

Het resultaat van onze gecombineerde acties moet zijn dat de dorpskernen van Beselare en Passendale significant ontlast worden van doorgaand vrachtverkeer met een positief effect op de doorstroom in Zonnebeke.

Doorgaand vrachtverkeer in Groot-Zonnebeke

Analyse en aanbevelingen

Koen Meersseman

Inhoud

1	Situering	2
2	Historische achtergrond	2
3	Relevante cijfers	3
3.1	Aantal voertuigen in Vlaanderen.....	3
3.2	Bevolking, bebouwde oppervlakte, bedrijfsoppervlakte in Zonnebeke	3
4	Inplanting van de bedrijventerreinen.....	5
5	Wegen en verantwoordelijke instanties	7
6	De tolweg OBU	9
7	Meten is weten.....	10
7.1	GPS - data	10
7.2	Telramen.....	12
7.2.1	Telraam Wervikstraat Beselare	12
7.2.2	Telraam Beselarestraat	13
7.2.3	Telraam Molenstraat Passendale	13
7.3	VIA software	15
7.4	Metingen politiezone ARRO leper.....	17
8	Conclusies uit de metingen en cijfergegevens	17
9	Gevolgen voor de dorpskernen	17
10	Problemen en oplossingen	19
10.1	De Vlaamse overheid.....	19
10.2	Agentschap Wegen en Verkeer	20
10.3	Gemeente Zonnebeke	20
11	Aanbevelingen.....	21
12	Einddoelstelling	22

1 Situering

Het mobiliteitsplan voor Zonnebeke werd in 2011 via spoor 2, verbreden en verdiepen, een laatste keer herzien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 11/04/2011 in uitvoering van de conformiteitsverklaring door de provinciale auditcommissie 14/02/2011. Sindsdien werd het niet meer geactualiseerd. Bijna tien jaar later is het mobiliteitslandschap grondig geëvolueerd en is de visie op mobiliteit bijgestuurd.

Het lijkt ons niet aangewezen om een nieuw mobiliteitsplan op te stellen, zonder dit in te bedden in het regionaal mobiliteitsplan zoals voorgesteld in de Vervoersregioraad Westhoek, waar Zonnebeke een actieve partner in is.

Het regionaal mobiliteitsplan van het **openbaar vervoer** is een eerste belangrijk resultaat van deze regionale samenwerking. Het voorstel van het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat in het openbaar vervoersplan 2021 voor de Vervoersregio Westhoek werd goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 06/07/2020. Het moet tegen 2022 klaar zijn voor implementering.

Een tweede belangrijk plan dat voorligt, is het **doorgaand verkeer**, in het bijzonder het doorgaand **vrachtverkeer**. Gelet echter op de vaststelling dat deelgemeenten Beselare en Passendale zwaar geïmpacteerd worden door een toenemend doorgaand vrachtverkeer, menen we dat een aantal dringende maatregelen niet op het regionaal plan kunnen wachten.

2 Historische achtergrond

Het mobiliteitsplan van 2011 stelt:

“De regio wordt gekenmerkt door veel solitaire en vaak grootschalige bedrijven. Zij genereren vaak relatief veel vrachtverkeer. Vrachtverkeer dat ontsluit via de dorpen. De gemeente bouwt voort op de studie van het provinciebestuur West-Vlaanderen. Het bestuur heeft een studie uitgeschreven in de regio Roeselare - Ieper - Diksmuide. Doelstellingen van deze studie waren de dorpen zoveel als mogelijk vrijwaren van doorgaand zwaar vervoer, onderscheid maken tussen lokaal en doorgaand vervoer en selecties maken van routes voor zwaar vervoer. Deze studie resulteerde in een selectie van routes voor zwaar verkeer. Er werden diverse gesprekken gevoerd met de betrokken gemeentes om te komen tot een gedragen selectie van wegen. Eind oktober 2009 hebben alle gemeentes zich akkoord verklaard met het voorstel van routes zwaar vervoer.

Voor de gemeente Zonnebeke heeft dit als gevolg dat de kern Zonnebeke gevrijwaard zal worden van doorgaand zwaar verkeer. Door de kern Beselare zal nog wel zwaar verkeer doorrijden komende van de autosnelweg. De kern Passendale zal deels ontlast worden. Alleen het zwaar verkeer voor de Statiestraat te Passendale en Moorslede zal nog via de kern passeren.”

3 Relevante cijfers

3.1 Aantal voertuigen in Vlaanderen¹

- Het aantal ingeschreven personenwagens in het Vlaams gewest steeg van 3.086.631 in 2009 tot 3.569.202 in 2019. Dit is een stijging van 15,6% op 10 jaar.
- In Zonnebeke beschikken we over 536 personenwagens per 1000 inwoners wat ongeveer het Vlaams gemiddelde is (2018)
- Het aantal vrachtwagens, bestelwagens, tankwagens en trekkers steeg van 724.062 in 2009 naar 963.158 in 2020. Dit is een stijging van 33% ten opzichte van 2009.
- Het aantal landbouwvoertuigen steeg van 176.522 in 2009 naar 196.504 in 2020, dit is een stijging van 11,4%

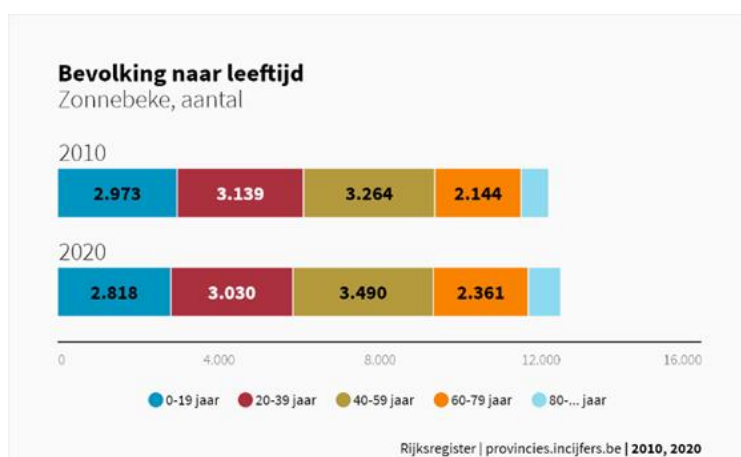
Jaren	Personenwagens	Autobussen en autocars	Bedrijfsvoertuigen		Landbouwtrekkers	Speciale voertuigen	Motorrijwielen
			Vrachtwagens, bestelwagens, tankwagens	Trekkers			
2009	5.192.566	16.061	676.644	47.418	176.522	61.638	403.940
2020	5.888.589	16.422	910.356	52.802	196.504	78.469	507.996

Tabel 1 Statistiek van de motorvoertuigen op 01/08/2020

3.2 Bevolking, bebouwde oppervlakte, bedrijfsoppervlakte in Zonnebeke

Het aantal inwoners stijgt van 12206 (2010) op naar 12506 in (2020).

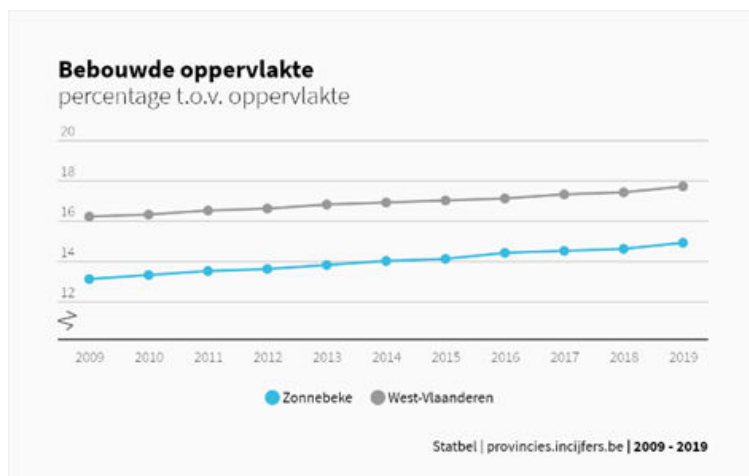
Dit is over 10 jaar tijd een stijging met slechts 2,5%.



Figuur 1 provincie in cijfers - Zonnebeke naar leeftijd

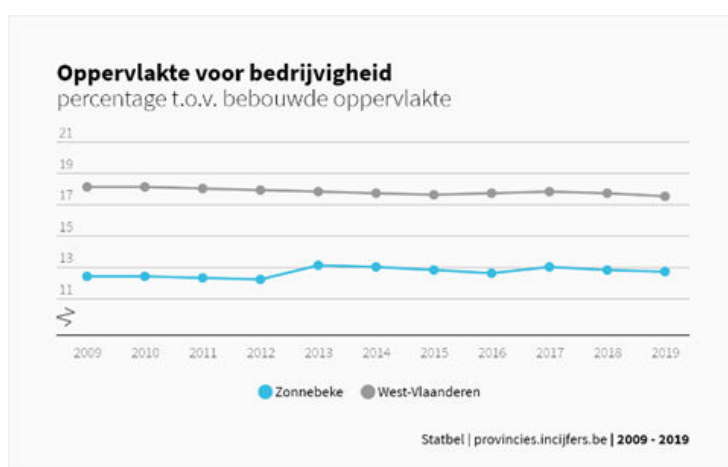
¹ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark#figures>

De bebouwde oppervlakte voor bewoning binnen de gemeente neemt toe in vergelijking met Vlaanderen.



Figuur 2 De provincie in cijfers - Zonnebeke bebouwde oppervlakte

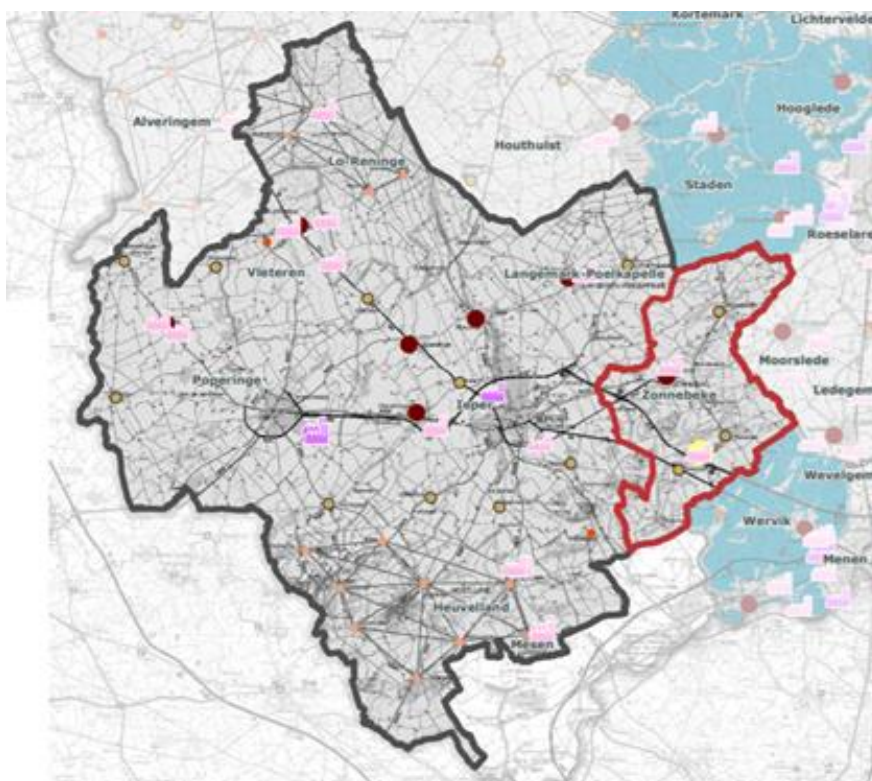
De bebouwde oppervlakte voor bedrijven blijft onder het Vlaams gemiddelde.



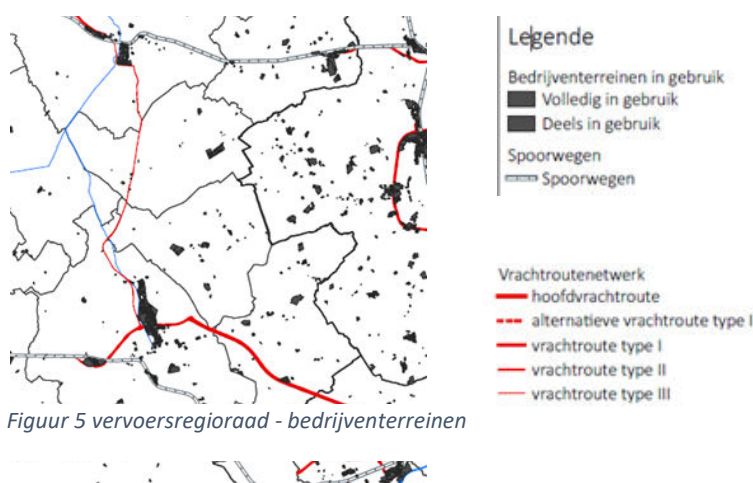
Figuur 3 provincie in cijfers - Zonnebeke bedrijvigheid

4 Inplanting van de bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen situeren zich in hoofdzaak links van de as Menen-Roeselare. Voor Groot-Zonnebeke zijn dat het bedrijventerrein Polderhoek, bedrijventerreintje hoek 's Graventafelstraat-Westrozebekestraat te Passendale en het als ambachtelijke zone ingekleurde terrein Albertstraat. Daarnaast zijn er nog enkele grote bedrijven, zoals Pasfrost, Kaasmakerij Passendale, Jonckvansteen, tabakbedrijf Stubbe en de Steenbakkerij van Zonnebeke.²

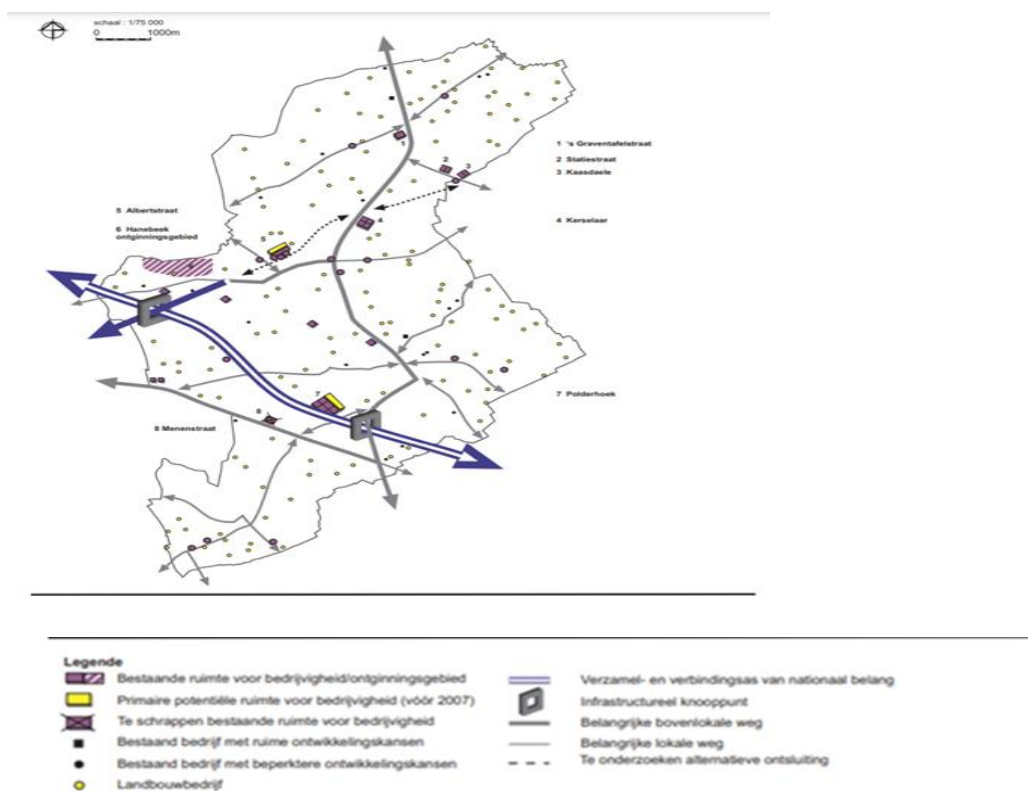


Figuur 4 regio bedrijvigheid – streekfiche provincie RO



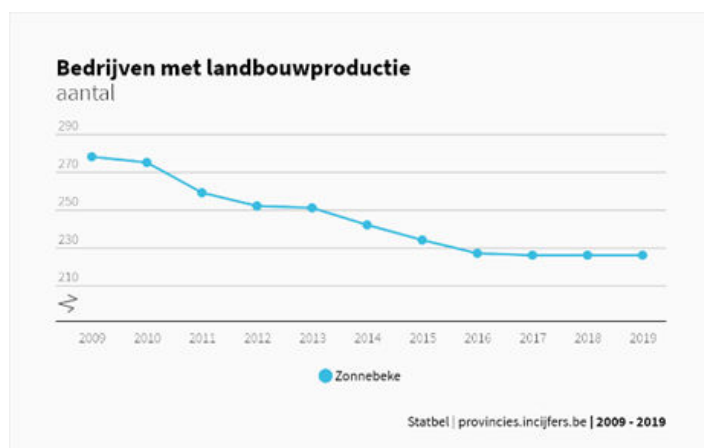
Figuur 5 vervoersregioraad - bedrijventerreinen

² https://bestanden.west-vlaanderen.be/rup/publiek/B_070_Bedrijvigheid/steekfiches_gemeenten/Zonnebeke.pdf



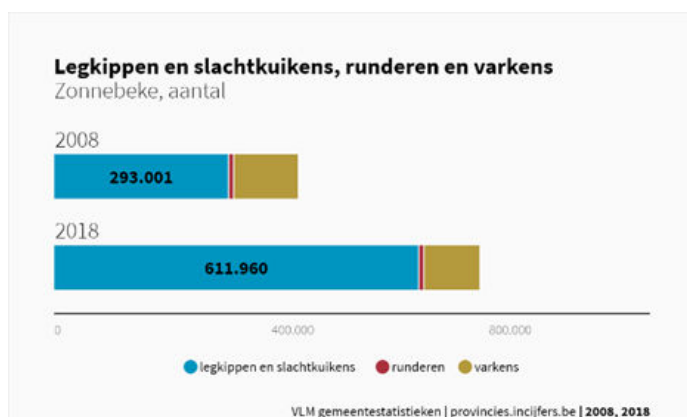
Figuur 6 Bedrijvigheid in Zonnebeke WWI

Groot-Zonnebeke telt ook een aantal bedrijven met landbouwproductie, maar dat aantal neemt af. De productie echter neemt toe



Figuur 7 provincie in cijfers - landbouwproductie

We zien ook duidelijk een heel sterke toename van legkippen en slachtkuikens in Zonnebeke. We spreken hier over meer dan een verdubbeling.



Figuur 8 provincie in cijfers - legkippen en slachtkuikens

5 Wegen en verantwoordelijke instanties

De autosnelweg A19 en de secundaire wegen type I, type II, type III zijn de bevoegdheid van de Vlaamse Overheid. Deze zijn onder het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer. De gemeente beschikt over de bevoegdheid om parkeren al dan niet toe te staan.

De regelgeving is opgemaakt door het departement verkeer en opgedeeld in diverse dienstorders die bepalen wat de mogelijkheden zijn.

In het verleden werden de N303 en N332 als cruciale verbindingswegen, secundaire wegen type II, beschouwd op de route Ieper-Diksmuide-Roeselare. De N303 en N332 zijn dan ook ingericht om het zwaar verkeer te dragen.

Deze categorisering is verouderd en men gaat nu in de vervoersregioraad naar een nieuwe toewijzing van wegen aan een duidelijkere categorisering. Er wordt gewerkt aan een nieuw hoofdwegennet die de autostrades zal bevatten, een dragend netwerk met regionale en interlokale wegen en uiteindelijk een lokaal wegennet.

hogere selectie	
primaire weg type II	A19
secundaire selectie	
secundaire weg type I	/
secundaire weg type II	N303 vanaf N8 tot Westrozebeke
	N37 vanaf N332 tot N8
	N332 vanaf N303 doorheen Zonnebeke-kern tot N37
secundaire weg type III	/
lokale selectie	
lokale weg type I	N8
	N303 ten zuiden van aansluiting N8
	Moorsledestraat
	Langemarkstraat
lokale weg type II	Statiestraat tussen Passendale en Moorslede
	s' Graventafelstraat
	Markizaatstraat
	Dadizelestraat
	Geluwestraat
	N332 vanaf N37 richting Ieper
lokale weg type III	Kasteelstraat als ontsluiting van Polderhoek
	overige wegen

Figuur 9 Mobiliteitsplan Zonnebeke

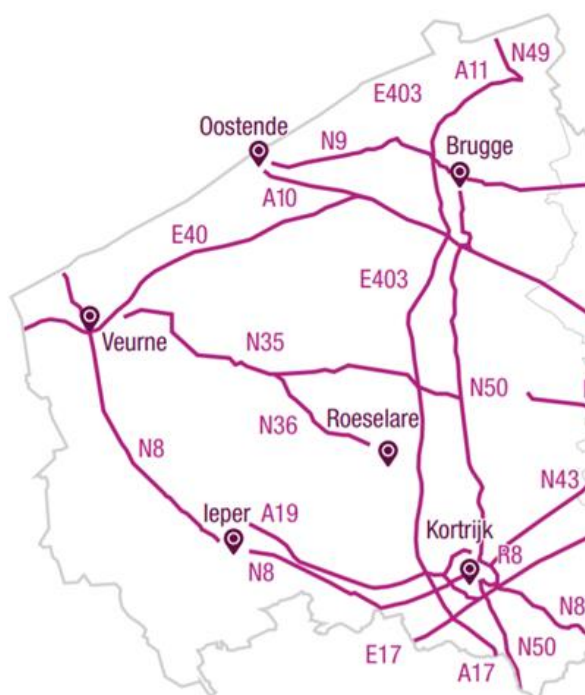
Bovenstaande wegen zullen in de vervoersregioraad een nieuwe categorisering verkrijgen.

6 De tolweg OBU

Sinds 2015 is de tolheffing van kracht op goederenvervoer > 3,5 ton MTM, voertuigen waarvoor een rijbewijs C, CE verplicht is, zowel voor voertuigen uit het binnen- en buitenland.

In West-Vlaanderen zijn volgende wegen met tol belast: de A19, de E403 en N8, de N36 en N35 rond Roeselare. Het gedeelte tussen Veurne-Ieper-Roeselare is tolvrij.

Het volstaat om de wegenkaart van de regio te bekijken om vast te stellen dat de regio Roeselare via de afrit Beselare tolvrij bereikt kan worden.



Figuur 10 Viapass tolwegen West-Vlaanderen

Voor deze tolwegen gelden volgende tarieven:

[€ / km]	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN			BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*		
	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213	0,134	0,187	0,191	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,068	0,154	0,180	0,101	0,154	0,158	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168	0,089	0,142	0,147	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157	0,079	0,132	0,136	0,105	0,185	0,216

(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn. Viapass ed.1/7/2020

Figuur 11 Viapass tarieven 01/07/2020

De kostprijs voor 10km bij 3,5 tot 12 ton is dus 1,22€. Voor 12 tot 32 ton is dit 2,08€.

7 Meten is weten

Om de verkeersdruk op ons grondgebied te meten, maken we gebruik enerzijds van GPS-data en anderzijds van telramen die door burgers geplaatst worden.

7.1 GPS - data

De gemeente Zonnebeke heeft ingezet op digitale opvolging via GPS- data van personenwagens op haar grondgebied. Op deze manier kan op basis van een representatief aandeel wagens de gemiddelde snelheid en het aantal metingen geregistreerd worden. Druk verkeer en plaatsen waar de snelheid overschreden wordt, kunnen hiermee worden aangeduid.

Onderstaande kaart toont de drukte aan op onze wegen. We zien in het paars de autosnelweg die het drukst bereden is. Daarnaast de rode verbindingslijnen die vaak gewestwegen zijn met druk verkeer.



Figuur 12 Via software september 2020 - aantal geregistreerde voertuigen per kwartier

Onderstaande kaart heeft een overzicht van alle wegen in Zonnebeke. Deze gegevens zijn registraties van personenwagens voor een volledige maand op alle tijdstippen die via hun gps systeem deze info doorsturen. De aandacht dient uit te gaan naar de paarse stukken waar de V85 een overschrijding kent van meer dan 10km/uur.

We merken op dat de snelheden vooral te hoog zijn op de verbindingsstukken tussen de dorpskernen. Enkel in de dorpskern zien we een stuk paars verschijnen, dit is echter het gevolg van een verkeerd ingestelde snelheidsbeperking in het software systeem. Het speelt geen rol in deze nota.



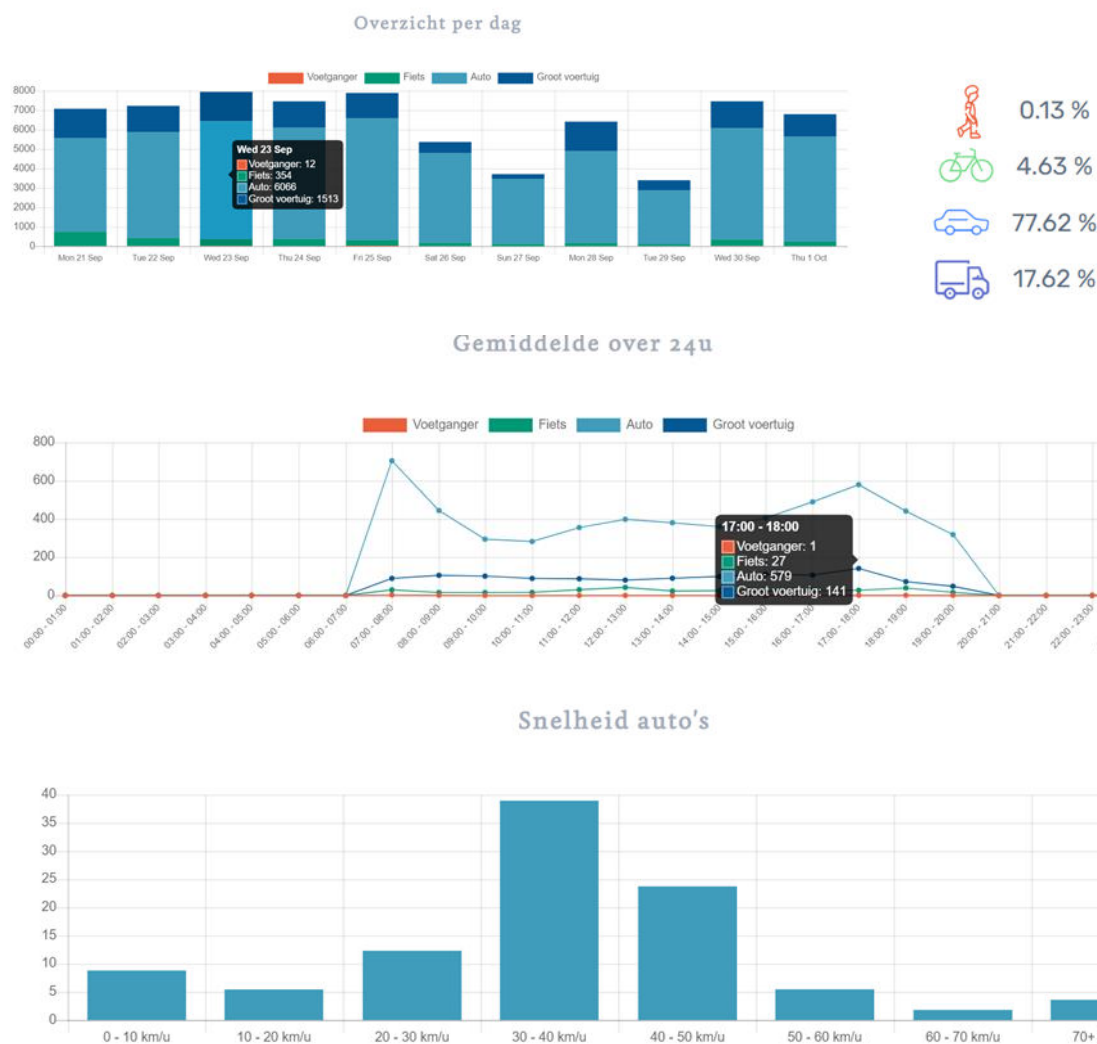
Figuur 13 Via software september 2020 - overtredingsklasse tov V85

7.2 Telramen

Daarnaast werd een burgerinitiatief opgestart waarbij burgers langs invalswegen een teltoestel kunnen plaatsen. Op deze manier krijgen we inzicht op de samenstelling van het verkeer maar eveneens op drukte en gemiddelde snelheid. Dit systeem zal in 2020 nog verder worden uitgerold.

7.2.1 Telraam Wervikstraat Beselare

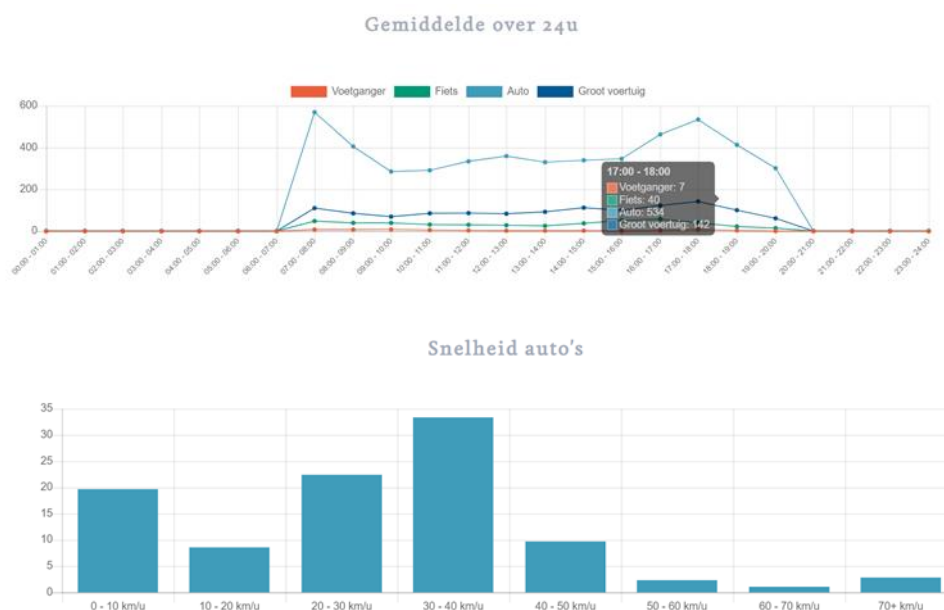
(21/09/2020-30/09/2020 (N303))



We zien hier duidelijk het drukste stukje gewestweg uit Zonnebeke met meer dan 6000 personenvoertuigbewegingen per dag en op topdagen meer dan 1500 vrachtbewegingen. Het piekmoment is tussen 07 en 10 uur en tussen 17u en 18u30. De snelheden zijn eerder onder controle en binnen de grenzen. Hierop is 1 grote uitzondering (de vroege ochtend en late avondshift)

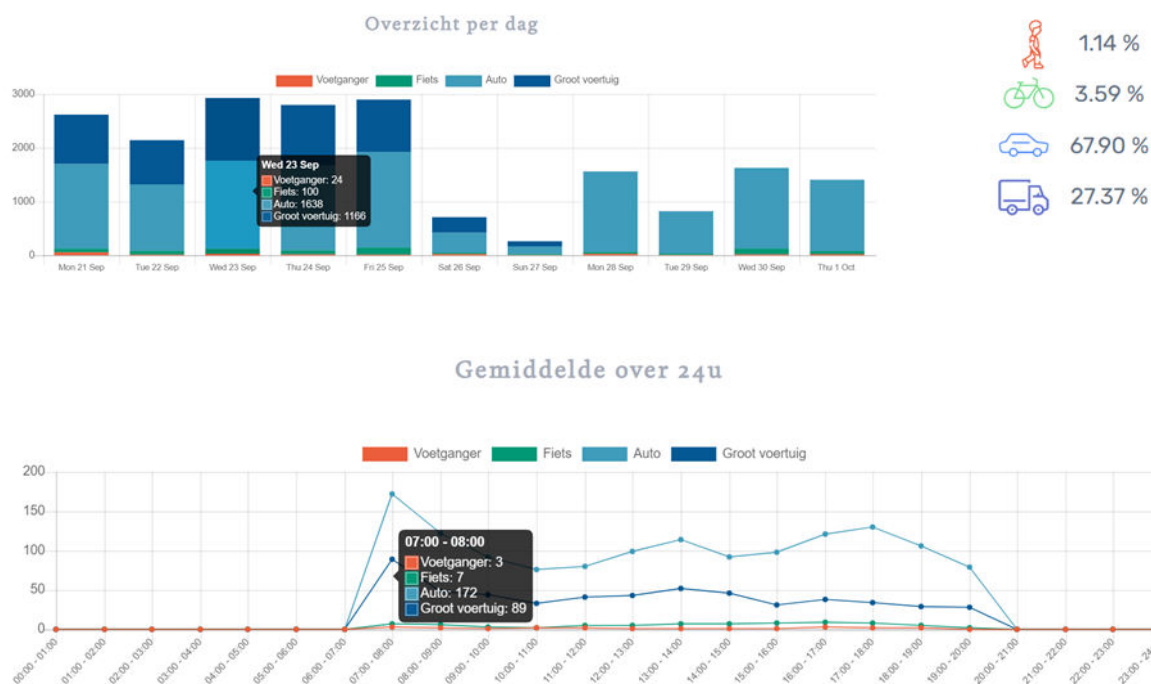
De periode die hier weergegeven wordt, valt ook samen met enkele wegenwerken in de buurt. De septembermaand toont het verkeer in een coronaperiode met herstart. Indien we vergelijken met gegevens uit 2019 is deze grafiek representatief.

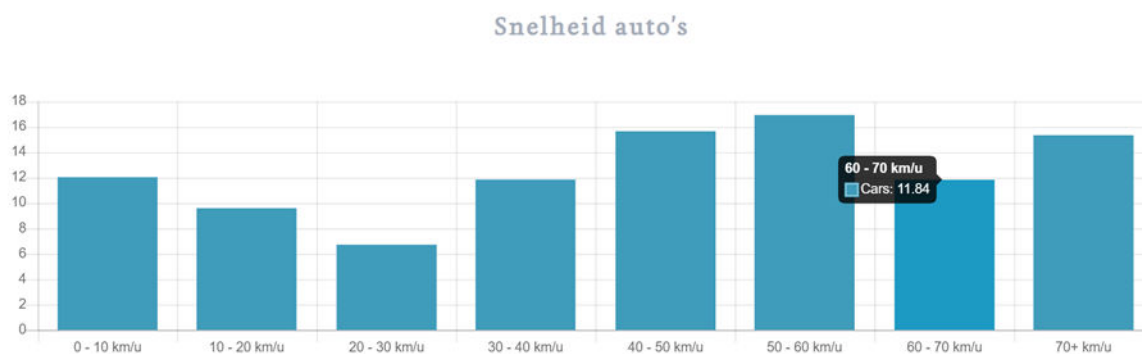
7.2.2 Telraam Beselarestaat (21/09/2020-30/09/2020 (N303))



De gegevens in de Beselarestaat liggen logischerwijs in het verlengde van de Wervikstraat. De conclusies zijn dezelfde. Tussen 17 en 18 uur tellen we 142 grote voertuigen, bijna 2,5 per minuut.

7.2.3 Telraam Molenstraat Passendale (21/09/2020-30/09/2020 (N303))





In de bebouwde kom in Passendale zien we een grote daling in het aantal doorgaande voertuigen in vergelijking met de bebouwde kom in Beselare.

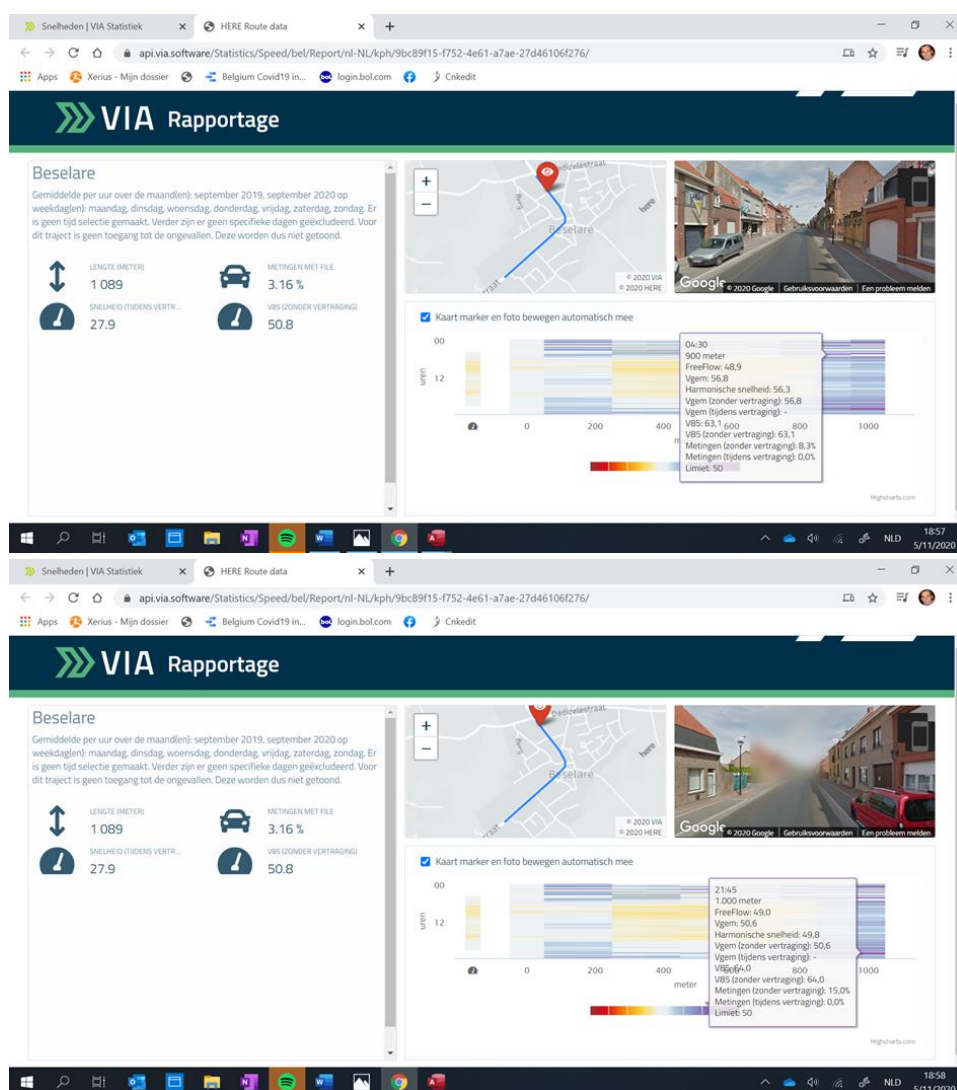
Toch zien we uitschieters, met bijvoorbeeld op 24 september bijna 1200 zware voertuigen en 1700 personenwagens. Het procentueel aandeel zwaar verkeer is hier groter. Op het piekmoment tussen 07 en 08 uur 's morgens zien we 89 grote voertuigen wat 1,5 zware voertuigen per minuut zijn. Het is dus duidelijk dat er een ontlasting van het Zwaar verkeer is via Broodseinde (richting Zonnebeke en richting Moorslede) of via de Statiestraat in Passendale. Dit werd door politionele gegevens bevestigd.

Een andere vaststelling is dat de snelheid er vaker overtreden wordt dan in Beselare.

7.3 VIA software

We laten opmerken dat de gegevens van telramen indicatief zijn. Daarom doen we een bijkomende toets via het VIA software programma.

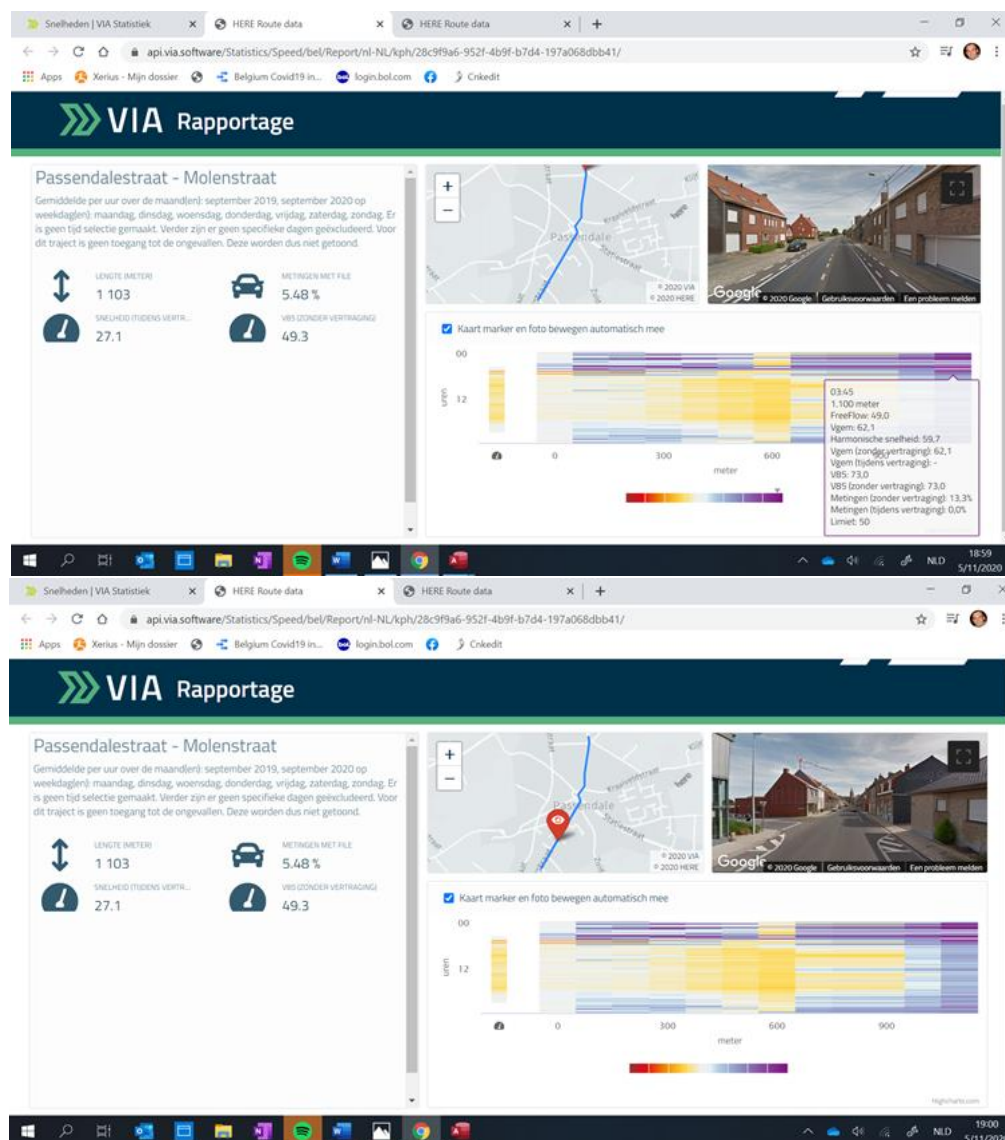
De twee trajecten doorheen Beselare en door Passendale geven het volgende beeld voor het personenvervoer op beide sites. De metingen gebeurden tijdens de maanden september 2019 en september 2020.³ De print screen is een bevroren weergave van de verkeerssituatie. Wie de website bezoekt, kan letterlijk door de straat bewegen en de gemiddelde en V85 snelheden volgen.



We stellen vast dat in de paarse vlakken weergegeven op de tabel, dat is het laatste stuk van de Beselarestraat richting de Oude Kortrijkstraat, tijdens twee periodes veel te snel gereden wordt: vroeg in de morgen tussen 03u en 05 uur en tussen 21u30 en 23u00uur.

³ Interactief rapport: <https://api.via.software/Statistics/Speed/bel/Report/nl-NL/kph/9bc89f15-f752-4e61-a7ae-27d46106f276/>

We doen dezelfde oefening voor Passendale (Passendalestraat-Molenstraat)⁴



We komen tot dezelfde vaststelling voor Passendale. Men rijdt 's morgens vroeg en 's avonds laat veel te snel. Het is opmerkelijk dat de te grote snelheid zich vooral 's morgens voordoet in Passendale. Een mogelijke verklaring zijn de Franse grensarbeiders die op weg zijn voor een vroege shift. Ter hoogte van het telraam halfweg de Molenstraat (parse kolom op de print screen) wordt doorgaans te snel gereden.

We stellen vast dat gemiddeld genomen de snelheid binnen de dorpskern van Passendale nageleefd wordt, behalve vanaf de Molenstraat (startende een stukje voorbij de apotheek) richting de watertoren. Daar wordt permanent te snel gereden.

⁴ Interactierapport: <https://api.via.software/Statistics/Speed/bel/Report/nl-NL/kph/28c9f9a6-952f-4b9f-b7d4-197a068dbb41/>

7.4 Metingen politiezone ARRO Ieper

Begin 2019 werden door de dienst mobiliteit van Zonnebeke bij Arro Ieper gegevens opgevraagd met betrekking tot het zwaar verkeer op de N303 in Zonnebeke.

	Richting	2015	2018
Beselarestraat	Richting Broodseinde	267/dag	410/dag
Beselarestraat	Richting Centrum Beselare	272/dag	372/dag
Passendalestraat	Passendale	304/dag	302/dag
Passendalestraat	Broodseinde	276/dag	307/dag

Het is opmerkelijk dat bij een hoge toename in Beselare de situatie in de Passendalestraat stabiel blijft. De toename in Beselare is in de éne richting 54% en in de andere 37%. Dit betekent dat het bijkomende zwaar verkeer vooral richting Moorslede en Zonnebeke afslaat. De politie van de zone Ieper schrijft deze toename voor een stuk toe aan de vele bestelwagens van online winkels die pakjes aan huis afleveren. De meettoestellen registreren deze bestelwagens als vrachtverkeer. Omdat we een onderscheid willen maken tussen vrachtverkeer (3,5 en 7,5 ton) en bestelwagens, zullen nieuwe metingen uitgevoerd worden.

8 Conclusies uit de metingen en cijfergegevens

De bevolkingsaan groei in Groot-Zonnebeke is beperkt. Het aantal personenwagens volgt het Vlaams gemiddelde. De bewoning volgt de Vlaamse lijn. De bedrijventerreinen op zich vormen niet de oorzaak van het toegenomen vrachtverkeer. De verkeersdruk is bijgevolg niet te wijten aan lokale factoren.

Metingen wijzen in de richting van doorgaand vrachtverkeer dat via de afrit Beselare de tolwegen ontwijkt en zo via de dorpskern van Beselare, over Broodseinde, via Passendale richting Roeselare rijdt. Een deel van het vrachtverkeer buigt af in Broodseinde, waardoor de druk op Beselare significant hoger is dan op Passendale.

Doorgaans wordt de snelheid goed nageleefd. Uitzonderingen zijn de ochtenduren in de Molenstraat in Passendale en in de Beselarestraat, Wervikstraat te Beselare. Een vaststelling die mogelijk kan worden bevestigd door forenzen uit Noord-Frankrijk op weg naar de grote bedrijven in de ruime regio rond Roeselare.

9 Gevolgen voor de dorpskernen

De gevolgen van het toegenomen doorgaand vrachtverkeer voor beide dorpskernen kunnen niet zo maar genegeerd worden.

Een centraal punt is Beselare plaats, waar zich in de onmiddellijke nabijheid een school en een ontmoetingscentrum bevinden, maar ook een aantal lokale handelaars (Groenten en fruit, apotheek, horeca, twee bakkers, een slager). Het is voor kinderen niet veilig om zonder begeleiding zich te verplaatsen tussen de éne zijde van Beselare naar de andere door de kruisende N303.

Afgezien van de geluidsoverlast die het zwaar verkeer veroorzaakt voor de omwonenden, is er het bijkomend gevaar om veilig de straat over te steken en voor het fietsverkeer.

Er werden reeds een aantal maatregelen genomen om de schoolomgeving veilig te maken, maar een meer performante oplossing dringt zich op.

Ook in Passendale doet zich eenzelfde probleem voor: handelszaken links en rechts van de Passendalestraat en de Molenstraat die lastig te bereiken zijn, verkeer dat opgehouden wordt als auto's of vrachtwagens in of uit de Statiesstraat moeten rijden en een eveneens kindonvriendelijke verkeerssituatie bij het uitgaan van de school in de Vierde Regiment Karabiniersstraat.

Zowel in Beselare als in Passendale worden we geconfronteerd met straten die niet voldoende voorzien zijn voor de steeds hoger en vooral breder wordende vrachtwagens. Nu al is het zo dat een personenwagen en een vrachtwagen elkaar met moeite kunnen kruisen, zeker als er ook nog wagens geparkeerd staan. Dit beperkt ook de mogelijkheid voor schoolrijen om zich per twee op het voetpad te verplaatsen indien geparkeerde wagens buiten de lijnen staan geparkeerd.

Er zijn reeds heel wat klachten van beschadiging aan geparkeerde voertuigen, vooral spiegels die afgereden worden. Het kan niet de bedoeling zijn om het vrachtverkeer vrij spel te geven ten koste van parkeermogelijkheden voor de bewoners.

10 Problemen en oplossingen

10.1 De Vlaamse overheid

Ook zonder diepgaande studie, ervaren we allemaal de toegenomen verkeersdruk in onze dorpskernen. De Vlaamse overheid evalueert aan de hand van OBU de doorgang van het verkeer dat onderhevig is aan de kilometerheffing.

Vlaanderen investeert in de schoolomgeving tot 100 meter van de schoolpoort en niet langs de gewestweg. Diverse dossiers zijn lopende om de schoolomgevingen te versterken.

Via de Provinciale Verkeerscommissie verkreeg de gemeente Zonnebeke een uitzondering op de dienstorders voor het dorpscentrum van Beselare om op een gewestweg een dynamische zone 30 toe te laten. Deze werden in 2020 worden geïnstalleerd.

De N332 geeft een stabiel beeld met 40 tot 60% doorgaand vrachtverkeer, met 5500 à 6000 vrachtwagens per maand. De relaties met Ieper, Zonnebeke en Moorslede zijn hier het belangrijkste.

De N303 ligt met 10000 tot 13000 vrachtwagens per maand dubbel zo hoog aan intensiteit als de N332. Er is een lichte toename in de periode februari 2019 versus februari 2018. Het aandeel is hier 50 à 60% en het herkomst-bestemmingsverkeer is meer diffuus.

Van de N303 en de N332 een tolweg maken, zou de verkeersdruk in Beselare, Zonnebeke en Passendale verlichten. Beide wegen worden nu immers als tolvrije sluiptweg gebruikt door het vrachtvervoer.

Op 8 april 2019 werd aan minister van mobiliteit Weyts gevraagd te onderzoeken of de N303 en N332 als tolweg in aanmerking kunnen komen. De minister liet weten dat de kilometerheffing op regelmatige basis geëvalueerd zal worden. Een nietszeggend antwoord dus.

Wij verstuurden een tweede schrijven naar de nieuwe minister van mobiliteit Peeters.

Op 16 december 2019 werd ons geantwoord dat politiegegevens met betrekking tot het vrachtverkeer niet in aanmerking komen voor analyse. De twee locaties werden op basis van de OBU gegevens onderzocht. Deze gegevens werden voor februari '18, oktober '18 en februari '19 onderzocht. Uiteraard is er geen nulmeting beschikbaar die dateert van voor de invoering van de kilometerheffing en dus is een vergelijking uitgesloten. Op zijn minst en gelet op de omstandigheden, een weinig logisch antwoord.

De minister Peeters belooft een visualisatietool in de eerste helft van 2020, maar uit nu reeds haar twijfel of de stijging veroorzaakt is door de kilometerheffing. Vraag is dan uiteraard wat de stijging dan wel verklaart.

Op 23 januari 2020 werd via Vlaams Volksvertegenwoordiger Martine Fournier de vraag gesteld hoe het komt dat politionele gegevens niet meetellen en of we de nieuwe tool kunnen ontvangen. Het antwoord stelt dat de wetgeving niet toelaat politionele gegevens te gebruiken die niet kaderen binnen de openbare veiligheid. De te ontwikkelen tool zal enkel intern worden gebruikt omwille van privacy gevoelige redenen.

Op een vervolgvraag om verdere informatie te verkrijgen, werden we naar de vervoersregioraad verwezen. Daar zou dit onderwerp aan bod kunnen komen. De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor de uitwerking van een regionaal mobiliteitsplan.

We hebben de vraag overgemaakt aan de vervoerregioraad Westhoek waar de Gemeente Zonnebeke deel van uitmaakt. Daar zal een evaluatie en herziening voor de IDR-route worden uitgewerkt.

De Vlaamse overheid wenst een regionaal mobiliteitsplan uit te werken. Daarnaast is zij ook verantwoordelijk voor het tolwegennetwerk. De minister geeft aan dit te willen bespreken in de schoot van de vervoersregioraad Westhoek. Hoe dan ook is de Vlaamse Overheid de wegbeheerder en beslisser in deze materie.

In de maand december is er een eerste overleg vanuit de vervoersregioraad georganiseerd om de IDR vrachtroute te bespreken en te evalueren.

10.2 Agentschap Wegen en Verkeer

Om onze gewestwegen veiliger te maken, hebben we ingezet op een verder contact met het Agentschap Wegen en Verkeer. We wachten op een bestek zodat oversteekplaatsen op de gewestweg verlicht kunnen worden, wat een verkeersremmend effect zal hebben. Daarnaast volgen we de adviezen mee op om mee aan de kar te trekken voor bijkomende maatregelen in onze centra.

10.3 Gemeente Zonnebeke

De gemeente Zonnebeke is beperkt in haar mogelijkheden en bevoegdheden om het doorgaand verkeer op de gewestwegen door onze gemeente te beperken.

Wij zetten in op een beter en gedragen spreidingsplan in het zuiden van de Westhoek te komen.

De N303 is hier een bepalende factor in. Wij geloven in het principe om slechts bij de 'last mile' en enkel indien onvermijdelijk, de dorpskernen te doorkruisen. Dit betekent dat autosnelwegen of gerichte routes met primaire of secundaire gewestwegen aanwijzingen moeten krijgen om een bepaalde site of plaats te bereiken.

Hierin zijn bepalend de N313 (Eind A19 richting Langemark-Poelkapelle – Staden- Hooglede), N301 richting Houthulst-Diksmuide, N303 (Wervik- Beselare-Passendale die dan op de N313 aansluit), de N332 verbindt enkel de A19 door Zonnebeke met de N303. Daarnaast is er de N32 Menen-Roeselare (die langs Moorslede en Dadizele passeert).

Het is duidelijk dat spreiden en accentueren van het gebruik van de N313-N303 en N32 een uitweg kan bieden en voor een spreiding van lasten kan zorgen.

Het invoeren van tolwegen kan een perfect beleidsinstrument zijn om dit mee te bepalen. De gemeente is dan ook vragende partij dat de vervoersregioraad een vergelijkende studie uitvoert op basis van OBU gegevens en tellingen ten einde oorsprong en bestemmingen op een gerichte manier met elkaar te verbinden. Dit met de insteek dorpskernen en schoolomgevingen zo veel mogelijk te vermijden.

De gemeente Zonnebeke heeft in overleg met het AWW 5 dynamische snelheidsborden aangekocht die afwisselend in de buurt van de schoolomgevingen en belangrijke invalswegen geplaatst zullen worden. Zo werden ze al op basis van deze analyse geplaatst in de Beselarestraat ter hoogte van de Molenvoetweg, de Molenstraat ter hoogte van de Sterrestraat en Zonnebeke in de Ieperstraat ter hoogte van het kruispunt met de Guido Gezellelaan.

Daarnaast is er een burgerinitiatief gestart waarbij metingen worden uitgevoerd aan het raam van burgers. Op deze manier kunnen we de samenstelling van het verkeer en de snelheden opvolgen.

Een derde luik is het overdragen van deze informatie aan de politie die gerichte controles kan uitvoeren.

Overige wegen waar te snel gereden is (paarse straten) zullen bewerkt worden met tijdelijke smileyborden en enkele grote aandachtsborden, dit zal verder in 2021 worden uitgewerkt.

De gemeente Zonnebeke investeerde met subsidies van de Vlaamse Overheid in het beveiligen van de schoolomgevingen. Het accentueren van oversteekplaatsen aan de hand van ledverlichting en veiligheidsarmaturen. Het opstellen van nieuwe reglement in kader van school- en speelstraten die nu geïmplementeerd dienen te worden. Het is de bedoeling hier verder op in te zetten gezien de diverse schoolomgevingen allen bij gewestwegen liggen.

Gevolg gevend aan de vaststelling van zones waar vaak te snel gereden wordt, zullen we vragen aan de politie om hier gerichte snelheidscontroles uit te voeren. We stellen helaas vast dat het plaatsen van een flitspaal geen permanent effect heeft. Daarnaast zijn trajectcontroles in centra met vele zijwegen een illusie en zeer kostelijk.

De Vlaamse overheid heeft aangegeven een nieuwe gaswetgeving goed te keuren waarbij een gemeente gasboetes kan uitreiken bij snelheidsovertredingen in zone 30 en in zone 50.

Als gemeente hopen we die verantwoordelijkheid te verkrijgen en de snelheid in bovenstaande beschreven zones 30-50 met een vaste of verplaatsbare ANPR camera te handhaven. Hiervoor is een handhavingsambtenaar/GAS-vaststeller een must.

Zodra er meer duidelijkheid komt over de te kiezen routes van het zwaar verkeer binnen de regio dient een sluitend beleid opgemaakt te worden ten einde sluipverkeer te vermijden.

11 Aanbevelingen

Op basis van deze vaststellingen en analyses, kunnen we volgende aanbevelingen formuleren.

- Het IDR vrachtroutenetwerk is achterhaald. Het zorgt voor een te grote belasting van de dorpskern van Beselare en heeft een niet te onderschatten impact op de dorpskern van Passendale en Zonnebeke. Om die reden ijveren we voor een duidelijke spreiding waarbij het verkeer richting Moorslede & Roeselare via de N32 (Menen-Roeselare) geleid zal worden. De industrieterreinen van Moorslede liggen vooral aan deze zijde en deze weg kronkelt niet op dezelfde manier door de dorpskernen als Beselare, Passendale en Zonnebeke. -Daarnaast dient de A19 met aansluiting op de N313 de aangewezen route te zijn richting Westrozebeke met een aftakking via de N301 richting Houthulst (Diksmuide). Het ontlasten van de N303 heeft direct een positief effect op de N332 te Zonnebeke gezien het verkeer via de autostrade of direct van de N303 (vanaf Broodseinde) Zonnebeke binnenkomt.
- We blijven aandringen om van de N303 een tolgeweg te maken om en de N313 en N32 tolvrij te houden. Daarnaast dient het vrachtroutenetwerk duidelijker aangegeven te worden. Het moet verankerd worden in de meest gebruikte navigatieprogramma's.
- De gemeente heeft reeds in 2019 en 2020 heel wat initiatieven genomen om schoolomgevingen aan te pakken, te investeren in meettoestellen en software, het plaatsen van smileyborden etc. We wensen hier verder op in te zetten en dit uit te breiden. Daarnaast zien we potentieel in het nieuwe Vlaamse reglement die GAS-boetes mogelijk maken in zone 30 en in zone 50.

- We bezorgen de politie deze duidelijke informatie en vragen een actieplan om op permanente basis de nodige controles uit te voeren op de vroege en late tijdstippen. Daarnaast vragen we hen ons te ondersteunen in de nieuwe GAS regelgeving in zone 30 en zone 50 waar de gemeente wenst op in te zetten.
- Het uitreiken van toekomstige vergunningen die een overlast en impact op onze lokale mobiliteit veroorzaken dienen onderworpen te worden aan een mobiliteitstoets.
- We vragen versterkende maatregelen aan het Agentschap Wegen en Verkeer en zijn bereid om nieuwe initiatieven mee uit te testen om onze dorpskernen veiliger te maken.

12 Einddoelstelling

Het resultaat van onze gecombineerde acties moet zijn dat de dorpskernen van Beselare, Zonnebeke en Passendale significant ontlast worden van doorgaand vrachtverkeer. Dit moet ook bijdragen tot een verdere ontlasting van het dorpscentrum van Zonnebeke.

