



04

Een bereikbaar leper waar iedereen zijn weg vindt

leper moet vlot en veilig bereikbaar zijn voor iedereen én met alle vervoersmiddelen. Dat is cruciaal voor de bewoners, handelaars en bezoekers van onze binnenstad.

Een globaal mobiliteitsplan

78. We spannen ons in om van Ieper een vlot bereikbare stad te maken. We willen slim omspringen met mobiliteit, zonder dat de auto taboe wordt. Prioritair wordt een **globaal mobiliteitsplan** opgesteld. Hierbij bestuderen we o.a. de files aan de stationsbuurt, de druppelrotonde, de heraanleg van de Plumerlaan en de verkeersveiligheid van de Meenseweg, ...
79. Per deelgemeente willen we een **verkeersleefbaarheidsplan** uitwerken, dat de bereikbaarheid van de handelszaken verzoent met de woonkwaliteit.
80. De Ieperling maakt zelf de keuze of hij zich te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of met de wagen wil verplaatsen. Als stadsbestuur willen we de Ieperlingen wel **aanmoedigen om gebruik te maken van alternatieven voor de wagen**, maar we willen hen hiertoe niet verplichten.
81. **We kiezen er niet voor om Ieper op te delen in zones** waarbij men niet van de ene naar de andere zone kan rijden, tenzij via de ring. Dit zal alleen maar leiden tot extra files, want we hebben geen volwaardige ring die dat extra verkeer kan opvangen.
82. We evalueren de inzet en het gebruik van de **centrumbus**, zowel wat betreft prijszetting, frequentie, reizigersaantallen en parcours. **Toerismebussen** worden geleid en slechts beperkt in het centrum toegelaten.
83. Er wordt overleg gepleegd met **de Lijn** om een vlotte verbinding te garanderen tussen de stad en de deelgemeenten, alsook tussen de deelgemeenten onderling.
84. Als stadsbestuur nemen we een proactieve rol op naar **hogere overheden** toe, aangaande grotere mobiliteitsdossiers.
85. We pakken, in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de files aan de **stationsbuurt** en aan het rondpunt Rijselpoort aan. Zo willen we het doorgaand verkeer in de binnenstad en het sluipverkeer in de wijken reduceren.
86. Momenteel geldt een snelheidsbeperking van **30km/uur** in de binnenstad. Om dit af te dwingen, zetten we in op campagnes en gerichte snelheidscontroles. Daarnaast willen we waar nodig, het wegbeeld aanpassen via verkeersgeleiden, de ingrepen zoals drempels en asverschuivingen. Op die manier sensibiliseren we de bestuurders dat de snelheidsbeperking een evidentie is.
87. Een **Snel Respons Team** wordt aangeduid voor een efficiënt klein herstel van voetpaden/bestrating.

Slim parkeerbeleid

88. Een bereikbare binnenstad of dorpskern moet beschikken over voldoende parkeerplaatsen. We werken een **alomvattend parkeervisie** uit. Een goed parkeerbeleid is de sleutel tot een goed mobiliteitsbeleid.
89. De nieuwe bestuursploeg engageert zich ertoe te onderzoeken hoe **bijkomende bovengrondse parkeerplaatsen** ingeplant kunnen worden in het plan 'De Leet', met behoud van voldoende groen.
90. We streven ernaar dat tijdens deze beleidsperiode het **totaal aantal publiek toegankelijke parkeerplaatsen** binnen de stadsmuren minstens gelijk blijft.
91. Hiertoe wordt de haalbaarheid onderzocht (zowel qua locatie als financieel) om **parkeerplaatsen** bovengronds of ondergronds bij te creëren. Hierbij bekijken we ook de mogelijkheid tot samenwerking met private partners / bewoners / ondernemers in de binnenstad met het oog op een financieel gedeelde investering.
92. Op strategische plaatsen worden **shop & go-plaatsen** ingevoerd. Tussen 9u00 en 18u00 kunnen bezoekers tot 30 minuten gratis parkeren, met bij voorkeur handhaving op basis van parkeersensoren om voldoende circulatie te garanderen.
93. We evalueren de opdeling **betalende zone – blauwe zone** teneinde de rotatie in het centrum te verbeteren. Ook evalueren we de duurtijd van betalend parkeren in de hoofdwinkelstraten.
94. In schoolomgevingen voorzien we zo maximaal mogelijk **zoen-en-vroem-zones** waar ouders hun kinderen veilig kunnen afzetten en oppikken.
95. Via het **parkeer- & zorgsysteem** kunnen Ieperlingen hun oprit of garage beschikbaar stellen aan zorgverleners aan huis. Op die manier verliezen zorgverleners minder tijd met het zoeken naar een parkeerplaats. Dit systeem willen we de komende zes jaar verder promoten.
96. Bewoners van de binnenstad moeten gemakkelijk parkeerplaats vinden in de buurt van de woning. Bij knelpunten zoeken we naar oplossingen, bijvoorbeeld door optimalisering van **buurtparkings via een dubbel gebruik**. Ook bij evenementen kunnen we op zoek gaan naar parkeerruimte die tijdelijk ter beschikking kan worden gesteld aan bewoners.
97. We kijken nauw toe op voldoende **handhaving van het parkeerbeleid**.
98. Bij nieuwbouw meergezinswoningen moeten voldoende **inpanidige parkeerplaatsen** en fietsstallingen voorzien worden, zodat bewoners zo min mogelijk afhankelijk zijn van de parkeerfaciliteiten in de omgeving.

Wandel- en fietsvriendelijke stad

99. De stad wil inzetten op een **fietsvriendelijk beleid** dat het gebruik van de fiets bevordert en tegelijk de veiligheid van het fietsgebruik vergroot. Hierbij kijken we naar de toekomst en houden we ook rekening met de elektrische fiets. We nemen dit mee bij het opstellen van het mobiliteitsplan. Waar nuttig suggereren we aanpassingen aan het bestaande fietsroute-netwerk en voeren we fietsstraten in.
100. Het is een basistaak van de lokale overheid om te zorgen voor degelijke en veilige infrastructuur. We investeren in een personele en financiële **inhaalbeweging voor het herstel en onderhoud van fiets- en voetpaden**. We hebben bijzondere aandacht voor de keuze van de gebruikte materialen bij heraanleg van fiets- en voetpaden.
101. Onveilige situaties voor fietsers worden weggewerkt, zoals aan de **druppelrotonde** bij de Capronstraat. De ontbrekende schakels in fietsroutes, vooral in schoolomgevingen, zetten we om in fietsrouteverbindingen. Bij de heraanleg van straten hebben we aandacht voor het wegwerken van conflictpunten voor fietsers, voetgangers en mensen met een beperking.
102. Bij wegenwerken besteden we ook aandacht aan **minder hinder maatregelen** voor voetgangers én fietsers.
103. Waar nodig worden de **kasseistroken** op de Grote Markt en in de winkelstraten vakkundig heraangelegd. We voorzien bij voorkeur fietscomfortstroken aan de randen van de rijweg.
104. Met de fiets moet men zich **veilig** kunnen begeven van, naar en tussen de deelgemeenten.
105. We investeren in bijkomende (mobiele) **fietsenstallingen**. Op gerichte plaatsen kunnen lockers worden voorzien. Op strategische locaties zorgen we ook voor camerabewaking.
106. We blijven verder inzetten op **deelsystemen** zoals cambio en deelfietsen en houden evoluties in dit domein nauwlettend in het oog.
107. Andersvaliden en minder mobiele senioren blijven we ondersteunen met de dienstverlening via het **seniorenteam**. We blijven dit bijsturen, in overleg met partners en in navolging van nieuwe evoluties binnen het vervoerslandschap.
108. Door de invoering van **taxicheques** voor jongeren ondersteunen we de mobiliteit. We starten met een proefproject en plannen een evaluatie in.
109. Op drukke punten en aan schoolomgevingen voorzien we **zebrapaden**, ook binnen de zone 30 km/u. Nabij scholen streven we naar een uniforme en herkenbare weginfrastructuur. We wenden alle doeltreffende en mogelijke middelen aan om Brielen zo snel mogelijk verkeersveiliger te maken.