerp-addendum PRS wordt de Spermaliestraat als secundaire weg II opgenomen tot aan de aansluiting met het primaire gedeelte. Indien de omleiding zou gerealiseerd worden, kan de secundaire weg verschuiven naar deze omleiding.

Er wordt benadrukt dat ook het tracé nog niet bepaald is. Indien voor het principe van een westelijke omleiding geopteerd wordt, zal hier ook nog een verdere afweging over dienen te gebeuren.

Mevr. De Meulenaere vraagt welke route er dient gevolgd te worden naar Middelkerke-centrum bij realisatie van de omleiding: via de Spermaliestraat dan wel via de omleiding. Er wordt hierop geantwoord dat het uitdrukkelijk de bedoeling is dat ook het verkeer richting Kerkstraat of Marktplaats de omleiding en de N318 zal volgen. De Spermaliestraat dient dan nog enkel voor de lokale ontsluiting van het gebied rond de Spermaliestraat.

Lokale wegen:

Dhr. Luyckx geeft aan dat de selectie van de lokale wegen wel afwijkt van deze in het vroegere mobiliteitsplan, maar dat het verschil eerder ligt aan de definiëring van de 3 types lokale wegen. De definiëring wordt meer afgestemd op deze die toegepast wordt in andere gemeenten. De visie met betrekking tot de verkeersafwikkeling wijkt nauwelijks af van het mobiliteitsplan van 2001.

De GBC gaat akkoord met het voorliggende voorstel van selectie van lokale wegen.

Dhr. Ureel vraagt welke de invloed is van de categorisering op het beheer van de weg; de gemeente wenst dat de N358 onder het beheer van de Vlaamse overheid blijft. AWV antwoordt dat de categorisering als lokale weg niet automatisch een overdracht van beheer impliceert. Sommige lokale wegen blijven onder het beheer van AWV.

De N358 heeft in de praktijk een belangrijke verdeelfunctie voor het verkeer, ongeveer evenwaardig met de N318 en N358. Via de N358 worden geen dorpskernen doorsneden. Misschien moet op termijn de selectie van secundaire wegen in het gebied nader overwogen worden. Momenteel wordt hier niet dieper op ingegaan en wordt de selectie van het PRS gevolgd.

2.3. Snelheidsbeleid

Slijpesteenweg: correctie aanbrengen bij begin van bebouwing Leffinge: 70 km/u; deze snelheid kan eventueel nog aangepast worden in functie van een mogelijke fietsoversteekplaats (dossier fietspad Slijpesteenweg).

2.4. Fietsverkeer

Het beleidsplan voorziet een uitgebreid programma voor aanleg van fietspaden.

Mevr. De Meulenaere wijst erop dat de meeste fietsongevallen bij het oversteken gebeuren. Op de kaart met fietsmaatregelen zullen daarom de belangrijkste aan te pakken knelpunten aangeduid worden.

2.5. Verkeersleefbaarheid

Sommige van de maatregelen zijn intussen gerealiseerd of in uitvoering.

2.6. Openbaar vervoer

Geen bemerkingen.

2.7. Parkeerbeleid

Met de realisatie van de ondergrondse parking onder het Marktpllein vervalt de functie voor een grote "uitwijkparking" bij de brandweerkazerne, zoals weergegeven in het mobiliteitsplan van 2001. Deze optie wordt niet meer weerhouden.

Dhr. Boval geeft aan dat indien zou geopteerd worden voor de westelijke omleiding, het parkeerbeleid hierop dient afgestemd te worden. De omleiding eindigt tegenover de randparking, maar er zijn in het mobiliteitsplan te weinig maatregelen voorzien om het gebruik van de randparking te stimuleren. Als er de gewoonte blijft om eerst rond te rondrijden in de straten om parking te zoeken, wordt het voordeel van een omleiding gereduceerd. Er zou bijvoorbeeld kunnen gedacht worden aan het invoeren van betalend parkeren in de wijken, om het gebruik van de gratis randparking te stimuleren. Dit zal een belangrijk criterium worden bij de beoordeling van de gevraagde omleiding.

2.8. Flankerende maatregelen

Enkele bemerkingen:

- Vervoersmanagement bij evenementen opnemen.
- Er is een signalisatie wenselijk van randparkings versus blauwe zone/ betalend parkeren, om het gebruik van de randparkings te stimuleren.
- Combitickets openbaar vervoer schrappen.
- "Mobibuzz": is een actie vanuit de preventiedienst. Te verduidelijken wat hiermee bedoeld wordt.
(bemerking achteraf: dit actiemiddel van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde richt zich intussen enkel nog op secundaire scholen en wordt daarom in Middelkerke niet meer toegepast)

2.9. Actietabel

- Bij ruimtelijk beleid: aanpassing van GRS voor wat betreft de wegencategorisering.
- Vaardijk-Noord, aanleg ontbrekend deel van fietspad: W&Z als initiatiefnemer.
- Openbaar vervoer, KAR-systeem: AWV als initiatiefnemer.

2.10. Participatietraject

De gemeente heeft ervoor gekozen om het ontwerp-mobiliteitsplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.

3. Verdere afspraken

Aanpassing en aanvulling van het document:

- De verschillende actoren geven de nodige aanvullingen van de actietabel door aan de wvi en de gemeente.
- Wvi past het document aan en stuurt het ter nazicht naar de verschillende actoren. Het document dient niet opnieuw voorgelegd te worden op de GBC.

Daarna dient volgende procedure gevolgd te worden:

- Voorlopige vaststelling van het beleidsplan door de gemeenteraad.
- Openbaar onderzoek.
- Opmaak verslag openbaar onderzoek. Eventueel aanpassingen aan het plan ten gevolge van het openbaar onderzoek (eventueel ook via GBC indien belangrijke opties wijzigen.)
- Voorlegging aan PAC.
- Definitieve goedkeuring door gemeenteraad.

participatietraject

De gemeente Middelkerke opteerde om het mobiliteitsplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.

1. Beslissing gemeenteraad

Uittreksel beslissing gemeenteraad met betrekking tot het openbaar onderzoek.

Zitting gemeenteraad 07/11/2013

Aanwezig: M. Landuyt, voorzitter;
J. Rommel-Opstaele, burgemeester;
L. Pylyser-Dewulf, J. Devey, B. Vandekerckhove, F. Ampe-Duron, schepenen;
G. Soete, G. Verdonck, C. De Jonghe, L. Maesen, L. Landuyt, F. Annys, M. Declerck, K. Claeys-Goemaere, J.M. Dedecker, C. Niville, N. Lejaeghere, D. De Poortere, D. Demarcke, D. Van Den Broucke, M. D'Hondt, B. Ryckewaert, L. Feys-Pelman, R. Devriendt, raadsleden;
D. Gilliaert, OCMW-voorzitter;
P. Ryckewaert, secretaris wmd.;
Verontschuldigd: T. Dedecker, raadslid;

25. Mobiliteitsplan - voorlopige vaststelling

De gemeenteraad in openbare, gewone zitting bijeen;

Gelet op het gemeentelijk mobiliteitsplan, definitief conform verklaard door de provinciale auditcommissie op 8 oktober 2001;

Gelet op de omzendbrief MOW/2007/3 met betrekking tot de evaluatie (met sneltoets) en bijsturen van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Overwegende dat de sneltoets als doel heeft het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige mobiliteitsbeleid;

Gezien de sneltoets werd uitgevoerd in de gemeentelijke begeleidingscommissie dd. 17 september 2007;

Gelet op de goedkeuring door de auditor van de Provinciale Auditcommissie dd. 14 januari 2008 van de sneltoets en advies over de verdere uitwerking;

Overwegende dat er gekozen werd voor spoor 2 – verbreden en verdiepen;

Gelet op het raadsbesluit dd. 12 juni 2008 houdende goedkeuring van de koepelmodule 35011/1/A met bijbehorende module 1 betreffende de subsidiëring van het verdiepen/verbreden van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de aanstelling van studiebureau WVI voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan dd. 22 november 2009;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid dd. 20 april 2009 houdende invoering van het participatiebeginsel;

Overwegende dat door het participatiebeginsel aan de burger inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat het mobiliteitsplan aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen;

Gelet op de conformverklaring van de verkenningnota door de auditor van de provinciale auditcommissie dd. 11 mei 2009;

Overwegende dat er een uitwerkingsnota werd opgemaakt ter voorbereiding van het beleidsplan;

☐ Sector secretariaat

☒ gemeenteraad – uittreksels notulenboek

Gelet op het beleidsplan;

Overwegende dat het beleidsplan werd opgemaakt in het kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan;

Gelet op de goedkeuring in de zitting van het CBS dd. 07/10/2013;

Gezien het resultaat van de mondelinge stemming als volgt: alle aanwezige raadsleden stemmen voor met uitzondering van G. Verdonck en L. Maesen die zich onthouden;

Beslist:

Artikel 1:

Het gemeentelijk mobiliteitsplan, beleidsplan, opgemaakt ingevolge de sneltoets, wordt voorlopig vastgesteld.

Artikel 2:

Het beleidsplan zal aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

Artikel 3:

Na goedkeuring van het mobiliteitsplan door de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) zal het definitief worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Stemming: 22 stemmen voor, 2 onthoudingen

Gedaan in zitting als hoger vermeld. Namens de gemeenteraad.

Getekend op origineel door de secretaris wnd., Pierre Ryckewaert en de voorzitter, Michel Landuyt

Voor éénsluidend afschrift opgemaakt op 07/11/2013

secretaris wnd.

Pierre Ryckewaert



de voorzitter

Michel Landuyt

2. Verslag van het openbaar onderzoek

Er werden geen bezwaren ingediend (zie proces-verbaal).

☐ technische sector - openbare werken



☐ openbaar onderzoek

provincie West-Vlaanderen

arrondissement Oostende

openbaar onderzoek

Mobiliteitsplan Middelkerke – proces-verbaal van sluiting

dossier ligt ter inzage in het gemeentehuis van	22/11/2013
dossier ligt ter inzage in het gemeentehuis tot	24/12/2013
datum van aanplakking van de bekendmaking	22/11/2013
datum van opening van het onderzoek	22/11/2013
datum van sluiting van het onderzoek	24/12/2013 om 12 uur
bezwaren dienen toegezonden worden aan de burgemeester	

De ondergetekende verklaart hierbij dat op 24/12/2013 om 12 uur werd overgegaan tot de sluiting van het openbaar onderzoek, betreffende voormelde aanvraag.

Dit na te hebben vastgesteld dat de vereiste ruchtbaarheid aan deze aanvraag werd gegeven door de gebruikelijke afkondiging en door aanplakking van het bericht van onderzoek en door het ter inzage leggen van het dossier.

Na te hebben vastgesteld dat het onderzoek geopend is en dat de sluiting ervan vastgesteld is op de vermelde datum,

noteert ondergetekende dat er geen bezwaren werden ingediend.

Na gewacht te hebben tot 12 uur en aangezien zich niemand meer aangeboden heeft om bezwaren in te dienen, wordt dit proces-verbaal gesloten.

Ondergetekende bevestigt dat voldaan werd aan de vereisten van ruchtbaarheid.

Te Middelkerke, 09/01/2014

Met achtingsvolle groeten

de wnd. secretaris
Pierre Ryckewaert



de burgemeester
Janna Rommel-Opstaete

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 12 MEI 2014 TE BRUGGE



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Agendapunt: Middelkerke - mobiliteitsplan: uitwerkingsnota en beleidsplan

RMC-voorzitter: Lieven Van Eenoo

(I)GBC-voorzitter: Liliane Pylyser-Dewulf, schepen – contact: sofie.feys@middelkerke.be en sluyckx@wvi.be

Kwaliteitsadviseur: Erwin Sucaet

GRB GBC	Goedkeuring HR
	9/07/2013

Mobiliteitsplan	snelloets	fase
PAC/RMC: 8/10/2001	PAC: 14/01/2008 Spoor: 2	

Verkenningnota	Uitwerkingsnota	Beleidsplan	Referentie project
GBC:	GBC: 8/10/2012	GBC: 8/10/2012	
PAC: 11/05/2009	RMC: 12/05/2014	RMC: 12/05/2014	

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 8 oktober 2012. Voor het ontwerp beleidsplan werd in december 2013 een openbaar onderzoek georganiseerd.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC.

De initiatiefnemer diende op dinsdag 25 februari 2014 een aanvraag in voor een bespreking op RMC van 12 mei 2014. Het dossier wordt gegendeerd op die RMC.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: gemeente	A
Frank Ureel Sofie Feys	Gemeente Middelkerke	A
Lieven Van Eenoo	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Sofie De Meulenaere	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Koen Surdiacourt	Agentschap Wegen en Verkeer	V
Ann Demeulenaere	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Sven Hoverbeke	VVM De Lijn	A
Leen Vandevelde	Ruimte Vlaanderen	V
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen	A
Erwin Sucaet	Kwaliteitsadviseur	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Stef Luyckx	Studiebureau WVI	A
/	/	/

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
Leen Vandevelde	Ruimte Vlaanderen

Ruimte Vlaanderen verontschuldigde zich op 9 mei 2014 per mail aan de voorzitter voor deze vergadering en deelde volgende mee:

"We hebben geen fundamentele opmerkingen op de geagendeerde dossiers."

e) Vaststelling van het quorum

- ☐ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

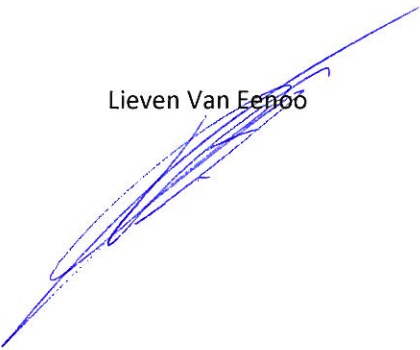
f) Besluit-advies

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.¹

Brugge, 10 juni 2014

De voorzitter van de RMC,

Lieven Van Eenoo



¹ Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Middelkerke, Mobiliteitsplan – Beleidsplan

- ☐ Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 12 mei te Brugge.

a) Procesbeschrijving

Huidig mobiliteitsplan van Middelkerke werd conform verklaard op de PAC van 8/11/2001. De sneltoets werd besproken op de GBC van 17/09/2007. Er werd beslist het mobiliteitsplan te 'verbreden - verdiepen' (spoor 2) met volgende thema's : parkeren, snelheid en openbaar vervoer. De verkenningnota werd gunstig geadviseerd op de PAC van 11/05/09. Het herwerkte mobiliteitsplan (beleidsplan) werd besproken in GBC van 8/10/12, waar consensus werd bereikt over het document, mits aanpassingen zoals besproken. De Gemeenteraad van Middelkerke stelde het mobiliteitsplan voorlopig vast op 7/11/13. Het plan lag in openbaar onderzoek van 22/11/13 t.e.m. 24/12/13. Er werden geen bezwaren ingediend.

Heden wordt het mobiliteitsplan – beleidsplan versie januari 2014 opgemaakt door WVI aan de RMC voorgelegd voor advies.

b) Bespreking in de RMC vergadering¹

Studiebureau geeft een toelichting bij de nota. Omwille van de gemeenteraadsverkiezingen 2012 heeft het afronden van het planproces vertraging opgelopen.

Het **parkeerbeleid** streeft naar het vinden van een evenwicht tussen de verschillende doelgroepen. Het betreft vnl. een verder zetten van het actuele beleid. Er is weinig tot geen behoefte aan het uitbreiden van het kortparkeren in de gemeente. Er blijkt nog geen evaluatie te zijn gemaakt van het functioneren van de centrumparking onder het Marktpllein (geopend juli '11) (blz. 30).

¹ Niet van toepassing bij een schriftelijk advies.

Er is gekozen voor een gedifferentieerd **snelheidsbeleid**, waarbij 90 km/u als max. toegelaten snelheid buiten de bebouwde kom op veel plaatsen zou worden afgebouwd. Uit de kaart op blz. 17 blijkt dat dit inderdaad op sommige wegvakken wordt beoogd (N318 Westendelaan, Slijpesteenweg, ...), maar dat er toch nog een aantal lokale verbindings- en verzamelwegen (N302 Schorestraat, Zevenkotesteenweg, ...) zijn waar een max. toegelaten snelheid van 90 km/u blijft behouden.

In de verkenningsnota was veel aandacht besteed aan (het voeren van onderzoek naar) het (de) **openbaar vervoer**(structuur). Op vraag van de Lijn en in overleg met de andere partners is dit thema evenwel in de uitwerkingsfase wat 'afgezwakt'. In essentie spreekt het beleidsplan vnl. over het verleggen van het tramtracé t.h.v. Lombardsijde (ca. 2 km). De (I)GBC (met Nieuwpoort) op 04/09/13 en de Gemeenteraad van Middelkerke (blijkens collegebesluit van 12/02/08 en de voorlopige vaststelling van dit mobiliteitsplan) hebben zich beiden achter dit voorstel verenigd. In de netwerkstructuur wordt het ontbreken van een reguliere verbinding tussen de deulkernen in de polder (Wilskerke, Slijpe, Leffinge, Sint-Pieters-Kapelle, ...) en het hoofddorp Middelkerke niet aangekaart. De partners ervaren dit niet als een probleem ; de vnl. functionele oriëntatie van de dorpen op Oostende én het bestaande belbusaanbod blijken te volstaan.

In het netwerk voor het **vrachtverkeer** (blz. 15) worden 2 ontsluitingsroutes naar de N33 – E40 voorzien (behouden) voor het (deels regionale) bedrijventerrein Kalkaartweg : de N318 – N341 via Oostende Luchthaven (ook geselecteerd als route voor uitzonderlijk vervoer) en de as N324 Kalkaartweg – Fleriskotstraat – N369 Leffingestraat (max. 20 ton). Op deze laatste as is de aanleg van fietspaden voorzien op korte termijn (geraamde kostprijs 0,8 miljoen euro).

Is het niet beter (goedkoper) het vrachtverkeer – en bij uitbreiding ook alle gemotoriseerd verkeer van/naar het bedrijventerrein – enkel te bundelen op de route via de N341, te meer de route via Leffinge ook als (boven)lokale fietsas werd geselecteerd ?

De actoren wijzen op doorstromingsproblemen t.h.v. de luchthaven. Gemeente vult aan dat de route via Leffinge 'gemakkelijk' is uit te rusten in functie van het vrachtverkeer.

In het **fietsroutenetwerk** worden "... de belangrijkste verkeersassen als (lokale) fietsroute ... geselecteerd" (blz. 18). Nochtans blijkt uit de kaart duidelijk dat voor de 2 belangrijkste oost-west fietsassen er voor een 'ontvlechting' van de netwerken wordt gekozen (Vaartdijk-Noord en de relatie Westende – Middelkerke – Raversijde via Duinenlaan – Duinenweg – Duinenstraat). Dit (verdedigbaar) principe wordt op andere fietsrelaties echter niet gevolgd, vb. Mannekensvere – Nieuwpoort waar de N367 wordt gevolgd i.p.v. de Ijzer.

Gemeente antwoordt dat dit vnl. te maken heeft met erfontsluitingen.

c) Toetsing van het plan of project

Inhoud

Voorliggend document getuigt van een duurzame visie op mobiliteit. In de nota wordt ook aandacht besteed aan het toetsen van de taakstellingen (blz. 40 e.v.), zoals eerder geformuleerd in de verkenningnota. Met respect voor de keuzes gemaakt in GBC, kunnen in aanvulling op de bespreking nog volgende bedenkingen worden gemaakt :

- De uitwerking van het thema B 'verkeersleefbaarheid / voetgangers' (blz. 22 e.v.) blijkt in essentie vooral opgehangen aan de herinrichting van doortochten van (gewest)wegen. Op de kaart wordt het aanpakken van alle kernen weergegeven. Uit het actieprogramma blijkt echter dat op korte termijn enkel de doortocht van Westende N318, de Schorestraat en poorteffecten te Leffinge concreet gebudgetteerd zijn. Het is beter dit onderscheid in timing ook uit de kaart te laten spreken.
- In de uitwerkingsnota (blz. 4) werden volgende doelstellingen voor het parkeerbeleid gedefinieerd : aandacht voor doelgroepen, verminderen van parkeerzoekverkeer, nastreven van een modal shift en inpassen van de ondergrondse parking Marktplaats in het globale parkeersysteem.
Uiteindelijk blijkt er in het beleidsplan voor gekozen om voort te bouwen op het actuele parkeersysteem (blz. 30 e.v.), waarin op een afdoende manier een beleid wordt uitgestippeld voor de verschillende doelgroepen / deelzones. De bovenstaande vermelde laatste 3 aandachtspunten komen evenwel helaas niet meer aan bod. Een gemiste kans !
- In het actieprogramma worden op korte termijn voor meer dan 4,7 miljoen € aan fietspadenprojecten voorzien. Dit is – los van de wegenisdossiers – heel erg ambitieus. Is dit voorstel realistisch (budgetair, timing, ...) ?

Tot slot worden nog enkele detailopmerkingen gemaakt :

- De westelijke omleiding rond Middelkerke van de N325 (Spermaliestraat) is volgens het actuele PRS West-Vlaanderen "in onderzoek". Het is beter dit zo weer te geven in teksten en kaarten.
- Het proces tot gedeeltelijke herziening van het PRS West-Vlaanderen is afgerond bij MB 11/02/14 (blz. 12).
- Werd het snelheidsbeleid (blz. 16) opgemaakt zonder inzicht in de knelpunten terzake (snelheidsmetingen worden nergens vermeld in het dossier) ?
- Weergave van de mogelijke / reeds afgesloten samenwerkingsovereenkomsten betekent een meerwaarde voor de nota als 'werkinstrument'.

Regelgeving

De voorziene procedure voor de bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Middelkerke werd tot op heden correct doorlopen, incl. participatie.

Voorliggende nota is opgedeeld in een informatief en richtinggevend gedeelte, in overeenstemming met het Mobiliteitsdecreet. Alle nodige onderdelen en bijlagen zijn (impliciet) aanwezig.

- Informatief deel
 - knelpunten en kansen – zie hoger.
 - duiding van toekomstige mobiliteitsbehoeften en strategische doelstellingen : verwerkt in 'krachtlijnen van het beleid' – richtinggevend deel (blz. 6-7).
 - relatie met andere beleidsdocumenten : GRS en afbakeningsproces Oostende verwerkt in 'werkdomein A' – richtinggevend deel (blz. 8-9).
- Richtinggevend deel
 - operationele doelstellingen : niet expliciet te onderscheiden van de strategische doelstellingen.
 - relatie met andere beleidsdocumenten : voorgestelde wijzigingen aan GRS opgenomen in de bijlage (blz. 42).

Vorm

Voorliggende nota is mooi gepresenteerd (lay-out), duidelijk gestructureerd, bevattelijk geschreven, en gestoffeerd met heldere kaarten. Bij een eerste lezing van het document lijken logische keuzes gemaakt, en uit het doorlopen proces blijkt de nota ook 'bevredigend' voor alle nauw betrokkenen in het planproces. Toch kunnen volgende bedenkingen worden gemaakt (vanuit het oogpunt van een 'buitenstaander') :

- De uitwerkingsnota en het beleidsplan moeten samen worden gelezen (blz. 3).
Hoewel daar uit pragmatisch oogpunt veel voor te zeggen is, is het toch uitdrukkelijk de bedoeling dat het mobiliteitsplan (beleidsplan) als een autonoom document kan worden gelezen. Ongeacht het herhalen van de conclusies uit de uitwerkingsnota, blijft het onzeker of in voorliggend document een voldoende actueel integraal beeld van de (gewenste) mobiliteit geschetst wordt. Zo zou bv. het hernemen van een knelpuntenkaart – minstens geactualiseerd voor de verdiepingsthema's – een meerwaarde betekenen.
- In de uitwerking van het werkdomein B 'netwerken' krijgt het gemotoriseerde verkeer de meeste aandacht (volgorde en aantal blz.). Het is aangewezen de duurzame vervoersmodi beter uit de verf te laten komen.
- M.b.t. de te wijzigen reisweg van de tram te Lombardsijde wordt enkel vaag verwezen naar 'beslist beleid' (blz. 29).
Beter is expliciet en uitsluitend te verwijzen naar / over te nemen uit het persbericht van het kabinet van de Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van 05/05/13, met toevoeging van de sindsdien gezette processtappen.

d) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Voorliggende nota voldoet aan de verwachtingen (inhoud, procedure, vorm), en is van voldoende kwaliteit. Toch kunnen meerdere aandachtspunten worden meegegeven, ofwel aan te passen aan deze versie voorafgaand aan definitieve vaststelling door de Gemeenteraad, ofwel mee te nemen ter overweging bij een volgende evaluatie van het mobiliteitsplan :

- Naar inhoud : duidelijker stellen of men kiest voor 'ontvlechting' in de fietsstructuren of niet (Duinenweg, Fleriskotstraat, ...), parkeerbeleid in functie van het verminderen van zoekverkeer of modal shift, ...
- Naar afstemming met het beleidskader : herformuleren van sommige paragrafen met meer detailinformatie (status omleiding N325, tramtracé Lombardsijde, ...).
- Naar vorm : verplaatsen van teksten / hoofdstukken (zie hoger, werkdomein B structureren volgens STOP, ...).

e) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

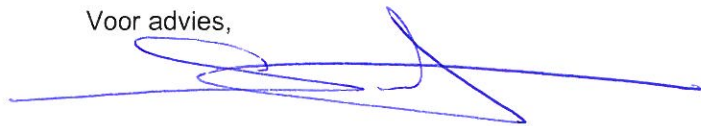
De voorziene procedure voor de bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan Middelkerke werd bijna volledig doorlopen. Voorliggend document voldoet aan de verwachtingen (inhoud, procedure, vorm), en kan rekenen op een consensus tussen de actoren. Ongeacht bovenstaand vermelde opmerkingen, kan de nota conform de geldende regelgeving worden verklaard.

Gelieve dit advies samen te lezen met en toe te voegen aan de nota voor definitieve vaststelling door de Gemeenteraad. Definitieve versie van het plan moet nadien worden overgemaakt aan alle leden van de GBC. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na publicatie van het vaststellingsbesluit in het Belgisch Staatsblad.

Het advies is gunstig / ~~ongunstig~~.

23 mei 2014

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Erwin Sucaet

