

Verbreden & verdiepen van het mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan

Stad Zottegem

Projectnummer 26000256 | Versie G | 27- 02-2012




OPDRACHTGEVER

Stad ZOTTEGEM
Markt 1
9620 Zottegem

Verbreiding en verdieping van het mobiliteitsplan Zottegem


OPDRACHTNEMER

ARCADIS Belgium nv
Clara Snellingsstraat 27
2100 Deurne

BTW BE 0426.682.709
RPR ANTWERPEN

ING 320-0687053-72
IBAN BE 38 3200 6870 5372
BIC BBRUBEBB

Contactpersoon

Adel Lannau

Telefoon

+32 (0)9 242 44 16

Telefax

+32 (0)9 242 44 45

E-mail

a.lannau@arcadisbelgium.be

Website

www.arcadisbelgium.be

Revisie		
Versie	Datum	Opmerking
A	25-08-2011	Te bespreken op werkgroep dd 25-08-2011
B	12-09-2011	Te bespreken met het college dd 12-09-2011
C	23-09-2011	Vorgelegd aan het College van Burgemeester en Schepenen op 12 september 2011 Voor te leggen aan de gemeenteraad
D	28-11-2011	Te bespreken op de GBC dd. 28 – 11 – 2011
E	29-11-2011	Aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op de GBC dd. 28 – 11- 2011. Te publiceren op de stedelijke website.
F	02/02/2012	Aangepast aan de opmerkingen uit het participatietraject Te bespreken op GBC dd. 02-02-2012
G	22/02/2012	Voorlopige vaststelling door gemeenteraad dd 27/02/2012 Vorgelegd aan PAC dd 19/03/2012

Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmedewerker	Martinus van den Berg		
Geverifieerd				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectverantwoordelijke	Adel Lannau		
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

INHOUDSOPGAVE

0. INLEIDING	9
0.1 Algemeen	9
0.2 Mobiliteitsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van zottegem	10
0.3 Inhoud mobiliteitsplan	11
Informatief Deel	12
1. Knelpunten, kansen en doelstellingen	13
2. Besluiten fase 2	14
2.1 Duurzaam beleidsscenario beleidsplan 2001	14
2.2 Besluiten verbreden en verdiepen	16
3. Toelichting van het mobiliteitsplan en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden	17
3.1 Toelichting van het mobiliteitsplan	17
3.2 Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden	18
Richtinggevend Deel	19
4. Operationele doelstellingen en bijstelling	20
4.1 Gewestelijk niveau	20
4.2 Provinciaal niveau	21
4.3 Gemeentelijk niveau : operationele doelstellingen	21
5. Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C	23
5.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	23
5.1.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning	23
5.1.2 Werkdomein 2A: Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	31
5.1.3 A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	35
5.2 Werkdomein B - Netwerken per modus	40
5.2.1 B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	40
5.2.2 B.2 Fietsroutenetwerk	42
5.2.3 B.3 Openbaarvervoernetwerk	46

5.2.4	B.4 Herinrichting van wegen	48
5.2.5	B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen.....	56
5.2.6	B.6 Parkeerbeleid.....	56
5.3	Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen.....	58
5.3.1	C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.	58
5.3.2	C.2 Tarifiering	58
5.3.3	C.3 Algemene sensibilisering.....	59
5.3.4	C.4 Specifieke marketing	59
5.3.5	C.6 Handhaving	59
5.3.6	C.7 Beleidsondersteuning	60
5.4	C.8 Monitoring en evaluatie	61
6.	Actieplan	63
6.1	Actieprogramma A-B-C	63
6.2	Werkprogramma per locatie.....	73
6.3	Investeringsprogramma KT – MLT – LT.....	83
6.4	Investeringsprogramma vanuit de doelstellingen	94
6.5	Takenprogramma per initiatiefnemer	104
7.	Voorstel voor organisatie en evaluatie	113
7.1	Organisatie.....	113
7.1.1	Evaluatie	114
8.	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten.....	115
9.	Bijlage	116
9.1	Samenstelling GBC.....	116
9.2	Procesverloop	117
9.3	Verslagen GBC beleidsplan	119
9.3.1	28 november 2011	119
9.3.2	2 februari 2012.....	122
9.4	Verslag PAC fase 2.....	124

9.5 Documenten m.b.t. het participatietraject.....	125
9.5.1 Goedkeuringsbesluit	125
9.5.2 Verslag overleg adviesraden.....	128
9.6 Voorlopige vaststelling gemeenteraad	131

LIJST DER FIGUREN

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiegingsproces	10
Figuur 2: Schematische voorstelling van de ruimtelijke visie van Zottegem (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem)	24
Figuur 3: Afbakeningsplan Kleinstedelijk gebied Zottegem – actieprogramma.....	28
Figuur 4: RUP Lelie	29
Figuur 5: Masterplan Zottegem: Busplein.....	33
Figuur 6: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van <i>Tekenenvoor de fiets</i> - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen).....	43

LIJST DER KAARTEN

Kaart 1: Knelpunten en kansen	13
Kaart 2: Ontsluitingsstructuur centrumgebied.....	35
Kaart 3: wegenselectie	37
Kaart 4: ruimtelijk structurerende hoofdassen	40
Kaart 5: voetgangersnetwerk.....	41
Kaart 6: Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk	42
Kaart 7: Openbaarvervoernetwerk.....	46
Kaart 8: Routeplan zwaar vervoer	56
Kaart 9: Wensbeeld snelheidsbeleid	56
Kaart 10: Parkeren	56

0. INLEIDING

0.1 Algemeen

Het mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden. Het centrum van Zottegem dient bereikbaar te zijn, maar daarnaast is het belangrijk om er aangenaam te wonen, werken en verblijven. Zottegem kiest resoluut voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: **voorrang voor voetgangers** (Stappers), **fietzers** (Trappers) en **collectief vervoer** (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de **auto** (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Door het mobiliteitsconvenant (het zogenaamde moederconvenant) te ondertekenen, verbindt de lokale overheid er zich toe een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsconvenant is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

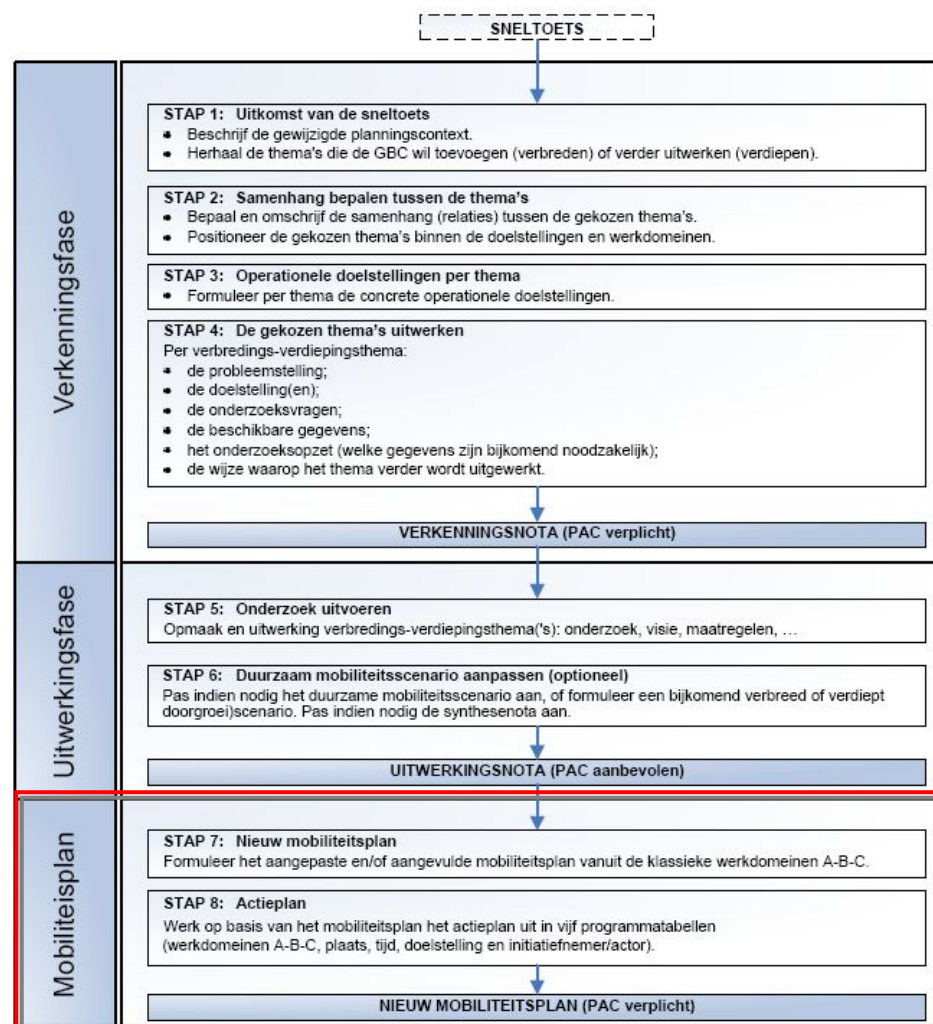
Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeente dient het initiatief te nemen in de uitwerking en opvolging van het beleid.

0.2 Mobiliteitsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van zottegem

Het mobiliteitsplan van Zottegem is conform verklaard in november 2001. Bij de uitvoering van de sneltoets (december 2007) werd gekozen voor spoor 2: Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

- In de verkenningnota werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De nota werd conform verklaard op de PAC van 24 augustus 2009.
- Vervolgens werden stap 5 (uitvoering onderzoek) en 6 (aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario) uitgewerkt in de uitwerkingsnota. Deze nota werd conform verklaard op de PAC van 20 september 2010.
- Voorliggende nota betreft de derde en laatste fase in het verbreding- en verdiepingproces, namelijk het mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan worden de stappen 7 en 8 verder uitgewerkt, namelijk het formuleren van een nieuw mobiliteitsplan en de uitwerking van het actieprogramma.

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiepingproces



0.3 Inhoud mobiliteitsplan

Dit nieuw mobiliteitsplan (stap 7) bestaat uit twee delen: een informatief deel en een richtinggevend deel.

Het informatief gedeelte is een samenvatting van de voorgaande fases. In het informatieve deel worden de doelstellingen en taakstelling herhaald. Het beleidsscenario uit het eerste beleidsplan (2001) , dat nog steeds gedragen wordt door de gemeenten, komt hier ook aan bod. Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan zal bepaalde elementen toevoegen of wijzigen.

Het richtinggevend gedeelte bespreekt de acties en maatregelen per werkdomein. Het duurzaam scenario dat gegroeid is vanuit de Uitwerkingsfase wordt hier geconcretiseerd.

INFORMATIEF DEEL

1. Knelpunten, kansen en doelstellingen

Kaart 1: Knelpunten en kansen

In het kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan werden volgende probleemstellingen geformuleerd:

Wegencategorisering

De voorgestelde wegcategorisering van het oorspronkelijke mobiliteitsplan dient op bepaalde punten aangepast te worden. Het opgenomen snelheidsplan voldoet niet meer. De categorisering en bijhorende snelheidsregimes dienen afgestemd te worden met de buurgemeenten.

Zottegem wenst te komen tot een afstemming met de buurgemeenten inzake het mobiliteitsbeleid. Een duidelijke en op termijn ook fysisch leesbare wegcategorisering, afgestemd op alle vervoersmodi, is wenselijk.

Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk/trage wegen

Er zijn te weinig veilige fietspaden. Er is geen duidelijk uitgebouwd netwerk voor langzaam verkeer. In het bijzonder langs de N46 zijn bijkomende maatregelen voor de fietser noodzakelijk (Velzeke).

Zottegem wenst een performant fietsnetwerk uit te bouwen en een aantal bruikbare voetgangersverbindingen te realiseren.

Parkeerbeleid en parkeerplan (stationsomgeving en binnenstad) in relatie met het openbaar vervoer

De stationsomgeving van Zottegem staat onder een hoge parkeerdruk. De vraag naar bijkomende parkeerplaatsen is hoog. In de binnenstad is er geen duidelijk parkeerbeleid. (Er is wel reeds een vorm van gedifferentieerd parkeren, doch er wordt nog steeds geparkeerd op het Marktpllein, de auto is nog steeds zeer dominant aanwezig in het centrum). De bus en de trein zijn nog niet optimaal op elkaar afgestemd. Er wordt meer en meer geparkeerd in woonstraten/wijken.

Zottegem wenst het stadscentrum aangenamer te maken om te verblijven en om te winkelen, ...

Door het voeren van een duurzaam parkeerbeleid wordt getracht geen bijkomend autoverkeer aan te trekken. Zottegem wil komen tot een optimalisering, afgestemd op het openbaar vervoer en het voetgangers- en fietsersnetwerk. Zwaar verkeer wordt geweerd uit de stadskern. Het laden en lossen van vrachtwagens dient beter georganiseerd te worden.

De verkeersveiligheid en verkeerleefbaarheid in de binnenstad en de stationsomgeving in het bijzonder dient verhoogd te worden. Er dient meer rekening gehouden te worden met de mobiliteitsimpact bij stedenbouwkundige ingrepen.

2. Besluiten fase 2

Bij de opmaak van de sneltoets werd gekozen voor spoor 2. Dit betekent dat de GBC nog achter de geest van het beleidsscenario en het conform verklaard mobiliteitsplan staat. Er was voldoende draagvlak om verder te werken op basis van het conform verklaard mobiliteitsplan.

Onderstaand wordt het duurzaam beleidsscenario, dat opgenomen was in het originele mobiliteitsplan van 2001 overgenomen. Vervolgens wordt aangegeven wat de besluiten waren van de uitwerkingsfase in kader van het verbreden en verdiepen.

2.1 Duurzaam beleidsscenario beleidsplan 2001

Bij de opmaak van de sneltoets bleek dat de actoren van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario van het oorspronkelijk beleidsplan stonden. Bijgevolg werd geopteerd voor spoor 2. Er wordt gekozen om één of meerdere thema's uit te werken en toe te voegen aan het mobiliteitsplan (verbreding) of verder te detailleren (verdiepen).

De krachtlijnen van dit scenario worden onderstaand hernomen:

Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkeling van de stad Zottegem wordt geplaatst binnen het kader van de bovenlokale en het eigen gemeentelijke structuurplan. In het mobiliteitsplan worden de navolgende ruimtelijke concepten met een belangrijke impact naar mobiliteit overgenomen:

- Bundeling van activiteiten binnen de afbakening van stedelijk gebied Zottegem
- Gedifferentieerd beleid ten aanzien van de kernen buiten het stedelijk gebied
- Optimaliseren en uitbreiden van bestaande industriezone
- Bovenlokale wegontsluiting van bovenaf

Een categorisering van het wegennet wordt uitgewerkt waarbij een functionele afstemming op het gewenste gebruik wordt ingebouwd: doorgaand verkeer hoort thuis op de verbindingswegen, en het onderliggend wegennet wordt voorbehouden voor het lokale verkeer. De lokale verbindingssassen vanuit de kernstad naar de omliggende wegennet wordt in eerste instantie voorbehouden voor het lokale verkeer. De lokale verbindingssassen vanuit de kernstad naar de omliggende (deel)gemeenten worden geaccentueerd. Lokale verzamel- en ontsluitingsassen worden slechts in beperkte mate geselecteerd. Op micro-niveau wordt inzake ontsluiting bijgevolg voor een spreidingspatroon van verkeer gekozen.

Verkeersnetwerken

In het beleidsplan werd gekozen voor een tussenvariant van verschillende scenario's waarbij voor de ene modus eerder een aantal 'harde' principes inzake duurzame mobiliteit worden overgenomen, terwijl op andere punten de beleidsaccenten eerder gematigder en behoudsgezinder zijn.

- Voor de kern van Zottegem wordt een ‘masterplan publieke ruimte’ opgesteld, gekenmerkt door een strikt afbakeningsproces van het verblijfsgebied, een sluitend voetgangersnetwerk en een integrale stedenbouwkundige aanpak van de schoolomgevingen. Ook in de kernen gelegen in het buitengebied wordt de kwaliteit van het verblijfsgebied verder opgewaardeerd.
- Voor het fietsverkeer wordt vanuit een totaal concept een sluitend fietsnetwerk opgesteld. Hierbij gaat de aandacht zowel naar het vervolledigen van het recreatieve en utilitaire fietsnetwerk, als naar het fundamenteel bevorderen van de positie van de fietser in het stedelijk gebied (stallingen, kortverbindingen, ...)
- Het openbaar vervoer wordt ge(re)organiseerd volgens een geïntegreerde structuur waarin trein en bus een rol vervullen in het verbinden en ontsluiten op regionaal en gemeentelijk niveau. Met een kwalitatieve verbetering van het aanbod (lijn- en halte-infrastructuur) rollend materiaal, ...) wordt een hogere klantentevredenheid nagestreefd. Het operationaliseren van de principes inzake basismobiliteit garandeert geregelde busbediening in alle woongebieden van Zottegem.
- De verkeersafwikkeling in het stadscentrum wordt maximaal geënt op de maximale bereikbaarheid. De circulatie wordt in overeenstemming gebracht met de parkeerordening.
- Aandacht voor verkeersveiligheid leidt naast een doordachte keuze van netwerkstructuren en passende uitrusting, tot het uitvoeren van preventieve verkeersveiligheidsnetwerken, kaders in een beleidsprogramma, inclusief prioriteitenstelling.
- Om de multimodaliteit te stimuleren worden op- en overstappunten van het openbaar vervoer (trein en bus) verder geoptimaliseerd, alsook wordt het raakvlak met de andere vervoersmodi fiets en auto verbeterd.

Aanverwante beleidsdomeinen.

Naast een ruimtelijk en verkeerskundig beleid worden ook ondersteunende en organisatorische maatregelen genomen in andere domeinen die tegemoetkomen aan een duurzaam mobiliteitsbeleid. Volgende krachtlijnen worden in het beleidsplan voorop gesteld:

- Stimuleren van carpoolen, ook multimodaal in voortransport
- Vervoersmanagement gericht op modal shift in het werk en schoolvervoer
- Uitwerken van het tarifieringsbeleid in functie van een globaal stedelijk parkeerconcept
- Sensibilisering en gerichte marketing en promotie inzake alternatieven ‘duurzame mobiliteit’
- Een handhavingsbeleid met betrekking tot de genomen verkeersmaatregelen (parkeren, snelheid)
- Uitbouw van een beleidsondersteuning op gemeentelijk vlak (verkeersraad, mobiliteitscel)

2.2

Besluiten verbreden en verdiepen

Door een geïntegreerde aanpak van de voorgaande thema's bekomen we een duurzaam scenario voor Zottegem, waarbij alle netwerken (voetgangers, fietsers, OV, auto) op elkaar worden afgestemd en elkaar versterken.

De belangrijkste uitgangspunten hierbij zijn:

- Ontwikkeling van duidelijke verkeerssignalisatie;
- Betere ontsluiting van de oostzijde van het station van Zottegem;
- Implementatie van de tweede fase van het masterplan
- Uitwerken van een duidelijk snelheidsbeleid;
- Uitwerken van een parkeerbeleid
- Uitbouw van een openbaar vervoersknoop aan de stations;
- Aanleg van fietspaden langs de gewestwegen (module projecten);
- Het verbeteren van de fietsvoorzieningen op belangrijke wegen onderdeel van het fietsroutenetwerk;
- Monitoring en evaluatie van maatregelen.

3. Toelichting van het mobiliteitsplan en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden

3.1 Toelichting van het mobiliteitsplan

Het station neemt een centrale plaats in in het mobiliteitsbeleid van Zottegem. Het station maakt deel uit van het gewestelijke ExpresNet (GEN), waardoor het treinaanbod zal uitgebreid worden. Ook in het ruimtelijk beleid zal het station en zijn omgeving een sleutelrol spelen. In het masterplan wordt de openbare ruimte hertekend. Er gaat een bijzondere aandacht naar de kwalitatieve inrichting van het openbaar domein. De geplande parkeerluwe zone in de Stationsstraat en Markt wordt geïntegreerd in het netwerk van trage wegen.

De stationsomgeving van Zottegem staat onder grote parkeerdruk. Er zal een bijkomend aanbod aan parkeerplaatsen voorzien worden opdat steeds meer mensen aangemoedigd worden een overstap te maken naar de trein. Ook wordt gestreefd naar een optimalere afstemming tussen bus en trein opdat de bus meer zou gebruikt worden als voor- en natransport.

Om het centrum te vrijwaren voor doorgaand verkeer wordt gestreefd naar een hoefijzerstructuur voor het doorgaand verkeer en voor de ontsluiting van Zottegem. De ontsluiting van de oostzijde van de spoorbundel is niet optimaal. Rekening houdend met het geplande parkeergebouw in kader van de stationsomgeving worden nieuwe gebiedsontsluitingswegen (lokale wegen type II) voorgesteld: Broeder Mareslaan, Arthur Ghevaertlaan en Laurens De Metsstraat.

Om de integratie met het masterplan mogelijk te maken zal de tunnel van de Laurens De Metsstraat de belangrijkste verbinding vormen tussen de beide kanten van de spoorbundel. Hierdoor wordt de stationsparking beter bereikbaar vanuit het zuiden en westen. De brug van de Léonce Roelsstraat zal dienst blijven doen als lokale verbinding voor de woonwijken ten westen van de sporen. Om de hoefijzerstructuur (of de verdeelweg) te verduidelijken en het gebruik ervan aan te moedigen zal het circulatieplan van Zottegem aangepast worden.

Momenteel is er geen duidelijk en consequent snelheidsbeleid. Op tal van verschillende wegen geldt momenteel nog een maximaal toegelaten snelheid van 90 km per uur, hoewel dit vanuit verkeersveiligheid niet aangewezen is. Zottegem wil op zijn grondgebied een maximale snelheid van 70 km/uur, uitgezonderd op de N42. Voor de lagere snelheidsregimes werden de huidige afbakeningen van de bebouwde kommen, en snelheidsregimes grotendeels overgenomen. Op locaties waar momenteel een snelheidsregime van 50 km/u van toepassing was, zullen zones 50 ingericht worden. Zo wordt een duidelijk, helder snelheidsplan bekomen, waarbij enkel nog zones 70 – 50 – 30 en bebouwde kommen te onderscheiden worden.

Door het beperkte aanbod aan parkeerplaatsen aan de rand van de stad is er weinig ruimte om te sturen in het parkeerbeleid. Bijgevolg zal het belangrijk zijn te streven naar een daling van de parkeervraag door aan te sturen op een modal shift.

3.2 Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden

Zottegem wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een kleinstedelijk gebied van provinciaal niveau. In haar ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden gaat het provinciebestuur Oost-Vlaanderen uit van een versterkend en actief aanbodbeleid. Door het nabij brengen van de verschillende activiteiten bij het stedelijk gebeuren kan de vervoersvraag positief beïnvloed worden. Zottegem is een kern die kwalitatieve stedelijke woon- en leefomgevingen dient aan te bieden. Zottegem kan deze rol verder zetten en versterken door een kwalitatief aanbod aan gedifferentieerde woonmilieus te ontwikkelen. Deze rol zal in belangrijke mate gericht worden op de verdergaande vernieuwing van de stedelijke structuren, met bijzondere aandacht voor de verscheidenheid in woontypologieën, de kwaliteit van de openbare ruimten en de stationsomgeving, de leefbaarheid van het verkeerssysteem en een duurzame verweving van wonen en werken met recreatiegelegenheden en diverse voorzieningen. Sanering van het verouderd woningbestand is prioritair.

Het station wordt ontwikkeld als een stedelijk openbaar vervoersknooppunt. De ontsluiting van het stedelijk gebied op het vlak van openbaar vervoer wordt verbeterd door Zottegem in te schakelen in het GEN (gewestelijk expresnet). Er wordt gestreefd naar een hiërarchisch opgebouwde openbaar vervoerstructuur, waarin trein en bus een complementaire rol vervullen. De trein staat voor het verbindend karakter op regionaal niveau, terwijl de bussen zorgen voor een ontsluitend karakter op stedelijk niveau en voor een verbindende rol op interstedelijk niveau. Het lokale en regionale busnet is opgebouwd rondom het stadshart en station van Zottegem en vraagafhankelijk openbaar vervoer in het buitengebied en omliggende gemeenten.

Een bijzonder aandachtspunt is de afstemming van de lijnvoering in functie van nieuwe stedelijke projectgebieden. Structuurbepalende openbaar vervoersassen op stedelijk niveau vallen grotendeels samen met de stedelijke invalswegen. Een noordelijke as loopt van het stedelijk kerngebied/station tot de N42 en bedient het bedrijventerrein Buke, de kleinhandelsconcentratie Buke, de site ter Kameren, het bedrijventerrein Spelaan en de kleinhandelsconcentratie Spelaan. Een zuidelijke as loopt van het stedelijk kerngebied/station tot de N42 en bedient het ziekenhuis en de sportcluster aan de Bevegemse Vijvers.

De N42 vervult een belangrijke rol als drager van economische ontwikkeling. De N462 Buke en de N454 Godveerdegemstraat-Langestraat zijn structurerend op het vlak van kleinhandel en als ontsluitingsassen van het stedelijk gebied naar de N42. Nieuwe mobiliteitsgenererende en bovenlokale stedelijke functies worden geënt op deze verkeersstructuren, gericht op een goede ontsluiting van stedelijke activiteiten. Ze worden ook goed ontsloten door het stedelijk openbaar vervoerssysteem en voor langzaam verkeer.

Ten aanzien van kleinhandel, vormt het geven van ontwikkelingsmogelijkheden voor kleinhandelsfuncties op stedelijk niveau die omwille van hun omvang of mobiliteitsprofiel niet in de binnenstad kunnen ingepast worden, een aandachtspunt.

De beleidsvisies met betrekking tot mobiliteit worden vertaald in volgende selecties:

De N42 is geselecteerd als primaire weg II. De weg ontsluit de stedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen naar het hoofdwegennet (E40). Voor de N42 is een streefbeeld in opmaak. De N46 van N9 (Erpe-Mere) tot N60 (Oudenaarde) is geselecteerd als een als secundaire weg II.

De spoorlijn Kortrijk-Brussel is geselecteerd als hoofdspoorweg. De provincie selecteert de spoorlijn Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Denderleeuw-Brussel als onderdeel van het regionaal verzamelend openbaar vervoersnet. De spoorlijn Gent-Zottegem-Geraardsbergen is een onderdeel van het regionaal verbindend en verzamelend openbaar vervoersnet.

RICHTINGGEVEND DEEL

4. Operationele doelstellingen en bijstelling

4.1 Gewestelijk niveau

Volgende doelstellingen worden geformuleerd in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (juni 2001):

- Het vrijwaren van de bereikbaarheid
- Het garanderen van de toegankelijkheid
- Het verzekeren van de verkeersveiligheid
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu

De dragende maatregelen of de operationele doelstellingen voor een duurzaam mobiliteitsplan zijn:

- Optimalisatie van beleidsinstrumentarium uit milieubeleid en de ruimtelijke ordening
- Beheersing van het verkeersvolume
- Opzetten van een beleidsondersteunende organisatie bij de uitvoering van het mobiliteitsplan en afstemming met het milieubeleidsplan
- Mitigatie van barrière-effect
- Inrichting van transportinfrastructuur
- Bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen
- Inspectie en onderhoud van voertuigen
- Beperken hinder en verstoringen
- Gedragsbeïnvloeding
- Gebruik compensatieprincipe bij verlies van natuur

4.2 Provinciaal niveau

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan worden volgende doelstellingen met betrekking tot de gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren geformuleerd.

- Versterken van de alternatieven voor wegverkeer
- Optimalisering door categorisering van het wegennet
- Mobiliteitsbeleid gericht op het beheersen van het verkeer
- Differentiëren van de bereikbaarheid zowel ruimtelijk als modaal: 'selectieve bereikbaarheid'

4.3 Gemeentelijk niveau : operationele doelstellingen

Snelheidsplan / Categorisering
van de wegen

De zone 30 in de schoolomgevingen dient ook visueel geaccentueerd te zijn.

De max. snelheid dient aangepast te zijn aan de omliggende functies en aan de functie van de weg.

Ook in de niet-bebouwde ruimte dient een juist snelheidsregime voorzien te worden.

De categorisering dient in directe relatie te staan met alle vervoersmodi en omgekeerd. Er dient ook rekening gehouden te worden met de wekelijkse markt. Zwaar vervoer dient in een zone 30 zoveel mogelijk vermeden te worden. Op wegen met een hogere selectie dan een lokale weg type III dienen bij een snelheidsregime hoger dan 70 km/u vrijliggende fietspaden voorzien te worden.

Doorgaand zwaar vervoer dient uit het stadscentrum geweerd te worden. Er zullen voorkeurroutes voor het zwaar vervoer bepaald worden.

Gerichte campagnes moeten ervoor zorgen dat mensen de categorisering van de wegen respecteren. Woonomgevingen moeten aldus gevrijwaard worden van doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer dient zijn snelheid aan te passen.

Auto's moeten vlot naar (rand-)parkings geleiden worden, zoekverkeer dient vermeden. Er wordt een gedifferentieerd parkeerbeleid gevoerd.

Gerichte aanpak van snelheidsovertredingen.

Bovenlokaal en lokaal
fietsnetwerk/ trage wegen

Het uitrustingsniveau van de fietspaden en de trage wegen dient afgestemd te worden op de categorisering en snelheidsregimes.

Aandacht voor het kruisen van de fietsroutes en trage wegen met het hogere wegennet.

Veilige en comfortabel fietsverbindingen naar de belangrijkste verkeersaantrekkende functies.

Voorzien van fietsenstallingen en bewegwijzering

	Een aangename verbinding draagt bij tot het comfort en biedt een meerwaarde op milieuvlak.
	Fietspaden dienen aangelegd te worden waar deze nodig zijn. Op wegen met een hogere selectie dan een lokale weg type III dienen bij een snelheidsregime hoger dan 70 km/u vrijliggende fietspaden voorzien te worden.
	Trage wegen kunnen soms een goed alternatief vormen, deze dienen zoveel mogelijk open gehouden te worden.
	Het vademecum fietsvoorzieningen en toegankelijk publiek domein vormen het kader.
	Ondersteunen van de maatregelen, sensibiliseren.
	Optreden tegen het parkeren van voertuigen op fietspaden en uitvoeren van fietscontroles.
Parkeerbeleid en parkeerplan (stationsomgeving en binnenstad) en de relatie tot openbaar vervoer	Het station dient ook goed bereikbaar te zijn met de auto, maar in de eerste plaats dient ook de bus een duidelijke plaats te krijgen in deze omgeving.
	Ook het langzaam verkeer dient een duidelijke plek te krijgen.
	Parking aan het station is zeer belangrijk, doch er dient naar gestreefd te worden om een groter deel van het vortransport naar het station via zachtere vervoersmodi te organiseren.
	Parkeerbeleid dient er op voorzien te zijn om ook het economisch beleid optimaal te ondersteunen, maar mag ook geen autogenererend effect hebben.
	Aandacht voor de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer.
	Halten dienen dichtter voorzien te worden bij verkeersaantrekkende activiteiten dan parkings. Deze dienen ruimtelijk geïntegreerd te worden.
	De wegcategorisering bepaalt welke soort, en of er parkeergelegenheden kunnen aangelegd worden; Dit hangt af van de snelheid, intensiteit van het verkeer en functies gelegen langs deze weg.
	Ook de relatie tov het langzaam verkeer en het openbaar vervoer is een aandachtspunt (bv. parkings in de stationsomgeving)
	Het vademecum toegankelijk openbaar domein vormt hierin een belangrijke vertrekbasis.
	Een goede afstemming dient het gebruik van de bus in het voor- en natransport naar het station te vergroten.
	Parkeerroute uitstippelen en signaleren.
	Een onderscheid tussen kort- en langparkeerders, eventueel gekoppeld aan bewonersparkeren.
	Door parkeerbeleid ook verkeer in de binnenstad ontmoedigen (hoe dichtter in de kern hoe duurder en korter het parkeren dient te zijn)
	Voldoende parkeermogelijkheden op privéterrein ontlast parkeren op straat.

5. Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C

5.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

5.1.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning

5.1.1.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost – Vlaanderen

Zottegem maakt deel uit van het zuidelijk open ruimtegebied, landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang:

- Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw
- Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen
- De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio
- Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijkeconomische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied

Zottegem is een kleinstedelijk gebied.

De kernen Sint-Maria-Oudenhove, Velzeke, Erwetegem, Elene en Leeuwerger zijn geselecteerd als woonkern.

5.1.1.2 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem

5.1.1.2.1 Beschrijving

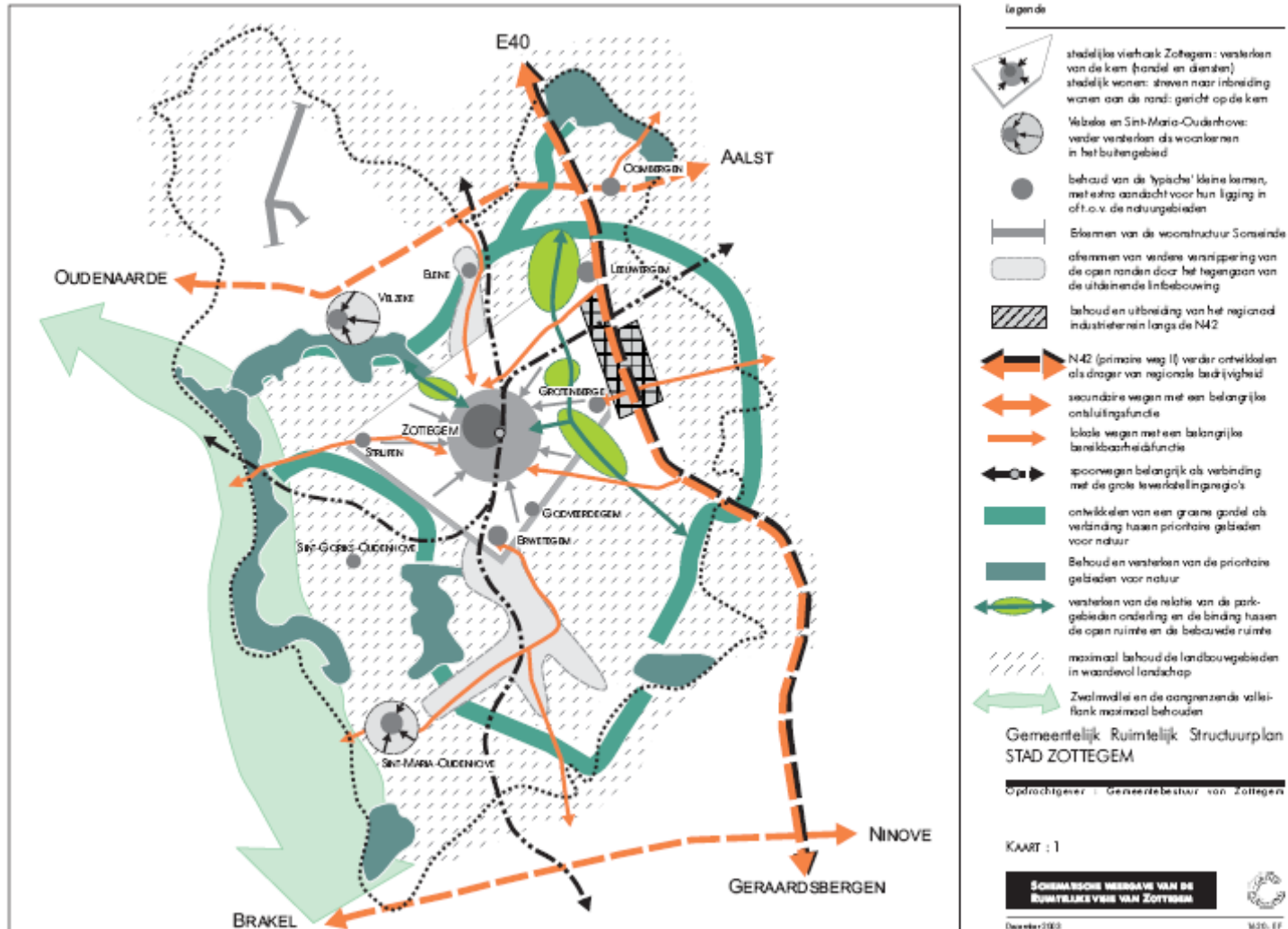
Volgende basisdoelstellingen werden in het GRS opgenomen:

- Zottegem biedt mogelijkheden om zich te ontwikkelen als een kwalitatieve en leefbare woongemeente.
- Stimuleren van de economische mogelijkheden waarover Zottegem beschikt.
- De landschappelijke hoofdstructuur steeds als basis voor verdere ontwikkelingen.
- Leefbaarheid van de grondgebonden landbouw garanderen.
- Recreatie en toerisme ondersteunen.

Dit resulteert in een aantal ruimtelijke concepten:

- Bundeling van stedelijke activiteiten binnen de stedelijke vierhoek van Zottegem.
- Gedifferentieerd beleid t.a.v. de kernen buiten de stedelijke vierhoek.
- Optimaliseren uitbreiding van verkeersaantrekkende functies op de N42.
- Bovenlokale wegontsluiting gebeurt van buitenaf.

- Het ontwikkelen van een groene gordel.
- Het maximaal behoud van de open randen t.o.v. de stedelijke vierhoek.



Figuur 2: Schematische voorstelling van de ruimtelijke visie van Zottegem (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem)

5.1.1.3 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

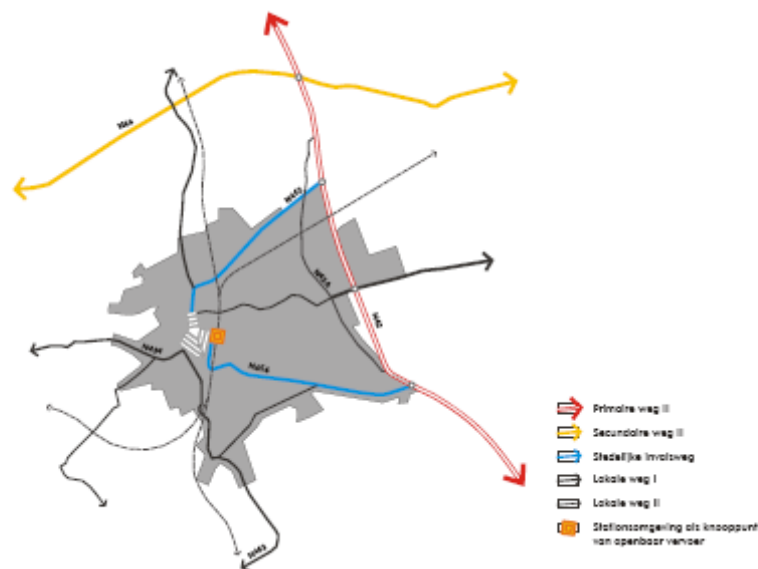
5.1.1.3.1 PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem

5.1.1.3.1.1 Beschrijving

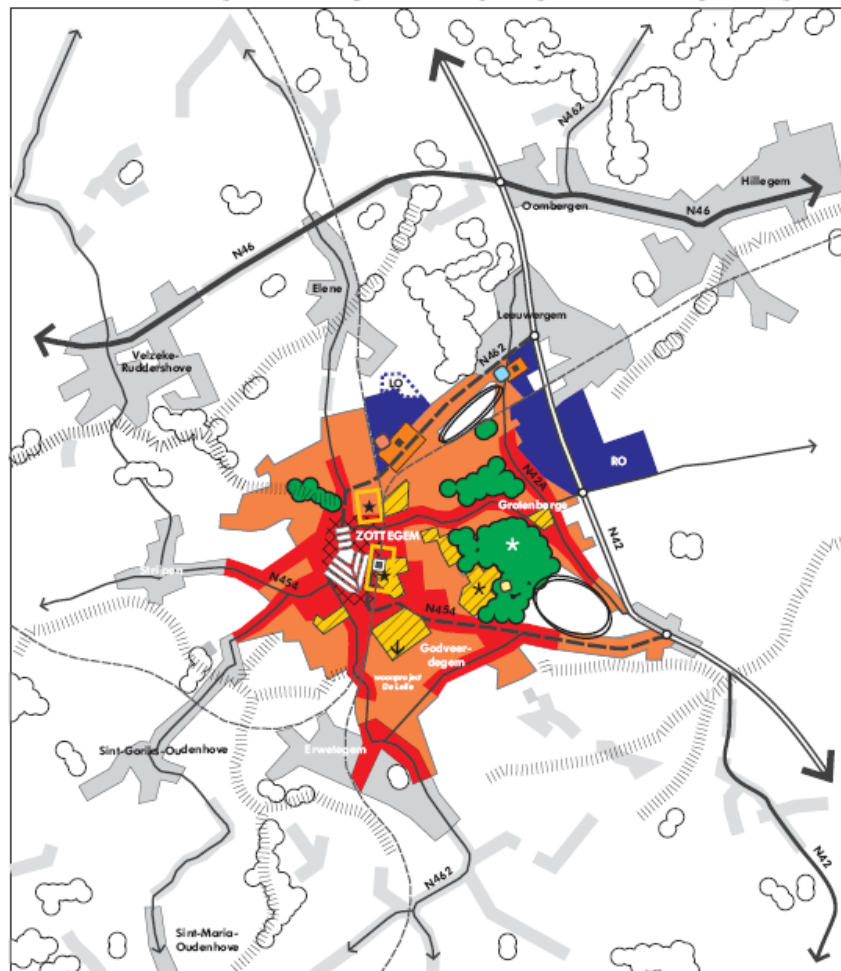
Het afbakeningsplan plan werd op 3 september 2008 goedgekeurd door de provincieraad.

Vanuit het afbakeningsproces is het wenselijk (minimaal) een volwaardige aansluiting te voorzien op de N42 ter hoogte van De Buke en de Langestraat (aansluiting stedelijke invalswegen) en ter hoogte van de Leenstraat en Sluizeken (ontsluiting regionaal bedrijventerrein).

Het station wordt ontwikkeld als een stedelijk openbaar vervoersknooppunt. De ontsluiting van het stedelijk gebied op het vlak van openbaar vervoer wordt verbeterd door Zottegem in te schakelen in het GEN (gewestelijk expresnet). Er wordt gestreefd naar een hiërarchisch opgebouwde openbaar vervoerstructuur, waarin trein en bus een complementaire rol vervullen. De trein staat voor het verbindend karakter op regionaal niveau, terwijl de bussen zorgen voor een ontsluitend karakter op stedelijk niveau en voor een verbindende rol op interstedelijk niveau. Het lokale en regionale busnet is opgebouwd rondom het stadshart en station van Zottegem en vraagafhankelijk openbaar vervoer in het buitengebied en omliggende gemeenten. Bijzonder aandachtspunt is de afstemming van de lijnvoering in functie van nieuwe stedelijke projectgebieden. Structuurbepalende openbaar vervoersassen op stedelijk niveau vallen grotendeels samen met de stedelijke invalswegen. Een noordelijke as loopt van het stedelijk kerngebied/station tot de N42 en bedient het bedrijventerrein Buke, de kleinhandelsconcentratie Buke, de site Ter Kamen, het bedrijventerrein Spelaan en de kleinhandelsconcentratie Spelaan. Een zuidelijke as loopt van het stedelijk kerngebied/station tot de N42 en bedient het ziekenhuis en de sportcluster aan de Bevegense Vijvers.



AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED ZOTTEGEM



- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|------------------------------|
| | verdichte binnenstad | | politie-brandweer |
| | versterkte woonomgeving | | uitbreiding ziekenhuis |
| | stedelijke voorziening | | stedelijk groengebied |
| | kamwinkelgebied | | stedelijk recreatief element |
| | kleinhandelsconcentratie | | stedelijk landbouwgebied |
| | strategisch stedelijk projectgebied | | doortreksterrein |
| | gemeend bedrijventerrein | | primaire weg |
| | regionaal bedrijventerrein | | secundaire weg |
| | voorstel lokaal bedrijventerrein | | stedelijke invalsweg |
| | krypton/sottos | | station |

**kaart 17 - hypothese van
gewenste ruimtelijke structuur**
augustus 2008

WES



5.1.1.3.1.2

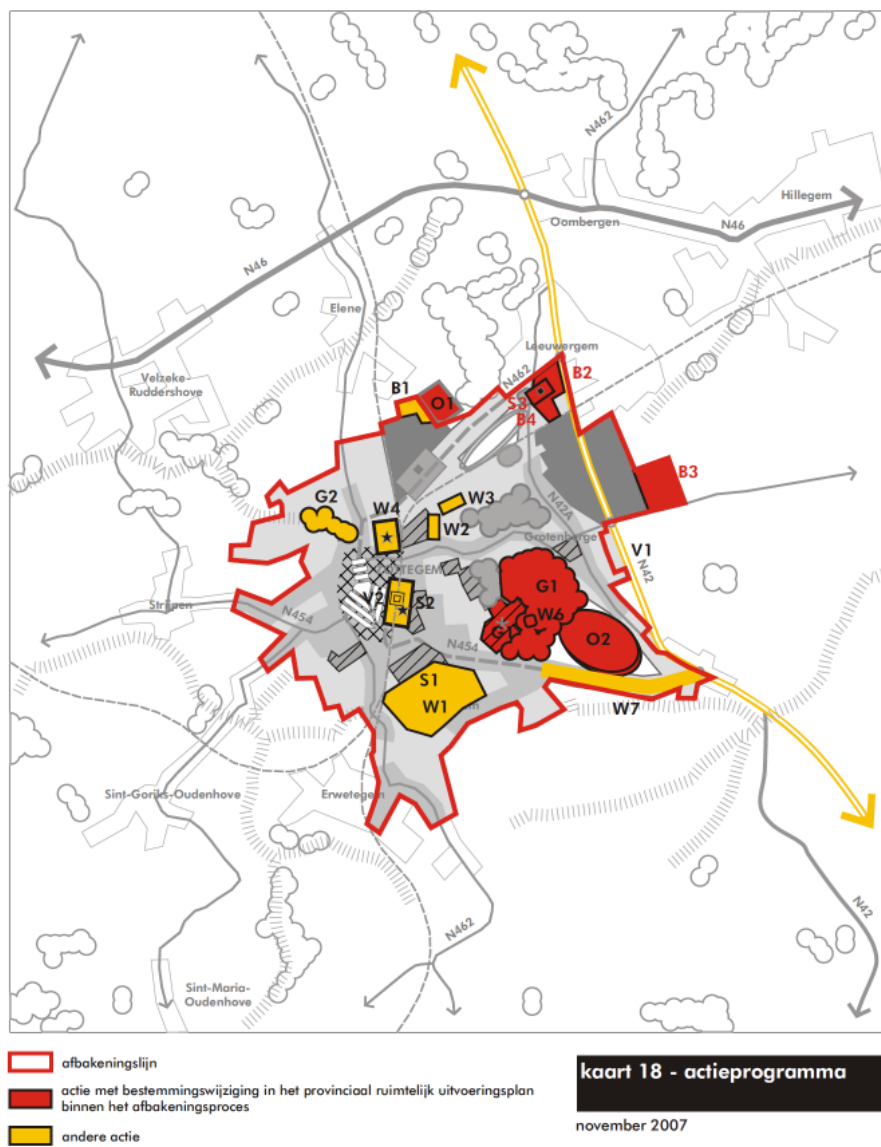
Acties

Tal van acties zijn inmiddels gerealiseerd:

- (W1) Ontwikkeling stedelijke woonomgeving en uitbreiding ziekenhuis (RUP Lelie), initiatiefnemer Stad Zottegem, partner: sociale huisvestingsmaatschappij (RUP inmiddels goedgekeurd)
- (W2) Ontwikkeling sociale woonwijk, project “Tramstatie”, initiatiefnemer: sociale huisvestingsmaatschappij Denderstreek, partner: stad Zottegem (inmiddels gerealiseerd)
- (W3) Ontwikkeling sociale woonwijk, project “Bijloke”, initiatiefnemer: Solva, partner: stad Zottegem (inmiddels gerealiseerd)
- (B1), Ontwikkeling lokaal bedrijventerrein Buke, initiatiefnemer: Stad Zottegem (BPA goedgekeurd)). De ontwikkeling gebeurt door Solva.
- (B4) Specifiek bedrijventerrein voor kleinhandel Spelaan (initiatiefnemer planopmaak: provincie, partner: stad Zottegem) (actie in het kader van het afbakeningsproces); De ontwikkeling gebeurt door de stad.
- (B2) Ontwikkeling bedrijventerrein voor kleinschalige regionale bedrijven Spelaan (initiatiefnemer planopmaak: provincie, partner: stad Zottegem) (actie in het kader van het afbakeningsproces). De ontwikkeling gebeurt door de stad.
- (B3) Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein Leenstraat (initiatiefnemer planopmaak: provincie, partner: stad Zottegem) (actie in het kader van het afbakeningsproces). De ontwikkeling gebeurt door de stad.
- (W5) Verdichting stedelijk gebied door herbenutten in onbruik geraakte (bedrijfs) gebouwen in functie van gemengde projecten (initiatiefnemer Stad Zottegem, partner: sociale huisvestingsmaatschappij) (actie reeds in uitvoering)
- (S3) Ontwikkeling site ter Kamen geïntegreerd in het bedrijventerrein Spelaan (verhoging parkeercapaciteit site Ter Kamen) initiatiefnemer planopmaak: provincie, partner: stad Zottegem (actie in het kader van het afbakeningsproces). De stad staat in voor de ontwikkeling.
- (V1) Inrichting N42 als primaire weg II, opmaak streefbeeld N42 (eventueel gewestelijk RUP) initiatiefnemer: RWO, partners: Stad Zottegem, Provincie, De Lijn 5 (actie reeds in uitvoering)

Volgende acties zijn lopende of gepland

- (W4) Invulling strategisch projectgebied Cantaert/De Klok, (Herbenutten site Cantaert voor wonen bij herlocalisatie of beëindiging bedrijfsactiviteiten), initiatiefnemers: Stad (RUP is in opmaak (Solva)- zie verder)
- (W7) Langestraat als stedelijk woongebied met mogelijkheden voor ondersteunende functies (initiatiefnemer: provincie, partner: Zottegem), (zo snel mogelijk op te starten)
- (V2) Betere treinverbindingen (Zottegem als onderdeel van het GEN) (initiatiefnemer: NMBS), opstarten als een opportuniteit zich aandient.
- Stationsomgeving als strategisch project (voor wonen, kleinhandel, pendelparking,...), initiatiefnemers: Stad Zottegem, Provincie, partners: NMBS-Holding, andere (S2), (zie verder masterplan))



WES

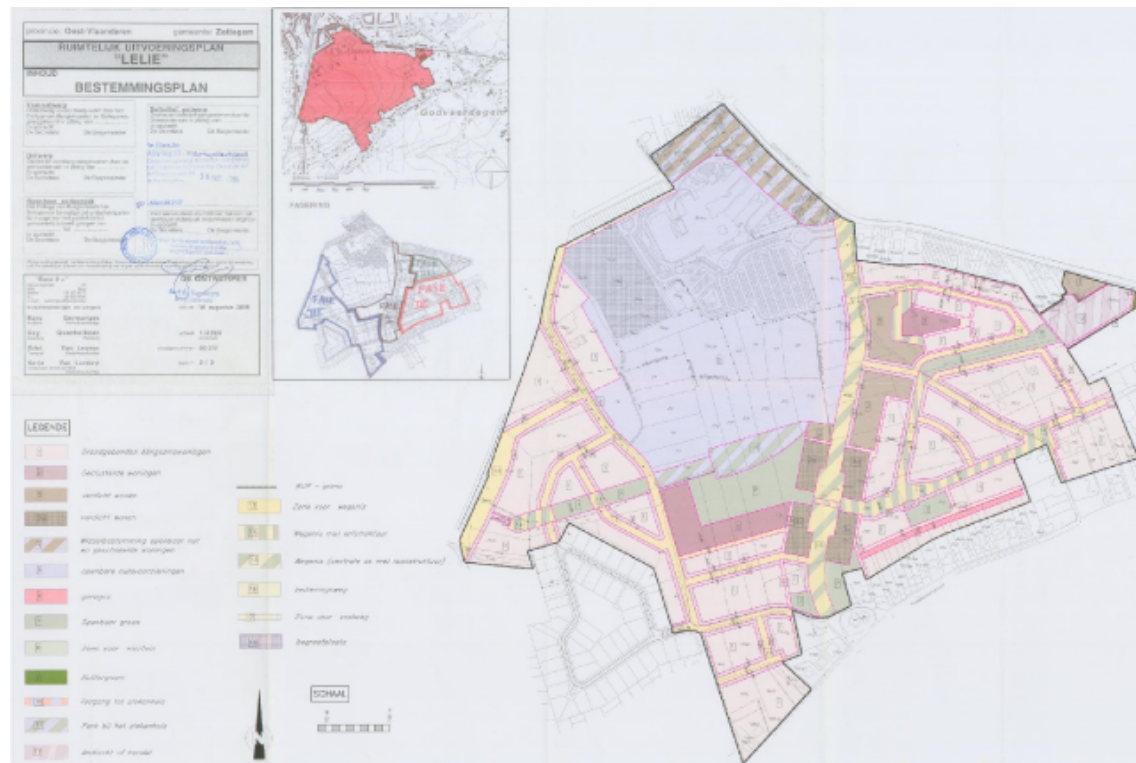


Figuur 3: Afbakeningsplan Kleinstedelijk gebied Zottegem – actieprogramma.

5.1.1.3.2

RUP Lelie

Het woonuitbreidingsgebied gelegen tussen de Godveerdegemstraat, de Tweekerkenstraat en de Erwetegemstraat zal de komende jaren ontwikkeld worden. Daartoe is een gedetailleerd bestemmingsplan opgemaakt dat de toekomstige invulling van het gebied vastlegt. De realisatie zal fasegewijs gebeuren.



Figuur 4: RUP Lelie

Met betrekking tot mobiliteit worden volgende aandachtspunten meegegeven:

- Doorgaand verkeer doorheen het ontwikkelingsgebied dient vermeden te worden.
- Er dient voldoende aandacht te gaan naar de multimodale ontsluiting van het gebied (ontsluiting via openbaar vervoer en fiets).
- De hoofdaansluiting dient te gebeuren ter hoogte van N454 Godveerdegemstraat. Deze aansluiting dient verkeersveilig ingericht te worden. Tevens dient aandacht te gaan naar voldoende doorstroming op de verdeelweg.
- Toename van de parkeerdruk op de omgeving dient vermeden te worden. Binnen het plangebied dient voldoende parkeeraanbod voorzien te worden

5.1.1.3.3 Gemeentelijk RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove

Vanuit het principe Sint-Maria-Oudenhove als landelijke kern te versterken wordt voorgesteld een nieuwe woonzone te ontwikkelen. De kloostergebouwen komen in aanmerking voor wonen. Deze zone sluit aan bij de kern en de huidige functie 'zone voor openbaar nut' is achterhaald. De kloostergebouwen staan deels leeg. Momenteel wordt een BPA opgemaakt voor de kloostersite.

De opmaak is voorlopig on hold omwille van de noodzaak aan een woonbehoeftestudie.

5.1.1.3.4 Gemeentelijk RUP Cantaert

De Stad Zottegem wenst een ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen voor site Cantaert en gaf SOLVA de opdracht hiertoe.

Aangezien het textielbedrijf zijn activiteiten reduceert op deze site, bieden nieuwe mogelijkheden zich aan. De huidige industriële bestemming op het gewestplan is grotendeels achterhaald en hindert een nieuwe dynamiek van deze plek. De volledige site is omsloten door het stedelijk weefsel waardoor een grootschalige bedrijfsfunctie die de woonkwaliteit kan bedreigen, hier niet meer op zijn plaats is. De site kan als woongebied in het stedelijk weefsel worden opgenomen. Een opname in het stedelijk weefsel als woongebied is dan ook wenselijk voor deze site.

5.1.2 Werkdomein 2A: Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.

5.1.2.1 Masterplan

Er werd een masterplan opgemaakt.

Het ontwerp bestaat uit twee delen: een masterplan voor de open ruimten in het centrum en in de stationsomgeving van Zottegem en een uitwerking van dit masterplan voor de centrale publieke ruimte in Zottegem: de Markt, de Stationsstraat en de Hoogstraat.

Het masterplan en het mobiliteitsplan werd op elkaar afgestemd.

- Het principe van het mobiliteitsplan vertrekt vanuit het weren van doorgaand verkeer in het stadscentrum. Doorgaand verkeer maakt een omcirkelende beweging rond het centrum, bestemmingsverkeer verloopt in een lussensysteem. Om het doorgaand verkeer vlot te laten verlopen moet in de verre toekomst worden gedacht aan een nieuwe verbinding tussen de Erwetegemstraat en de Groenstraat (zie verder).
- Om het centrum verkeersarm te kunnen maken wordt het parkeren opgevangen in een aantal stadsparkings gekoppeld projecten in de binnenblokken. Hierdoor kunnen de, soms beperkte, ruimten in het centrum optimaal worden gebruikt. In de toekomst moet bij elk project voor de binnenbouwblokken een stadsparking worden overwogen om op die manier het centrum stapsgewijs te ontlasten.
- Een belangrijk aspect is het verschil tussen de zijde Bevegem en de centrumzijde van de sporenbundel. Het openbaar vervoer wordt aan de centrumzijde voorzien. In Bevegem wordt het bestemmingsverkeer voor het station geconcentreerd op de Broeder Mareslaan. Daarbij is een meer gedetailleerde studie nodig van de verkeersafwikkeling op de Broeder Mareslaan in het bijzonder van de knooppunten aan de Laurens De Metsstraats en de Godveerdegemstraat.

De Stad Zottegem engageert zich om eerst bijkomende parkeerplaatsen tot stand te brengen vooraleer bestaande worden afgeschaft. De vervangende parkeervoorzieningen worden dicht bij het centrum ingepland. Het centrum zal dus op wandelafstand bereikbaar blijven.

Het project wordt uitgevoerd in twee fasen.

5.1.2.1.1 Eerste fase

In de eerste fase worden de Stationsstraat, Markt, Zavel en tot slot de Hoogstraat aangepakt. Hierbij wordt de openbare ruimte kwalitatief heringericht. Omwille van de ruimtelijke kwaliteit worden bepaalde parkeerplaatsen geherlocaliseerd. Tegelijk wordt de maximale parkeerduur beperkt, waardoor er een hogere parkeerrotatie kan ontstaan.

Stationsstraat

Volgende ingrepen worden gepland voor de Stationsstraat:

- Op korte termijn zal het doorgaand verkeer op zon- en feestdagen niet meer toegelaten worden (als proefopstelling). De Lijn krijgt altijd doorgang. Indien dit beperken van doorgaand verkeer goede resultaten meebrengt, kan deze ingreep uitgebreid worden.

- Er blijven ongeveer 10 parkeerplaatsen beschikbaar maar de toegelaten parkeerduur wordt teruggebracht tot maximaal 1 uur. Laden en lossen dient te gebeuren vanaf het Stationsplein waar de ganse dag een beperkt aantal plaatsen zullen worden voorbehouden.
- Op zon- en feestdagen is er vanaf 13 uur geen doorgaand verkeer meer toegelaten behalve voor De Lijn.

Markt

Het marktplein wordt heraangelegd en wordt volledig parkeervrij. Het plein wordt aangekleed met straatmeubilair. Het standbeeld van Egmont schuift op naar de hoek. Op die manier wordt Egmont ook zichtbaar vanuit de Stationsstraat en de Heldenlaan.

Tegen de muur van de dekanale kerk zullen een tiental parkeerplaatsen, waaronder een of twee voor laden en lossen, worden voorzien en ook hier wordt kort parkeren van toepassing, dus maximum 1 uur.

Zavel

Een tiental parkeerplaatsen, waaronder een aantal voorbehouden voor personen met een handicap, blijven behouden. Het parkeren wordt beperkt tot 1 uur.

Hoogstraat

In de Hoogstraat blijft het doorgaand verkeer op korte termijn behouden. Het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd.

5.1.2.1.2

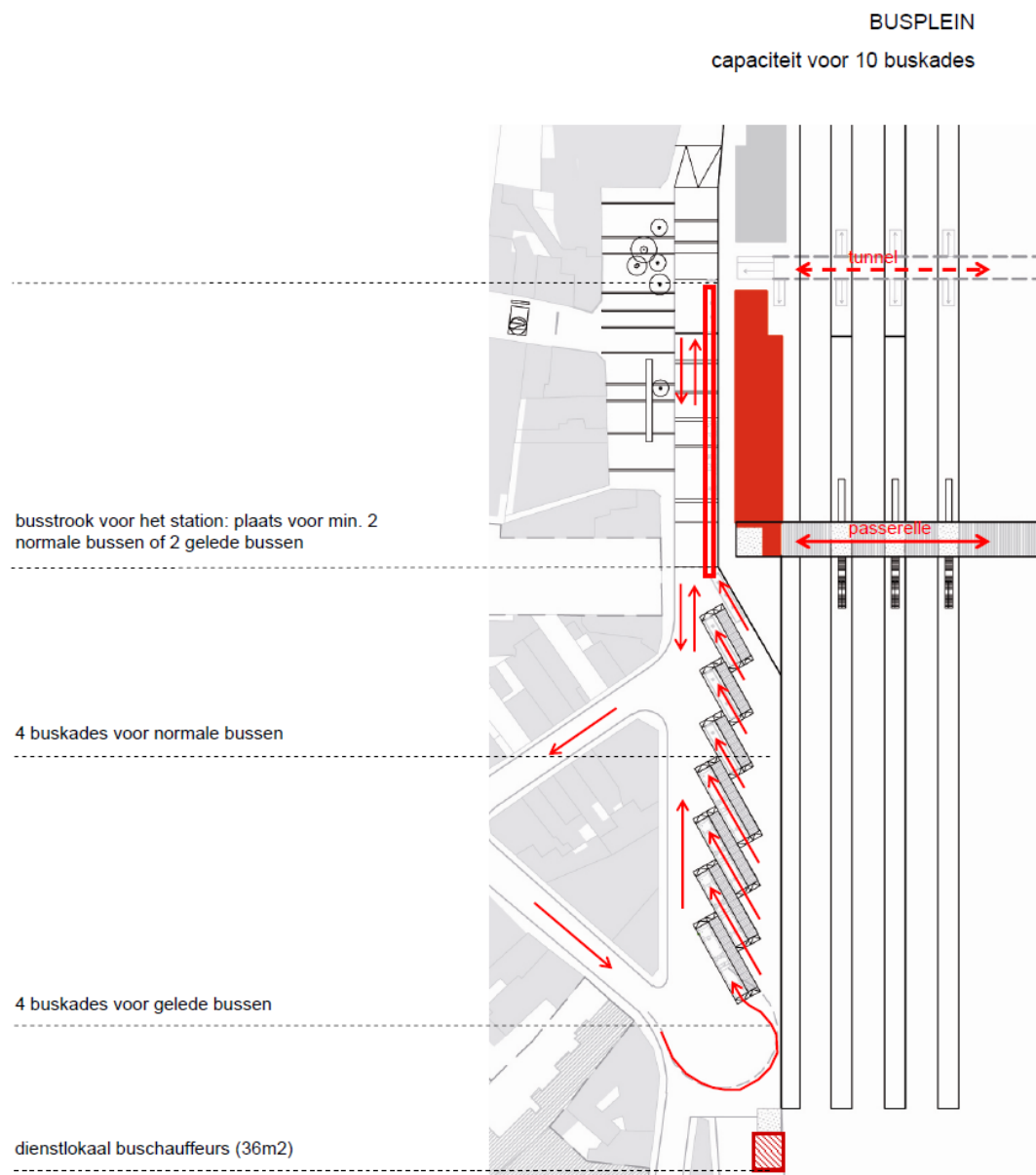
Tweede fase

De realisatie van de tweede fase is pas gepland op lange termijn. In de tweede fase worden de stationsomgeving en de Heldenlaan heraangelegd.

Door de rol van het eindstation van het gewestelijk expresnet (het GEN) zal de frequentie van de treinen van en naar Brussel nog toenemen en er wordt verwacht dat dit nog extra treinreizigers zal genereren. Het is dan ook van cruciaal belang dat de inrichting van het station en zijn omgeving en de organisatie van het busvervoer daarop worden afgestemd en dat de nodige randinfrastructuur zoals parking en bushaltes wordt voorzien. Aldus kunnen op een snelle en efficiënte manier verschillende vervoerswijzen, bus, trein, auto, fiets, te voet, met elkaar worden gecombineerd. De uitwerking zal in nauw overleg met de NMBS-Holding gebeuren. Het is de bedoeling dat NMBS-Holding een passerel aanbrengt over de sporen naar het parkeergebouw in de Broeder Mareslaan. Die parking zal bestaan uit twee bouwlagen ondergronds en drie bovengronds en ongeveer 1.100 parkeerplaatsen tellen.

Voor de Heldenlaan wordt geopteerd voor het verleggen van de rijbaan tussen de bomen. Het oorlogsmonument dat bovenaan de Heldenlaan staat zal worden verplaatst naar de onderste strook van de Heldenlaan.

Figuur 5: Masterplan Zottegem: Busplein



5.1.2.2

Project Sanitary

Het project Sanitary is een oude industriële site die wordt herbestemd. Naast het onderbrengen van een aantal stedelijke (administratieve) functies wordt ook de realisatie van een aantal appartementen voorzien.

5.1.3 A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

5.1.3.1 Gewenste ontsluitingsstructuur centrumgebied

Kaart 2: Ontsluitingsstructuur centrumgebied

De gewenste ontsluitingsstructuur van het Zottegemse centrum bevat volgende krachtlijnen:

- Doorgaand verkeer wordt geweerd uit het stadshart, en afgeleid via bestaande wegenis aan de rand van het verblijfsgebied / kernbebouwing. Hiertoe wordt een tracé van ‘verdeelweg’ uitgezet waar de lokale verbindingswegen op aansluiten.
- De toegankelijkheid van het stadscentrum uit alle richtingen voor gemotoriseerd verkeer blijft gegarandeerd: vanaf de stedelijke verdeelweg zijn de diverse stadsdelen vrij toegankelijk (behoudens een beperkt aantal straten met plaatselijk enkelrichtingsverkeer). Via een lussensysteem is het centrum bereikbaar, maar wordt doorgaand verkeer vermeden.
- Omwille van de moeilijke ruimtelijke inpasbaarheid wordt de stedelijke verdeelweg momenteel in het zuiden van het stadscentrum niet gesloten, en wordt voor een ‘hoefijzervormige’ structuur gekozen.
- Naleving van deze gewenste ontsluitingsstructuur wordt hoofdzakelijk bekomen via maatregelen inzake voorrangregeling en bewegwijzering (‘doorgaand verkeer’), en in mindere mate via fysische ingrepen of het invoeren van ‘verboden’ richtingen.

Er wordt gestreefd naar de realisatie van een **“hoefijzerstructuur”** of een **“verdeelweg”**. Dit is de ontsluitingsstructuur voor doorgaand verkeer en voor de ontsluiting van Zottegem.

Deze ontsluitingsstructuur bestaat uit volgende assen:

- Meerlaan
- Wolvenstraat
- Molenkouter tussen Wolvenstraat en Kasteelstraat
- Kasteel straat tussen Molenkouter en Graaf Van Egmontstraat
- Graaf Van Egmontstraat tussen Kasteelstraat en de Heldenlaan
- De Heldenlaan tussen Graaf Van Egmontstraat en Laurens de Metsstraat
- Laurens de Metsstraat
- Broeder Mareslaan
- Godveerdegemstraat

Deze assen worden geselecteerd als lokale wegen type I of Type II (zie verder).

Bij deze structuur is rekening gehouden met het masterplan stationsomgeving waarin gestreefd wordt naar een autoluwe zone aan de westzijde van het station en een belangrijke stationsparking aan de oostzijde van het station. Om deze integratie met het masterplan mogelijk te maken zal de tunnel van de Laurens De Metsstraat de belangrijkste verbinding vormen tussen de beide kanten van de spoorbundel. Hierdoor wordt de stationsparking beter bereikbaar vanuit het zuiden en westen. De brug van de Léonce Roelsstraat zal dienst blijven doen als lokale verbinding voor de woonwijken ten westen van de sporen. Om de verdeelweg te verduidelijken en het gebruik ervan aan te moedigen zal het circulatieplan van Zottegem op middellange termijn aangepast worden.

Voor de implementatie van de hooflijzerstructuur op middellange termijn is bijkomend onderzoek noodzakelijk. Volgende onderzoeksitems kunnen aan bod komen:

- Herinrichting van het kruispunt Broeder Mareslaan – Kastanjelaan en Godveerdegemstraat (N454) in functie van het opwaarderen van de Broeder Mareslaan. Het wegbeeld dient duidelijk aan te geven dat de as Broeder Mareslaan – Godveerdegemstraat (N454) de belangrijkste as is.
- Onderzoek naar de haalbaarheid van tweerichtingsverkeer in Laurens De Metsstraat, Graaf van Egmontstraat en Kasteelstraat
- Noodzaak naar de eventuele herinrichting van het kruispunt Neerhofstraat - Heldenlaan - Laurens De Metsstraat en van het kruispunt Heldenlaan – Graaf van Egmontstraat
- Onderzoek naar de haalbaarheid van de verbreding van de spoorwegtunnels Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat
- Onderzoek naar de haalbaarheid en de wenselijkheid van een nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat, voor de eventuele ontlasting van de Hoevestraat en de Tweekerkenstraat (deels).

Op lange termijn kan overwogen worden de Stationsstraat en de Markt verkeersvrij te maken. Dit zal pas verder in overweging genomen worden na evaluatie van de proefopstelling waarbij de Stationsstraat tijdelijk verkeersvrij wordt gemaakt (zie 5.1.2.1.2).

5.1.3.2

Categorisering van de wegen

Kaart 3: wegenselectie

De gewenste ontsluitingsstructuur wordt vertaald in volgende wegenselectie.

Primaire wegen

Het Vlaams gewest selecteert de N42 als een primaire weg type II. Deze wegen hebben een verzamel functie voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor de kleinstedelijke gebieden verzorgen deze wegen de verbinding naar het hoofdwegennet.

Secundaire wegen

De provincie Oost – Vlaanderen selecteert de N46 van N9 (Erpe-Mere) tot N8 (Oudenaarde) als secundaire weg type II; De rol van de weg is het verzamelen van regionaal verkeer uit de omliggende hoofddorpen en woonkernen in het Zuidelijk Openruimtegebied. De weg verzorgt tevens de regionale verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Zottegem, en verder tussen Zottegem en het regionaalstedelijk gebied Aalst.

Lokale wegen

De stad Zottegem selecteert de lokale wegen.

Lokale wegen type I:

Lokale wegen type I hebben als hoofdfunctie het verbinden op lokaal niveau, en als aanvullende functie het verzamelen op bovenlokaal niveau. De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau.

Volgende wegen worden in Zottegem geselecteerd als lokale weg type I:

- De assen Buke N462, Godveerdegemstraat - Langestraat N454 en Elenestraat koppelen het stedelijk gebied Zottegem aan het hogere wegennet, i.c. de N42 en N46.
- De as Erwetegemstraat – Kloosterstraat – Smisshoek – Ten Ede en Brakelstraat N462 verbindt de kern Sint-Maria-Oudenhove met het stedelijk gebied Zottegem enerzijds, met Brakel anderzijds. De Klemhoutstraat zorgt voor de verbinding met Lierde.
- De as Sint-Andriessteenweg – Rijkestraat N454 verbindt het stedelijk gebied Zottegem met Roborst

- De Meerlaan, die de verbinding vormt tussen de as Erwetegemstraat – Kloosterstraat – Smissenhoek – Ten Ede en Brakelstraat N462 en de as Sint-Andriessteenweg – Rijkestraat N454
- De Leenstraat verbindt de kern Herzele¹ met de N42
- De Oombergenstraat verbindt Sint-Lievens-Houtem met de N46
- De assen deelsluitmakend van de verdeelweg
 - Meerlaan
 - Wolvenstraat
 - Molenkouter tussen Wolvenstraat en Kasteelstraat
 - Kasteel straat tussen Molenkouter en Graaf Van Egmontstraat
 - Graaf Van Egmontstraat tussen Kasteelstraat en de Heldenlaan
 - De Heldenlaan tussen Graaf Van Egmontstraat en Laurens de Metsstraat
 - Laurens de Metsstraat
 - Broeder Mareslaan
 - Godveerdegemstraat

Lokale wegen type II:

Lokale wegen type II hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van een gebied (vb. kern, wijk, industrie- of dienstzone) op lokaal niveau. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde, en het verdelen van binnenkomend verkeer in een homogeen verkeersbeleid.

Tot dit type van lokale wegen worden geselecteerd:

- De Grotenbergestraat verzamelt het verkeer in het gebied tussen Bevegem en Grotenberge
- De Leenstraat krijgt bij voorkeur een selectie als lokale weg type II, aangezien de voornaamste functie van deze weg de ontsluiting van Grotenberge is. Bovendien dient deze weg van een lagere categorie te zijn dan de belangrijkste verbindingswegen van Zottegem met de N42 (Buke en Langestraat).
- De Tweekerkenstraat ontsluit de kern Godveerdegem.
- De Bevegemstraat (en een klein deel van de Kastanjelaan) (tussen Bevegemstraat en Bevegemsevijvers) vervullen een ontsluitingsfunctie voor verschillende woongebieden, de recreatiezone Bevegemse Vijvers en het stadion van KSV Sottegem en de scholen.
- De as Meileveld - Traveins - Ten Bosse - Sint-Goriksstraat – Oudenhovestraat ontsluit de kern Sint-Goriks-Oudenhove

¹ Opmerking: deze selectie wijkt af van de voorgestelde selectie uit de uitwerkingsnota. Het is aangewezen deze weg te selecteren als lokale weg type I (in plaats van lokale weg type II) omwille van de verbinding van Herzele met N42.

- De as Lieve-Heerstraat - Romeins Plein - Beugelstraat ontsluit Velzeke en Strijpen.
- De assen Opstalstraat - Sponseindestraat en Balegemstraat ontsluiten het 'open gebied' ten noorden van de N46, maar hebben geen verbindende functie tussen het stedelijk gebied Zottegem enerzijds en de gemeente Oosterzele anderzijds.
- De Klemhoutstraat, aangezien de voornaamste functie van deze weg de ontsluiting van Lierde is. (in overeenstemming met selectie Lierde.)

5.2 Werkdomein B - Netwerken per modus

5.2.1 B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

5.2.1.1 Verblijfsgebieden

De gebieden waar de verblijfsfunctie primeert, zullen ingericht worden als een verblijfsgebied. Dit geldt voor het centrum van Zottegem en voor de centra van de kleinere kernen. In de verblijfsgebieden heeft de verkeersdeelnemer zijn volle aandacht nodig voor de interactie met allerlei soorten deelnemers en vertoont hij een aan de omgeving aangepast verkeersgedrag. De verblijfsgebieden worden uitgerust op maat van de zwakke weggebruiker (voetganger en fietser). Daarbij staat het opwaarderen van de verkeersleefbaarheid centraal; met garanties naar verkeersveiligheid toe. Volledige vermenging van de verkeersdeelnemers wordt nagestreefd. Bij de (her) inrichting van het openbaar domein is de meest ideale werkwijze uit de gaan van coherent stedenbouwkundige ontwerpen van de publieke ruimte. Hierbij wordt gedacht aan verkeersvrije of luwe zones, versterkt door snelheidsbeperkende maatregelen, een sluitend voetgangersnetwerk, de uitbouw van rustplekken, onderhouden groenvoorzieningen, pleinwerking, de integrale aanpak van schoolomgevingen, het creëren van poorteffecten aan de grenzen van verblijfsgebieden.

In het centrum van Zottegem wordt een hoofdstructuur van een assen uitgewerkt. De hoofdstructuur bestaat uit 2 noord- zuidassen gelegen aan beide zijden van de spoorwegbundel en een dwarsende oost – west as via de voetgangerstunnel. In Bevegem splitst deze in een noord-oostelijke en zuid-oostelijke variant. Aan deze hoofdassen wordt een ruimtelijk – structurerend vermogen toegekend. De assen fungeren als hefboom voor het stedenbouwkundig stedelijk beleid. De tracékeuze van de assen wordt bepaald door de spreiding van de ruimtelijke functies in het centrumgebied, en opteert zo veel mogelijk rechtstreekse looproutes te omvatten; gebruik makend van bestaande wegenis.

- De noord- zuidas Heldenlaan – Hoogstraat verbindt de randparking Meersstraat , het Egmontkasteel (Cultureel Centrum) en de kleinhandelsconcentratie Heldenlaan – Markt – Stationstraat met de Luchtbal
- De noord-zuid as Bevegem verbindt de pendelparking en rustoord Ter Deinsbeke met het station, de pendelparking broeder Mareslaan en het AZ Sint – Elisabeth
- De oost – westas vormt via het winkelcentrum Stationsstraat en de spoorwegtunnel de link tussen beide noord- zuidassen, en verbindt verder de schoolomgevingen Kollegestraat en het sportcomplex Bevegemse Vijvers met de Binnenstad.

Deze hoofdassen vallen deels samen met de parkeeroute en de lokale assen. ,De verschillende functies op deze assen zullen met elkaar moeten verzoend worden. Deze hoofdstructuur valt niet noodzakelijk samen met de bovenlokale fietsroutes en de wandelroutes.

Kaart 4: ruimtelijk structurerende hoofdassen

De hoofdstructuur wordt geïmplementeerd in het masterplan. De belangrijkste assen worden heraangelegd. Bij de heraanleg krijgt de zachte weggebruiker meer ruimte. Er wordt een stedelijke as gecreëerd, die gevormd wordt door de Heldenlaan en de Markt, de oorsprong van Zottegem. Deze as wordt uitgebreid met de Stationstraat die de beide delen van Zottegem, ten oosten en westen van de spoorbundel met elkaar verbindt.

De Markt wordt één doorlopende ruimte van het stadhuis tot de gevels van de woningen achter de kerk. In de Heldenlaan en de Stationsstraat wordt één continue ruimte gerealiseerd zonder hoogteverschillen, met betere dwarsverbindingen. Banken en bomen bakenen de uitloopruimten af.

Op lange termijn zal een passerel aangelegd worden die de twee zijden van het station met elkaar verbindt.

5.2.1.2

Voetgangersnetwerken

Kaart 5: voetgangersnetwerk

Het voetgangersnetwerk bestaat uit de diverse bestaande recreatieve wandelroutes; Gallo-romeinenroute, Jan de Lichtepad, Velzekepad, Elenepad, Oombergenpad, Leeuwergempad, Centrumwandeling, Breiveldepad, Godveerdegempad, Erwetegempad, Struikroverspad, Sint – Hubertuspad, Traveinsbeekpad, Oudenhovepad, Fosttreinpad, en het Sint - Gorikspad. Voor het uitrusten van deze wandelroutes worden maatregelen genomen inzake verharding, verlichting, kruidingen met gemotoriseerd verkeer, bewegwijzering, straatmeubilair (infoborden, zitbanken, vuilnisbakken,).

De gemeente verbindt zich er toe de bestaande wandelroutes te onderhouden.

5.2.2 B.2 Fietsroutenetwerk

5.2.2.1 Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk

Kaart 6: Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk

In het fietsnetwerk wordt een hiërarchische structuur ingebouwd met onderscheid tussen een bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk.

Het bovenlokaal fietsnetwerk is samengesteld uit:

- Fietspaden over lange afstand
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Oost - Vlaanderen

Het lokale fietsnetwerk is samengesteld uit:

- De verbindingen van het provinciaal fietsnetwerk die niet geselecteerd werden in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het provinciaal fietsnetwerk van de provincie Oost-Vlaanderen is opgebouwd uit assen die voor de verbinding zorgen tussen de diverse gemeenten en deelgemeenten. Per (deel-)gemeente wordt een centraal punt gekozen, van waaruit de meest wenselijke fietsverbinding naar een ander punt (andere aanliggende gemeente of deelgemeente) uitgezet wordt. Dit impliceert dat er een fijnmazig net wordt gecreëerd dat eerder gericht is op lokale ontsluitingen van wijken en dat zowel een recreatieve als een functionele werking heeft.
- Bijkomende wegen die een rol hebben als lokale fietsverbindingen.

Ook op de wegsegmenten die niet geselecteerd zijn als onderdeel van het fietsnetwerk en waar de fietspadeninfrastructuur ondermaats is, zullen maatregelen getroffen worden om de verkeersveiligheid te verhogen (bv in de Langestraat).

De inrichtingsprincipes volgens het vademecum fiets worden gehanteerd.

Bij de uitbouw en de realisatie van het **fietsnetwerk** dient met volgende vereisten rekening gehouden:

- Het fietsnetwerk dient een hiërarchisch geheel te vormen, waarbij lokale fietsroutes aansluiten op bovenlokale routes.
- Het fietsnetwerk dient veilig te zijn (menging waar kan, scheiden waar moet)
- Het fietsnetwerk dient comfortabel te zijn (verharding, hellingsgraad, materiaal gebruik,)

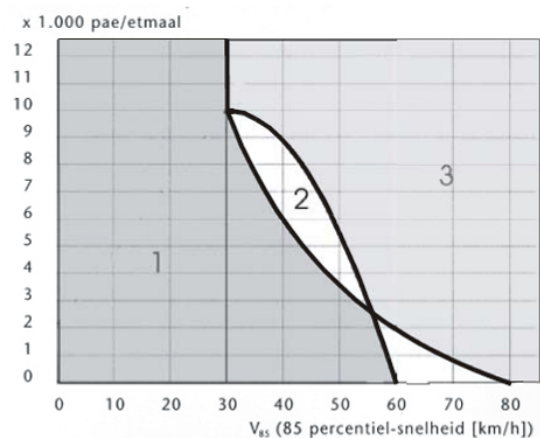
- Het dient direct te zijn
- Het dient aantrekkelijk te zijn

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km per uur

- Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal dan wordt een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) voorgesteld. Eventueel kunnen fietssuggestiestroken overwogen worden, zodat plaats van de fietser visueel wordt aangeduid op rijbaan met gemengd verkeer.
- Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal dan dienen fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel voorzien te worden, afhankelijk van intensiteit ((zie Figuur 6: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km per uur

- Tweezijdige fietsvoorzieningen is algemene regel
- Indien intensiteiten hoger zijn dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk. Er dien afgewogen te worden of het fietspad aanliggen verhoogd of vrijliggend die voorzien te worden.
- Indien de intensiteiten later liggen dan 5500 pae/etmaal dan kan een gemengd profiel, fietssuggestiestroken of fietspaden, afhankelijk van de intensiteiten (zie Figuur 6: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)



Figuur 6: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)

De horizontale as van de grafiek geeft de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer weer, dus niet de wettelijk toegestane snelheden of de ontwerpsnelheden.

Gebied 1: Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

Gebied 2: Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar.

Gebied 3: Fietspaden altijd noodzakelijk. Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgesteld wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 2	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussen-strook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

5.2.2.2

Fietsparkeervoorzieningen

Mensen willen zich verplaatsen op een comfortabele en kwalitatieve manier. De uitbouw van een hoogwaardige fietsinfrastructuur draagt mee bij tot dit comfort. Volgende uitgangspunten moeten voor ogen genomen worden²:

- Bij alle openbare gebouwen (gemeentehuis, bibliotheek, sportcentrum...) en op publieke locaties (station, recreatiedomein, winkelcentrum...) moeten voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn die diefstalbestendig en zo veel mogelijk vandaalongevoelig zijn. Bovendien dient de inplanting zo *dicht mogelijk bij de ingang* van het openbaar gebouw (of andere) te zijn.
- Verder is het aan te bevelen om bij de aanleg van publieke parkeergarages ook overdekte fietsenstallingen te voorzien, die beantwoorden aan de kwalitatieve eisen, gesteld in dit hoofdstuk.
- Bushaltes kunnen uitgerust zijn met fietsparkeervoorzieningen. Ze liggen of zo dicht mogelijk bij de halte te liggen. Dit bevordert bovendien de sociale veiligheid. Ze bevinden zich bij voorkeur aan die kant waar 's morgens het grootst aantal mensen vertrekt, maar de voorzieningen kunnen natuurlijk ook aan beide kanten van de weg geplaatst worden.
- Carpoolparkings moeten uitgerust zijn met hoogwaardige fietsparkeerplaatsen (overdekt, diefstal- en vandaalbestendig).
- Bedrijven worden aangezet tot het voorzien van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Rekening houdend met de geplande stationsontwikkelingen zal een bijzondere aandacht gaan naar de fietsstalplaatsen ter hoogte van het station.

² Vademecum Fietsvoorzieningen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

5.2.3 B.3 Openbaarvervoernetwerk

Kaart 7: Openbaarvervoernetwerk

5.2.3.1 Spoor

Het station Zottegem maakt onderdeel uit van het Gewestelijk ExpresNet (GEN). Het GEN heeft als bedoeling de pendelaars naar Brussel een betere dienstverlening te geven, met een hogere frequentie en meer zitplaatsen. Het Gewestelijk ExpresNet moet de aanzienlijke toename van de mobiliteitsbehoeften in en rond de hoofdstad opvangen. Er kan verwacht worden dat het aantal pendelaars sterk zal toenemen. Een bijzondere aandacht gaat naar de intermodaliteit ter hoogte van het station. Er wordt een nieuw busstation gerealiseerd, en er worden bijkomende parkeerplaatsen voor fietsen en wagens voorzien.

De Lijn pleit op IR – niveau voor een rechtstreekse verbinding tussen Zottegem en Aalst. De relatie Aalst – Burst wordt thans functioneel gereden op spoorlijn 82 met slechts enkele ritten per dag. De relatie tussen de stedelijke gebieden Zottegem – Aalst is slechts mogelijk door middel van een overstap in Denderleeuw. De Lijn pleit voor een continue rechtstreekse exploitatie tussen Zottegem en Aalst door gebruik te maken van de spoorlijn 82. Deze rechtstreekse verbinding versterkt de bereikbaarheid van het regionaalstedelijk gebied Aalst en wordt een structurele feeder voor de sneltram Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas.

5.2.3.2 Bussen

In het parallel planproces 'Evaluatie en Optimalisatie van het GEN van, in, naar en rond Brussel' wordt een lijnvoering opgesteld in diverse scenario's om het Gewestelijk ExpresNet Brussel vorm te geven. De Lijn wenst met de hier voorgestelde openbaar-vervoerstructuur maximaal ondersteunend te zijn voor het GEN-spooraanbod.

In kader van het masterplan werd voorzien in een concentratie van alle bussen aan de centrumzijde van het station. Het busstation biedt ruimte voor halten van 10 bussen, waarvan minimum 3 gelede bussen.

Er kan onderzocht worden hoe de bedrijvenzones Leenstraat en Buke beter bereikbaar gemaakt worden via netmanagement van De Lijn.

5.2.3.3 Overstapvoorzieningen

Met de herinrichting van het station gaat een bijzondere aandacht naar de overstap tussen de fiets, de wagen, de trein en de bus. De overstaprelaties dienen kwalitatief goed te zijn, zodat de alternatieven voor de wagen aantrekkelijk zijn en blijven.

- Afstemming tussen bus en trein wordt geoptimaliseerd door de afstemming van de bedieningen en door de ruimtelijke interactie tussen spoorweg – en busstation (cf. masterplan)
- Aan het spoorweg-en busstation van Zottegem baat vzw Groep Intro Oost-Vlaanderen het fietspunt uit, in samenwerking met de stad en de NMBS-Holding (sinds 2010). Er wordt toezicht gehouden en de fietsstallingen worden onderhouden. Fietsgebruikers kunnen er tevens terecht voor fietsverhuur en kleine herstellingen volgens het thuiskomprincipe.
- De parkeervoorzieningen in de nabijheid van het station worden uitgebreid en worden voorbehouden en uitgerust op maat van de pendelaar.

5.2.4

B.4 Herinrichting van wegen

5.2.4.1

N 42 als primaire weg type II

Voor de N42 werd een streefbeeldstudie opgemaakt. Daarin werden verschillende acties opgenomen.

De volgende wegen blijven een aansluiting op de N42 behouden:

- Steenweg op Aalst (N46): Hollands complex
- N462 Buke – Veldweg (VRI of dubbelstrookrotonde (voorkeur)).
- Leenstraat: Hollands complex
- N454 Langestraat: Het knooppunt N42 – Langestraat N454 – Gentsesteenweg N42b wordt geïntegreerd tot één kruispunt ter hoogte van de Langestraat (combinatie rechtein- rechtuit en rotonde)

Alle andere bestaande kruispunten worden volledig afgesloten van de N42.

Volgende acties worden geformuleerd voor de herinrichting van de N42 op grondgebied van Zottegem

- Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46, AWV, (na 2017)
- Ondertunneling N46 (AWV – na 2017)
- Controle op respectering verkeersborden F9
- Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn
- Herinrichting kruispunt De Buke: (aanleg rotonde) (AWV, na 2017)
- Herinrichting kruispunt Leenstraat (aanleg tunnel) (AWV, Lange termijn)
- Verwijderen van fietspaden (om gebruik van de lokale wegen aan te moedigen) (AWV, na 2017)
- Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)

5.2.4.2 N46 als secundaire weg type II

Voor de N46 werden twee streefbeelden opgemaakt: N46 oost en N46 west

5.2.4.3 Streefbeeldstudie N46-oost

De provincie Oost-Vlaanderen liet een streefbeeld opmaken voor de N46, voor het wegvak van N9 (kruispunt Vijfhuizen, Erpe-Mere), tot N42 (kruispunt De Vos te Zottegem (2006).

Volgende acties werden voor dit wegvak geformuleerd.

- Accentueren van de oude trambedding als fietspad. De oversteek vormt één van de belangrijke schakels in dit netwerk. Het is dan ook zeer belangrijk dat deze op een zo veilig mogelijke manier kan fungeren. Deze actie wordt dan ook voorzien op korte termijn (inmiddels gerealiseerd) Initiatiefnemer: provincie, partner: Zottegem)
- Verbeteren fietspaden Hillegem-Oombergen, KT, initiatiefnemer: Provincie, partners Herzele en Zottegem
- aanleg voetpaden Oombergen (reeds gerealiseerd) initiatiefnemers: Zottegem , partner: de provincie
- TV3V-project Oombergenstraat (KT, inmiddels gerealiseerd) initiatiefnemer: Vlaams Gewest,

5.2.4.3.1 Streefbeeldstudie N 46-west

Op het grondgebied van Zottegem zijn volgende acties voorzien.

Op korte termijn (2006-2011):

- Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N 46 (Doolbosweg wordt doodlopend, geen specifieke maatregelen nodig op de N46).
- optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat (voorzien van suggestiestrook en fietssluis in zijstraten om fietsers veilig en met voorrang te laten vertrekken³).
- ontdebelen fietspad Velzeke-Elene en terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u

Op middellange termijn (2012-2016):

- herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontdebelling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid, herschikken parkeren, aanleg voetpad
- beveiligen fietsoversteek Sparrenbosdreef - Nieuwege .

³ Er wordt gestart met de werken vanaf augustus 2011. Het kruispunt Opstalstraat en Lieveheerstraat wordt geoptimaliseerd. Hierbij zal een fietssluis voorzien worden in de Opstalstraat.

Op lange termijn (na 2016):

- herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect, afslagstrook ter hoogte van belangrijke kruispunten
- bestaand aanliggend fietspad Velzeke-Elene vrijliggend maken (opwaarderen inrichting randstrook)

AWV stelt voor om de acties “ontdubbelen fietspad Velzeke-Elene” (korte termijn volgens streefbeeld) en “bestaand aanliggend fietspad Velzeke-Elene vrijliggend maken” (middellange termijn volgens streefbeeld) tegelijkertijd op middellange termijn te realiseren via het convenantenbeleid.

5.2.4.4 Lokale wegen

5.2.4.4.1 Lokale verbindingswegen

Lokale verbindingswegen hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Aanvullende functies zijn het ontsluiten en toegang verlenen. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met de hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

Volgende inrichtingsprincipes worden voorop gesteld⁴:

- Snelheidsregime:
 - BUBEKO: 70 km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Asmarkering aanwezig
 - Randmarkering aanwezig
- Aantal rijstroken: 1 x 2 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - BUBEKO: 3 m
 - BIBEKO: 2.75 m (3 m bij regulier dienst OV en vrachtroute)
- Mogelijke kruispuntvormen*:
 - met hoofdwegen: geen rechtstreekse aansluiting

⁴ Op basis van “Categorisering van de lokale wegen”, Valere, Donné

- met primaire wegen:
 - BUBEKO: Hollands complex, lichtengeregeld kruispunt
 - BIBEKO: lichtengeregeld kruispunt, rotonde
- met secundaire wegen: lichtengeregeld kruispunt, rotonde, voorrangsregeling (B9 of B15)
- met lokale wegen: voorrangsregeling (verkeersborden B9 of B15)
- Voetgangersvoorzieningen:
 - BUBEKO: geen specifieke voorzieningen nodig
 - BIBEKO: voetpaden en oversteekplaatsen
- Parkeervoorzieningen: buiten de rijstroken (indien noodzakelijk)
- Bouwvrije stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn
 - BIBEKO: geen
- Openbaar vervoer
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
 - Verhoogde inrichtingen:
 - BUBEKO: geen plateaus
 - BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens

Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem

- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen)
 - BUBEKO (70 km per uur) :
 - vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
OF
vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m)
 - tussenstrook: minimale breedte > 1 m (> 0.70 m met verticaal scheidend element)
 - BIBEKO of maximaal 50 km per uur):
 - (verhoogd)aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - tussenstrook: aanbevolen breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25 m)

5.2.4.4.1.1 Selectie

Zie 5.1.3

5.2.4.4.2 Lokale ontsluitingswegen

Lokale ontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Naast de ontsluitingfunctie neemt het toegang verlenen ook een belangrijke plaats in . De weg ontsluit een lokaal gebied (vb. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen lokale wegen type IIa: lokale ontsluitingswegen en lokale wegen type IIb: Industriële ontsluitingswegen

Volgende inrichtingsprincipes worden voorop gesteld⁵:

Lokale weg type IIa: lokale ontsluitingsweg	Lokale weg type IIb: industriële ontsluitingsweg
Snelheidsregime: <ul style="list-style-type: none"> • BUBEKO: 70 km/u • BIBEKO: 50 km/u 	Idem IIA
Belijning: <ul style="list-style-type: none"> • Asmarkering afwezig • Randmarkering aanwezig 	Belijning: <ul style="list-style-type: none"> • Asmarkering aanwezig • Randmarkering aanwezig (idem Ila)
Aantal rijrichtingen: doorgaans dubbelrichtingsverkeer	Aantal rijstroken: 1 x 2
Effectieve rijbaanbreedte (incl. belijning/excl. goot): <ul style="list-style-type: none"> • algemeen: 4.5 m (eventueel met verharde kantstrook 	Effectieve rijstrookbreedte (incl. belijning/excl. goot):

⁵ Op basis van “Categorisering van de lokale wegen”, Valere, Donné

<p>van 0.5 m)</p> <ul style="list-style-type: none"> 6 m bij regulier dienst OV en vrachtroute 	<ul style="list-style-type: none"> BUBEKO: 3.30 m BIBEKO: 3.15 m
<p>Mogelijke kruispuntvormen:</p> <ul style="list-style-type: none"> met hoofdwegen: geen rechtstreekse aansluiting met primaire wegen: <ul style="list-style-type: none"> BUBEKO: Hollands complex, rechts in-rechts uit BIBEKO: rechts in-rechts uit, verkeerslichtengeregeld kruispunt, rotonde met secundaire wegen: lichtengeregeld kruispunt, rotonde, voorrangregeling (B9 of B15) met lokale wegen: voorrangregeling (verkeersborden B9 of B15), voorrang van rechts 	<p>Mogelijke kruispuntvormen:</p> <p>Idem type IIa, uitgezonderd:</p> <ul style="list-style-type: none"> met lokale wegen: voorrangregeling (verkeersborden B9 of B15)
<p>Voetgangersvoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen indien noodzakelijk</p>	<p>Idem IIa</p>
<p>Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan</p>	<p>Parkeervoorzieningen: buiten de rijstroken</p>
<p>Bouwwrije stroken:</p> <ul style="list-style-type: none"> BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn BIBEKO: geen 	<p>Idem IIa</p>
<p>Openbaar vervoer</p> <p>Halteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> BUBEKO: bushavens 	<p>Idem IIa</p>

<ul style="list-style-type: none"> • BIBEKO: halte op de rijstrook <p>Verhoogde inrichtingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • BUBEKO: geen plateaus • BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens 	
<p>Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen)</p> <p>BUBEKO (max 70 km per uur) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m) OF vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m) • tussenstrook: minimale breedte > 1 m (> 0.70 m met verticaal scheidend element) <p>BIBEKO of max 50 km per uur</p> <ul style="list-style-type: none"> • (verhoogd) aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte:1.50 m) • tussenstrook: aanbevolen breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25 m) 	Idem IIA

5.2.4.4.2.1

Selectie

Zie 5.1.3

5.2.4.5 Zwaar vervoer

Kaart 8: Routeplan zwaar vervoer

Conform de doelstelling van de wegencategorisering waarbij het doorgaand verkeer zo lang mogelijk via de verbindingswegen (primaire, secundaire en lokale wegen I) wordt geleid, wordt door het zwaar vervoer van en naar Zottegem een ontsluitingsstructuur voorgesteld waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van het 'hogere' wegennet.

- Het stedelijke gebied Zottegem wordt ontsloten via de Elenestraat, de Buke N462 en de Langestraat N454
- De woonkern Velzeke wordt ontsloten via de Provinciebaan N46
- Het regionaal bedrijventerrein langs de N42 wordt ontsloten via de Leenstraat en Sluizeken/Wassenhovestraat
- Het lokaal bedrijventerrein Buke wordt ontsloten via Buke N462.

5.2.4.6 Bewegwijzeringsplan

Bewegwijzeringsplannen dienen opgemaakt voor de verschillende modi afzonderlijk. "gewoon" gemotoriseerd verkeer, zwaar verkeer en fietsverkeer. Een bewegwijzeringsplan vertrekt vanuit drie invalshoeken: ruimtelijke structuur, de verkeersstructuur en de plaatselijke bestemmingen⁶.

Het gemeentelijke bewegwijzeringsplan voor gewoon gemotoriseerd verkeer dient te beantwoorden aan de categorisering van de wegen en leidt het verkeer via de gewenste boomstructuur . bovenlokaal verkeer via het hogere wegennet (primaire en secundaire wegen), lokaal verkeer via het plaatselijke wegennet (lokale wegen type I). Ontsluitend verkeer op niveau van de kernen wordt geleid via de verzamelwegen (lokale wegen type II). Herkomst- en bestemmingsverkeer hoort thuis op de erfwegen (lokale wegen type III).

Voor het vrachtverkeer worden de variante ontsluitingsroutes gesignaleerd. Het bestaande bewegwijzeringsplan voor het fietsverkeer wordt aangepast aan de gekozen netwerkstructuur.

5.2.4.7 Onderhoudsplan

Onderhoudsplannen van de verkeersinfrastructuur worden opgemaakt per vervoersmodus. Wegen, fietspaden, voetpaden en andere voorzieningen voor voetgangers/fietsers, halte-uitrustingen, verlichting, ... worden onderhouden volgens een eigen onderhoudsplan (timing, budget, ...) los van andere wegenwerken of het toevallig samenlopen van omstandigheden (vb. rioleringswerken) .

⁶ Bewegwijzering, de kunst van het vak, Koning Boudewijnstichting, 1994)

5.2.5

B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Kaart 9: Wensbeeld snelheidsbeleid

Verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door diverse factoren: verkeersdrukte, conflicten tussen verschillende soorten verkeersdeelnemers (zwaar verkeer, fietsers, voetgangers, ...) , 'leesbaarheid van de weginfrastructuur, overdreven snelheid , weersomstandigheden, onaangepast rijgedrag, ... Binnen de verschillende netwerken kwamen diverse knelpunten aan bod en werden infrastructurele maatregelen geformuleerd: uitbouw van verblijfsgebieden, realiseren van fietsnetwerken, ... Deze worden onderstaand niet herhaald.

Het bepalen van duidelijke richtsnelheden zijn eveneens een belangrijke hefboom om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er wordt gestreefd naar een helder snelheidsregime, op basis van snelheidszones.

- Als algemeen principe geldt dat de maximale snelheid 70 km per uur bedraagt
- Op de N42 wordt een uitzondering gemaakt en bedraagt de maximale snelheid 90 km per uur. Ter hoogte van de kruispunten wordt de snelheid teruggebracht naar 70 km per uur.
- Ter hoogte van de kernen en de woonstraten worden snelheidszones gerealiseerd van maximaal 50 of 30 km per uur.
- Soms kan het aangewezen zijn de snelheid plaatselijk te verlagen, omwille van de specifieke situatie van een bepaalde weg

Door de creatie van snelheidzones wordt duidelijk aangegeven wat de maximaal toegelaten snelheid is en wordt het aantal verkeersborden beperkt.

5.2.6

B.6 Parkeerbeleid

Kaart 10: Parkeren

De stad Zottegem trekt resoluut de kaart van de ruimtelijke kwaliteit. Bijgevolg worden op strategische plaatsen het aantal parkeerplaatsen beperkt. Echter, de stad verbindt er zich toe steeds eerst bijkomende parkeerplaatsen te realiseren, vooraleer bestaande plaatsen worden afgeschaft. Het marktplein wordt heraangelegd en wordt parkeervrij. In een aantal centrumstraten wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Deze worden elders gecompenseerd.

Opdat de juiste parkeerder op de juiste plaats zou parkeren is er een gedifferentieerd parkeerregime geldig. Hierbij wordt gestreefd om langparkeerders zoveel mogelijk aan de rand van het centrum te laten parkeren. Het centrum wordt zoveel mogelijk voorbehouden voor kortparkeerders of bewoners.

- Het gehele stadscentrum, operationeel gedefinieerd als gelegen binnen de ontsluitingsweg wordt voorbehouden voor kortparkeren. Daarom wordt betalend parkeren of blauwe zone ingevoerd. Het parkeerregime wordt gedifferentieerd naargelang de parkeerdruk die heerst in het gebied en in functie van de gewenste rotatiegraad . De zone betalend parkeren en blauwe zone zal uitgebreid worden in de straten waar een hoge parkeerdruk heerst vanaf het moment dat er een alternatief kan geboden worden.

- Langparkeren wordt geconcentreerd langsheen de verdeelweg, aan de rand van het stadscentrum:
 - Parking Deinsbekestraat
 - Parking NMBS (voornamelijk tijdens het weekend)
 - Parking Meersstraat
 - Parking De Muze
 - Parking Bevegemse Vijvers

Een goede bewegwijzering naar deze parkings is noodzakelijk. De parkeerroute zal via de verdeelroute verlopen. Op de parkeerroute zal duidelijke aangegeven worden welk aanbod er op de verschillende parkings.

Op termijn zal de parkeerdruk in de stationsomgeving verder toenemen. Omwille van de hoge druk op de stationsparking en de te verwachten toename van de vraag is het zeer belangrijk dat er een bijkomend aanbod aan parkeerplaatsen gecreëerd wordt in de stationsomgeving. In de omliggende straten zal parkeerduurbepanking ingevoerd worden om de parkeerdruk te beperken.

In de toekomst zal nagegaan worden welke locaties in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van bijkomende randparkings. Dit zal gebeuren in kader van het vergunningenbeleid.

Omwille van het beperkt potentieel aanbod aan parkeerplaatsen wordt maximaal gestreefd naar een modal shift. Maatregelen hiertoe zijn (zie ook C. Ondersteunende maatregelen) :

- Promoten fietsgebruik en gebruik van openbaar vervoer om de stad te bereiken, in plaats van autogebruik, via informatiecampagnes, campagnes zoals “met belgerinkel naar de winkel”, ...
- Betalend parkeren aan station (ook voor abonnementen, laag tarief) om pendelaars die op korte afstand wonen te stimuleren gebruik te laten maken van de fiets of busvervoer
- Invoeren derdebetalerssysteem
- Stimuleren alternatieven (fiets, bus, trein) voor werknemers en bezoekers via bedrijfsvervoersplannen
- ...

5.3 Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen

5.3.1 C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.

Vervoersmanagement is een vraaggerichte benadering in het goederen – en personenvervoer om via informatie, advisering, ontwikkeling van transportgebonden producten, communicatie, organisatie en coördinatie te trachten de houding en het gedrag van de burger te veranderen ten voordele van de duurzame overplaatsingswijzen, om aldus tot minder individueel autogebruik te komen. Belangrijkste doelgroepen hierbij zijn het woon-werk en zakelijk verkeer, het woon-schoolverkeer, het winkel en recreatief verkeer.

Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- Opstellen van bedrijfsvervoersplannen
- Opstellen van schoolvervoersplannen
- Organisatie van schoolpooling

De gemeentelijke overheid als werkgever kan ook direct invloed uitoefenen op de vervoerswijze van haar werknemers (gemeentepersoneel) door het promoten van duurzame vervoersmiddelen. Als voorbeeld kan hier gedacht worden aan

- Dienstverplaatsingen bij voorkeur met de fiets en het openbaar vervoer (bestaat reeds)
- Fietsvergoedingen in het woon-werkverkeer (bestaat reeds)
-

5.3.2 C.2 Tarifiering

Inspelen op de kostprijs van een vervoerswijze kan zowel op een directe manier (vb; benzineprijs) als indirect (vb. belastingsaftrek woon-werkverkeer). Maatregelen te nemen op gemeentelijk vlak situeren zich vooral in de gebruikskost van parkeervoorzieningen of de prijs van het openbaar vervoer.

Als voorbeeld kan worden gedacht aan:

- Reserveren van de “beste” parkeerplaatsen op publieke en private parkeerterreinen voor carpoolers
- Specifieke doelgroepen van stadsbewoners subsidiëren voor verplaatsingen met het openbaar vervoer (derde betalerssysteem)
- Betalende parkeerplaatsen
- ...

5.3.3 C.3 Algemene sensibilisering

Algemene campagnes ten gunste van alternatieve vervoerswijzen motiveren de burger en geven voorlichting. Hierbij worden argumenten inzake milieu, gezondheid en voordeligheid aangekaart met het doel mensen aan te sporen om het autogebruik te beperken. Ook communicatie omtrent het mobiliteitsplan zelf, en de relatie naar de (geplande) infrastructuurwerken draagt hiertoe bij.

Als voorbeeld kan gedacht worden aan:

- Via stedelijke informatieblad wordt bekendheid gegeven aan nieuwe initiatieven inzake mobiliteit
- Bij de aanvang van elk schooljaar wordt in de lagere scholen een promotiecampagne gericht naar de leerlingen en hun ouders om het fietsgebruik in de stad te verhogen
- Periodiek wordt een promotiecampagne gericht naar de leerlingen van het middelbaar onderwijs gevoerd om het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen
- Op drukke koopmomenten (bvb de solden) wordt in het stadscentrum de aandacht op de pendelparkings en de perifere parkings gericht (d.m.v. folderacties)

5.3.4 C.4 Specifieke marketing

In tegenstelling tot algemene sensibilisering werkt specifieke marketing met een resultaatgerichte communicatie naar welomlijnde doelgroepen.

Als voorbeeld kan gedacht worden aan:

- Specifieke faciliteiten voor de fietser in gebouwen van werkgevers: kleedkamers uitgerust met douches, afgesloten fietsstallingen, bergkastjes
- Aanmaken van een bereikbaarheidsgids oor de bedrijven met nadruk op de duurzame vervoerswijzen
- Nieuwe fietsroutes
- Verruimd aanbod van De Lijn
- Het gebruik van de pendelparkings tijdens het weekend

5.3.5 C.6 Handhaving

Het handhavingsbeleid uit te oefenen door de wegbeheerders en de politie splits zich toe op de volgende punten:

- Controle van de snelheids- en parkeerregimes. In het bijzonder wordt aandacht geschonken aan het langparkeergedrag in de centrumstraten
- Controle op respect voor voetgangers en fietsers (bvb voorrangsregeling bij zebrapaden)
- Routinecontroles voor sluipverkeer in woonstraten

5.3.6

C.7 Beleidsondersteuning

De gemeentelijke aandacht inzake mobiliteit in Zottegem wordt op de voet gevolgd door de Schepenen voor Openbare Werken, Verkeer en Mobiliteit. Volgende maatregelen worden genomen, om het gemeentelijk beleid terzake verder te ondersteunen:

- Advisering door de Gemeentelijke Verkeersraad; volgens het takenprofiel zoals opgenomen in het Mobiliteitshandboek
- Beleidsvoorbereiding door de interne Mobiliteitscel, samengesteld uit vertegenwoordigers van het College, de technische diensten en de politie
- Opvolging van de mobiliteitscel door een specifiek hiertoe opgeleid mobiliteitsambtenaar, uitgerust met de nodige hulpinstrumenten (performante hard- and software, budget voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken, ...);

5.4

C.8 Monitoring en evaluatie

Het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en het effectief tot stand brengen van een duurzame mobiliteit op het gemeentelijk niveau vormt stof voor de komende jaren. Een doordachte fasering en een prioriteitsstelling, met het oog op een tastbare vooruitgang, zijn dan ook belangrijk. Ook het feit dat de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid duidelijk voeling heeft met het bewerkstelligen van een grondige mentaliteitswijziging bij de weggebruiker, zal maken dat een aantal resultaten niet steeds op korte termijn te realiseren zijn.

Vornoemde redenen bewegen er zeker toe om een relevante implementatieperiode voor het mobiliteitsbeleid te voorzien, waarbij een periode van 10 tot 15 jaar gangbaar is. Temeer omdat de maatregelen niet altijd onmiddellijk zullen effect hebben, zou zelfs een periode van 20 jaar mogen worden aangenomen. Het spreekt voor zich dat dergelijke beleidsperiodes onderhevig zijn aan diverse maatschappelijk veranderingen, die mede zich laten voelen op vlak van verkeer en vervoer. Hierdoor zullen op termijn de nodige bijstellingen aan het beleid en ook het actieprogramma noodzakelijk zijn.

Om er voor te zorgen dat het mobiliteitsplan een dynamisch plan wordt, en kan anticiperen op het maatschappelijk evolutieproces maar zeker ook te zorgen dat het beleid wel degelijk de juiste beslissingen en maatregelen neemt, is nood aan een adequaat monitorings- en evaluatiesysteem.

Een eerste vereiste vormt het detecteren van de discrepanties tussen de werkelijke mobiliteitssituatie en het nagestreefde mobiliteitpatroon. Voor de onderlinge vergelijking van de beide situaties kunnen een aantal indicatoren aangewend worden. Deze indicatoren houden verband met de doelstellingen die in het mobiliteitsplan staan ingeschreven. Voor de hand liggend indicatoren zijn :

- Verkeersveiligheid op het stedelijke wegennet
- Verkeersleefbaarheid in de kern- en woongebieden (diverse raakvlakken)
- Bereikbaarheid van traffic builders zowel in het stadscentrum als meer perifeer gelegen
- Modal split bij de weggebruikers
- ...

Niet alle indicatoren kunnen op eenzelfde of met eenzelfde frequentie als evaluatie-instrument gehanteerd worden. Sommige indicatoren laten zich vlotter hanteren (bvb veiligheid), andere dienen eerder gereserveerd te worden voor evaluatie over lagere periode (bvb leefbaarheid).

In de rand van deze evaluatieprocedure zou het wenselijk zijn om steeds te werken aan de hand van een kwantificeerbare methodiek. In deze methodiek wordt de voor-en nasituatie van een bepaalde maatregel gemeten, bvb snelheidsmetingen voor en na het aanleggen van een verkeersremmer. De praktijk laat echter vermoeden dat een dergelijke methodiek niet altijd voor alle criteria realiseerbaar is. Temeer omdat eenduidige richtlijnen daaromtrent nog ontbreken, is het opbouwen van een realistische kwantitatieve doelstelling niet dadelijk mogelijk. Daarnaast is voor een aantal aspecten het gemeentelijke niveau onderhevig aan invloeden vanuit het bovenlokale niveau, hetgeen de kwantitatieve evaluatie tevens bemoeilijkt.

Evaluatie-elementen	Doelstellingen	Criteria	Methodiek
Ruimtelijke structuur BPA/RUP Categorisering	Geïntegreerde benadering ruimtelijke ordening- verkeer – infrastructuur	Bereikbaarheid, verkeersproductie	Mober
Verkeersstructuur Verblijfsgebieden Fietsnetwerk Openbaar vervoer Routing Parkeren	Leefbaarheid (on)veiligheid Bereikbaarheid	Hinder Ongevallenanalyse Snelheidsmetingen Reistijden Herkomst/bestemmingen Parkeergebruik	Verkeersleefbaarheidindex, Nis, vaststellingen politiemetingen, verkeersmodel ./ enquêtes, parkeeronderzoek
Ondersteuning Vervoersmanagement Tariëring Sensibilisering Marketing Handhaving beleidsondersteuning	Modal – shift	Appreciatie modal shift	Verkeersmodel /enquêtes

6. Actieplan

6.1 Actieprogramma A-B-C

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Herziening		Verkeersleefbaarheid	LT	Laag	Stad	ARP	
A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Verdere invulling woonuitbreidingsgebied gelegen tussen Provinciebaan, Velzekestraat, Kerklandstraat, Zwartestraat	Velzekestraat - Zwartestraat		MLT	Hoog	Stad	ARP	
A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove	Sint -Maria - Oudenhove		MLT	Hoog	Stad	ARP	
A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Cantaert	centrum		KT	Middel	stad	ARP	Apart budget
A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Lelie	Leliestraat	verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	stad	ARP	Apart budget
A.2: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Project Sanitary	centrum		KT		Stad		Apart budget

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat	centrum	ruimtelijke kwaliteit	KT	middel	Stad	vlaams Gewest	3 000 000
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg Passerel tussen oost- en westzijde van station	centrum	bereikbaarheid	LT	hoog	Infrabel	Stad	
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Heldenlaan	centrum	ruimtelijke kwaliteit	LT	Middel	Stad	Vlaams Gewest	
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitrusting wandelroutes	algemeen	veersveiligheid	continu	middel	stad		
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Smissenhoek (Erwetegem) (ikv module 10)	Erwetegem	veersleefbaarheid	KT	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Penitentenlaan (Velzeke)	Erwetegem	veersleefbaarheid	KT	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Sint – Andriessteenweg (N454) (schoolomgeving Strijpen)	Sint - Andries	veersveiligheid	KT	hoog	stad	AWV, De Lijn	420 000

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Schoolomgeving Grotenberge met beveiligen oversteekvoorziening Warande - Grotstraat	Gentsesteenweg	verkeersveiligheid	KT	hoog	stad	AWV, De Lijn	200 000
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Dokter Van Wymerschlaan - Acacialaan	Acacialaan	verkeersveiligheid	LT	hoog	stad		
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg voetpaden	algemeen	verkeersveiligheid	continu	hoog	stad		
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris trage wegen	algemeen	bereikbaarheid	LT	laag	stad	vzw trage wegen	
B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietsweg langs spoorlijn Aalst - Erpe - Mere - Herzele	spoorlijn	bereikbaarheid	MLT	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
B.2: fietsroutenetwerk	Doortrekking fietsweg langs spoor van Melle tot Leopold III-straat	spoorlijn	bereikbaarheid	MLT	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
B2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad langs spoor Zottegem - Geraardsbergen	spoorlijn	Bereikbaarheid	- LT	- hoog	- Provincie	- Stad, Infrabel	
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg	Hoge Weg	bereikbaarheid	LT	laag	Stad	Provincie	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.2: fietsroutenetwerk	Inrichting Doolstraat als fietsweg, eventueel met tractorsluis, inrichting Moelde en Wurmendries	Doolstraat	Verkeersveiligheid	KT	Hoog	Stad	Provincie	100 000
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad Beugelstraat	Beugelstraat	verkeersveiligheid	MLT	Hoog	Stad	AWV, Provincie	
B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietspad Velzeke-Elene op de N46 via convenantenbeleid	N46 west	verkeersveiligheid	MLT	Hoog	AWV	Stad	
B.2: fietsroutenetwerk	Voorzien van fietsstallingen uit fase 1 masterplan	centrum	bereikbaarheid	KT	Hoog	Stad		5 000
B.2: fietsroutenetwerk	beveiligen fietsoversteek Nieuwege - Sparrenbosdreef	N46 - oost	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	1 500
B.2: fietsroutenetwerk	Verbetering fietspad op de N46 "Steenweg op Aalst" te Oombergen voor een lengte van 150 meter vanaf N42 richting Aalst	N46 oost	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	
B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Opstalstraat - Lieve Heerstraat - Provinciebaan (N46)	Provinciebaan	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad	AWV	1 500
B.2: fietsroutenetwerk	Aanbrengen bewegwijzering	algemeen	bereikbaarheid	continu	hoog	Stad	Provincie	
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/ Spende tot gemeentegrens met Lierde (fietsfondsdossier)	Pijperzele	Verkeersveiligheid	KT	middel	Stad	Provincie	12000

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13)	N8	Verkeersveiligheid	MLT	Hoog	Geraardsbergen	Brakel, Lierde, Zottegem	
B.3: openbaar vervoer	Betere treinverbindingen ri Brussel (Zottegem als onderdeel van het GEN) en Aalst,	stationsomgeving	bereikbaarheid	MLT	Hoog	NMBS	de Lijn, Stad, ARP	
B.3: openbaar vervoer	Afstemming busaanbod op treinaanbod	stationsomgeving	bereikbaarheid	MLT	Hoog	de Lijn	NMBS	
B.3: openbaar vervoer	Realisatie openbaar busstation aan centrumzijde met ruimtelijke interactie tussen het spoor-en busstation (cf. Masterplan)	stationsomgeving	bereikbaarheid	LT	hoog	De Lijn, NMBS-Holding	Stad	
B.3: openbaar vervoer	Realisatie bijkomende parkeerplaatsen pendelaars	stationsomgeving	bereikbaarheid	LT	Hoog	NMBS-Holding	Stad	
B.3: openbaar vervoer	Onderzoek naar betere bereikbaarheid van de bedrijvenzones Leenstraat en Buke via netmanagement van De Lijn	Leenstraat, Buke	bereikbaarheid duurzaam	MLT	hoog	de Lijn	bedrijven	

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.3: openbaar vervoer	Fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan belangrijkste bushaltes	stationsomgeving	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad, indien niet kaderend binnen masterplan Stationsomgeving, NMBS-Holding, de Lijn indien in kader van masterplan	de Lijn, Stad	5 000
B.4: Herinrichting van de wegen	Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46	N42	bereikbaarheid	LT	laag	AWV	Stad	
B.4: Herinrichting van de wegen	Ondertunneling N46	N42	bereikbaarheid	LT	laag	AWV	Stad	
B.4: Herinrichting van de wegen	Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn	N42	bereikbaarheid	MLT	hoog	De Lijn		
B.4: Herinrichting van de wegen	Verwijderen van fietspaden ter bevordering van het gebruik van de lokale wegen als fietsroute	N42	verkeerveiligheid	KT	laag	AWV	Stad	
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)	N42	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	2 743 000
B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N46 (Doolbosweg wordt doodlopend, Geen specifieke maatregelen nodig op de N46)	N46 west		KT	middel	AWV	Stad	
B.4: Herinrichting van de wegen	Optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat	N46 west	verkeersveiligheid	in uit-voering	hoog	AWV	Stad	
B.4: Herinrichting van de wegen	Terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u	N46 west	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Provincie	5 000

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontdebbling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid, beschikbaar parkeren, aanleg voetpad	N46 west	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	150 000
B.4: Herinrichting van de wegen	Herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect	N46 -west	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	stad	
B.6: categorisering lokale wegen	Bijkomend onderzoek in functie van de implemenatie van de hoefijzerstructuur (masterplan tweede fase)	centrum	bereikbaarheid	MLT	middel	stad	de lijn, NMBS-Holding	
B.4: Herinrichting van de wegen	Verbreiding ondertunneling Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat	centrum	verkeersveiligheid	LT	Hoog	Infrabel		
B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat	centrum	verkeersleefbaarheid	LT	Middel	Stad		
B.4: Herinrichting van de wegen	Evaluatie proefopstelling verkeersvrij maken Stationsstraat en Markt	centrum	verkeersleefbaarheid	KT	Middel	Stad		15 000
B.4: Herinrichting van de wegen	- Herinrichting Langestraat N454 en aanleg fietspad	N454	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad	AWV	
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Faliestraat	Faliestraat	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad		
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Tweekerkenstraat	Tweekerkenstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad		

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Molenkouter	centrum	verkeersveiligheid	MLT	hoog	stad		
B.4: Herinrichting van de wegen	Onderhoudsplan voetpaden, fietsroutes en infrastructuur	algemeen	ruimtelijke kwaliteit	jaarlijks	middel	Stad		
B.4: Herinrichting van de wegen	Aanpassen bewegwijzeringsplan	algemeen	verkeersleefbaarheid	continu	Hoog	stad		
B.5. Verkeersveiligheidsmaatregelen	Implementatie snelheidszones	algemeen	verkeersveiligheid	MLT	Middel			
B.6: Parkeerbeleidsplan	Heraanleg parkeervrije Markt	centrum	verkeersleefbaarheid	KT	Middel	Stad		Zie hoger (Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat)
B.6: Parkeerbeleidsplan	Onderzoek mogelijkheden bijkomende randparkings (in kader van het vergunningenbeleid)	centrum	bereikbaarheid	continu	middel	stad		
B.6: Parkeerbeleidsplan	Uitbreiding Parkeeraanbod station	stationomgeving	bereikbaarheid	LT	hoog	NMBS-Holding	Stad	
B.6: Parkeerbeleidsplan	Aanpassing parkeerregimes: betalend parkeren en blauwe zone	centrum	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad		
B.6: Parkeerbeleidsplan	Duidelijke bewegwijzering naar parkeerplaatsen voor langparkeren	centrum	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad		

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan AZ Sint - Elisabeth	Az Sint-Elisabeth	duurzaamheid	KT	hoog	ziekenhuis	stad, provincie	2 000
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan bedrijvenzone Buke, Leenstraat, Ballingsweg	bedrijvenzone	duurzaamheid	KT	hoog	bedrijven	stad, provincie	2 000
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoersplannen	scholen	duurzaamheid	KT	hoog	scholen	stad, provincie	2 000
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Vervoerswijzekeuze woon-werkverplaatsing stadspersoneel	algemeen	duurzaamheid	lopende	hoog	Stad		
C.2. Tarifiëring	Bijsturing betalend parkeersysteem	centrum	duurzaamheid	continu	hoog	stad		
C.2. Tarifiëring	Derde betalerssysteem openbaar vervoer	algemeen	duurzaamheid	LT	hoog	Stad	NMBS	
C.3. Algemene sensibilisering	Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking, ...)	algemeen	duurzaamheid	continu	Hoog	Stad		
C.3. Algemene sensibilisering	Betrokkenheid bevolking bij specifieke projectrealisaties (inspraakvergaderingen , info-doorstroming, ...)	algemeen	duurzaamheid	continu	Hoog	Stad		

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
C.3. Algemene sensibilisering	Spandoekcampagnes (bij start nieuwe schooljaar, ...)	algemeen	duurzaamheid	lopende				
C.4. specifieke marketing	Promotieprojecten rond "Zottegem regionale Koopstad"	algemeen	duurzaamheid	lopende	Hoog	Stad		
C.4. specifieke marketing	Fietsroutes (via stadplannen)	algemeen	duurzaamheid	lopende	Hoog	Stad		
C.4. specifieke marketing	Fietsverhuur station	stationomgeving	duurzaamheid	lopende	Hoog	NMBS-Holding		
C.4. specifieke marketing	Verkeerspark voor scholieren	scholen	duurzaamheid	lopend	Hoog	Stad		
C.5. Handhavindsbeleid	Snelheidscontroles	algemeen	verkeersveiligheid	lopende	Hoog	politie		
C.5. Handhavindsbeleid	Parkeercontroles	algemeen	verkeersleefbaarheid	lopende	Hoog	Parkeerbedrijf		
C.6. Beleidsondersteuning	Gemeentelijke verkeersraad	algemeen		lopende	hoog	Stad		

Tabel 1: Actieprogramma volgens werkdomeinen

6.2 Werkprogramma per locatie

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
Acacialaan	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Dokter Van Wymerschlaan - Acacialaan	verkeersveiligheid	LT	hoog	stad		
algemeen	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitrusting wandelroutes	verkeersveiligheid	continu	middel	stad		
algemeen	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg voetpaden	verkeersveiligheid	continu	hoog	stad		
algemeen	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris trage wegen	bereikbaarheid	LT	laag	stad	vzw trage wegen	
algemeen	B.2: fietsroutenetwerk	Aanbrengen bewegwijzering	bereikbaarheid	continu	hoog	Stad	Provincie	
algemeen	B.4: Herinrichting van de wegen	Onderhoudsplan voetpaden, fietsroutes en infrastructuur	ruimtelijke kwaliteit	jaarlijks	middel	Stad		
algemeen	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanpassen bewegwijzeringsplan	verkeersleefbaarheid	continu	Hoog	stad		
algemeen	B.5. Verkeersveiligheidsmaatregelen	Implementatie snelheidszones	verkeersveiligheid	MLT	Middel			
algemeen	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Vervoerswijzekeuze woon-werkverplaatsing stadspersoneel	duurzaamheid	lopende	hoog	Stad		
algemeen	C.2. Tarifiëring	Derde betalerssysteem openbaar vervoer	duurzaamheid	LT	hoog	Stad	NMBS	

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
algemeen	C.3. Algemene sensibilisering	Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking, ...)	duurzaamheid	continu	Hoog	Stad		
algemeen	C.3. Algemene sensibilisering	Betrokkenheid bevolking bij specifieke projectrealisaties (inspraakvergaderingen, info-doorstroming, ...)	duurzaamheid	continu	Hoog	Stad		
algemeen	C.3. Algemene sensibilisering	Spandoekcampagnes (bij start nieuwe schooljaar, ...)	duurzaamheid	lopende				
algemeen	C.4. specifieke marketing	Promotieprojecten rond "Zottegem regionale Koopstad"	duurzaamheid	lopende	Hoog	Stad		
algemeen	C.4. specifieke marketing	Fietsroutes (via stadplannen)	duurzaamheid	lopende	Hoog	Stad		
algemeen	C.5. Handhavindsbeleid	Snelheidscontroles	verkeersveiligheid	lopende	Hoog	politie		
algemeen	C.5. Handhavindsbeleid	Parkeercontroles	verkeersleefbaarheid	lopende	Hoog	Parkeerbedrijf		
algemeen	C.6. Beleidsondersteuning	Gemeentelijke verkeersraad		lopende	hoog	Stad		
algemeen	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Herziening	Verkeersleefbaarheid	LT	Laag	Stad	ARP	
Az Sint-Elisabeth	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan AZ Sint - Elisabeth	duurzaamheid	KT	hoog	ziekenhuis	stad, provincie	2 000

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
bedrijvenzone	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan bedrijvenzone Buke, Leenstraat, Ballingsweg	duurzaamheid	KT	hoog	bedrijven	stad, provincie	2 000
Beugelstraat	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad Beugelstraat	verkeersveiligheid	MLT	Hoog	Stad	AWV, Provincie	
centrum	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Cantaert		KT	Middel	stad	ARP	Apart budget
centrum	A.2: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Project Sanitary		KT		Stad		Apart budget
centrum	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat	ruimtelijke kwaliteit	KT	middel	Stad	vlaams Gewest	3 000 000
centrum	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg Passerel tussen oost- en westzijde van station	bereikbaarheid	LT	hoog	Infrabel	Stad	
centrum	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Heldenlaan	ruimtelijke kwaliteit	LT	Middel	Stad	Vlaams Gewest	
centrum	B.2: fietsroutenetwerk	Voorzien van fietsstallingen uit fase 1 masterplan	bereikbaarheid	KT	Hoog	Stad		5 000
centrum	B.6: categorisering lokale wegen	Bijkomend onderzoek in functie van de implementatie van de hooflijzerstructuur (masterplan tweede fase)	bereikbaarheid	MLT	middel	stad	de lijn, NMBS-Holding	
centrum	B.4: Herinrichting van de wegen	Verbreding ondertunneling Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat	verkeersveiligheid	LT	Hoog	Infrabel		

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
centrum	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat	verkeersleefbaarheid	LT	Middel	Stad		
centrum	B.4: Herinrichting van de wegen	Evaluatie proefopstelling verkeersvrij maken Stationsstraat en Markt	verkeersleefbaarheid	KT	Middel	Stad		15 000
centrum	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Molenkouter	verkeersveiligheid	MLT	hoog	stad		
centrum	B.6: Parkeerbeleidsplan	Heraanleg parkeervrije Markt	verkeersleefbaarheid	KT	Middel	Stad		- Zie hoger (Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat)
centrum	B.6: Parkeerbeleidsplan	- Onderzoek mogelijkheden bijkomende randparkings (in kader van het vergunningenbeleid)	bereikbaarheid	continu	middel	stad		
centrum	B.6: Parkeerbeleidsplan	Aanpassing parkeerregimes: betalend parkeren en blauwe zone	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad		
centrum	B.6: Parkeerbeleidsplan	Duidelijke bewegwijzering naar parkeerplaatsen voor langparkeren	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad		
centrum	C.2. Tarifiëring	Bijsturing betalend parkeersysteem	duurzaamheid	continu	hoog	stad		
Doolstraat	B.2: fietsroutenetwerk	Inrichting Doolstraat als fietsweg, eventueel met tractorsluis, inrichting Moelde en Wurmendries	Verkeersveiligheid	KT	Hoog	Stad	Provincie	100 000

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
Erwetegem	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Smissenhoek (Erwetegem) (ikv module 10)	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
Erwetegem	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Penitentenlaan (Velzeke)	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
Faliestraat	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Faliestraat	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad		
Gentsesteenweg	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Schoolomgeving Grotenberge met beveiligen oversteekvoorziening Warande - Grotstraat	verkeersveiligheid	KT	hoog	stad	AWV, De Lijn	200 000
Hoge Weg	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg	bereikbaarheid	LT	laag	Stad	Provincie	
Leenstraat, Buke	B.3: openbaar vervoer	Onderzoek naar betere bereikbaarheid van de bedrijvzones Leenstraat en Buke via netmanagement van De Lijn	bereikbaarheid duurzaam	MLT	hoog	de Lijn	bedrijven	
Leliestraat	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Lelie	verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	stad	ARP	Apart budget
N42	B.4: Herinrichting van de wegen	Ondertunneling N46	bereikbaarheid	LT	laag	AWV	Stad	
N42	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46	bereikbaarheid	LT	laag	AWV	Stad	
N42	B.4: Herinrichting van de wegen	Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn	bereikbaarheid	MLT	hoog	De Lijn		

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
N42	B.4: Herinrichting van de wegen	Verwijderen van fietspaden ter bevordering van het gebruik van de lokale wegen als fietsroute	verkeerveiligheid	KT	laag	AWV	Stad	
N42	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	2 743 000
N454	B.4: Herinrichting van de wegen	- Herinrichting Langestraat N454 en aanleg fietspad	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad	AWV	
N46 - oost	B.2: fietsroutenetwerk	beveiligen fietsoversteek Nieuwege - Sparrenbosdreef	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	1 500
N46 oost	B.2: fietsroutenetwerk	Verbetering fietspad op de N46 "Steenweg op Aalst" te Oombergen voor een lengte van 150 meter vanaf N42 richting Aalst	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	
N46 west	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N46 (Doolbosweg wordt doodlopend, Geen specifieke maatregelen nodig op de N46)		KT	middel	AWV	Stad	

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
N46 west	B.4: Herinrichting van de wegen	Optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat	verkeersveiligheid	in uitvoering	hoog	AWV	Stad	
N46 west	B.4: Herinrichting van de wegen	Terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Provincie	5 000
N46 -west	B.4: Herinrichting van de wegen	Herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	stad	
N46 west	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietspad Velzeke-Elene op de N46 via convenantenbeleid	verkeersveiligheid	MLT	Hoog	AWV	Stad	
N46 west	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontdubbeling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid, beschikbaar parkeren, aanleg voetpad	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad	150 000
N8	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13)	Verkeersveiligheid	MLT	Hoog	Geraardsbergen	Brakel, Lierde, Zottegem	

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
Pijperzele	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/Spende tot gemeentegrens met Lierde (fietsfondsdossier)	Verkeersveiligheid	KT	middel	Stad	Provincie	
Provinciebaan	B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Opstalstraat - Lieve Heerstraat - Provinciebaan (N46)	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad	AWV	1 500
scholen	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoersplannen	duurzaamheid	KT	hoog	scholen	stad, provincie	2 000
scholen	C.4. specifieke marketing	Verkeerspark voor scholieren	duurzaamheid	lopend	Hoog	Stad		
Sint - Andries	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	- Heraanleg Sint – Andriessteenweg (N454) (schoolomgeving Strijpen)	verkeersveiligheid	KT	hoog	stad	AWV, De Lijn	420 000
Sint -Maria - Oudenhove	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove		MLT	Hoog	Stad	ARP	
spoorlijn	B2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad langs spoor Zottegem - Geraardsbergen	Bereikbaarheid	LT	-hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
spoorlijn	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietsweg langs spoorlijn Aalst - Erpe - Mere - Herzele	bereikbaarheid	MLT	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
spoorlijn	B.2: fietsroutenetwerk	Doortrekking fietsweg langs spoor van Melle tot Leopold III-straat	bereikbaarheid	MLT	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
stationomgeving	B.6: Parkeerbeleidsplan	Uitbreiding Parkeeraanbod station	bereikbaarheid	LT	hoog	NMBS-Holding	Stad	
stationomgeving	C.4. specifieke marketing	Fietsverhuur station	duurzaamheid	lopende	Hoog	NMBS-Holding		
stationsomgeving	B.3: openbaar vervoer	Betere treinverbindingen ri Brussel (Zottegem als onderdeel van het GEN) en Aalst,	bereikbaarheid	MLT	Hoog	NMBS	de Lijn, Stad, ARP	
stationsomgeving	B.3: openbaar vervoer	Afstemming busaanbod op treinaanbod	bereikbaarheid	MLT	Hoog	de Lijn	NMBS	
stationsomgeving	B.3: openbaar vervoer	Realisatie openbaar busstation aan centrumzijde met ruimtelijke interactie tussen het spoor-en busstation	bereikbaarheid	LT	hoog	De Lijn, NMBS-Holding	Stad	
stationsomgeving	B.3: openbaar vervoer	Realisatie bijkomende parkeerplaatsen pendelaars	bereikbaarheid	LT	Hoog	NMBS-Holding	Stad	
stationsomgeving	B.3: openbaar vervoer	Fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan belangrijkste bushaltes	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad, indien niet kaderend binnen masterplan Stationsomgeving, NMBS-Holding, de Lijn indien in kader van masterplan	de Lijn, Stad	5 000

Locatie	Werkdomein_Def	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
Tweekerkenstraat	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Tweekerkenstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad		
Velzekestraat - Zwartestraat	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Verdere invulling woonuitbreidingsgebied gelegen tussen Provinciebaan, Velzekestraat, Kerklandstraat, Zwartestraat		MLT	Hoog	Stad	ARP	

Tabel 2: Werkprogramma per locatie

6.3 Investeringsprogramma KT – MLT – LT

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
KT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/Sp ende tot gemeentegrens met Lierde (fietsfondsdossier)	Pijperzele	Verkeersveiligheid	middel	Stad	Provincie	12000
KT	B.3: openbaar vervoer	Fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan belangrijkste bushaltes	stationsomgeving	bereikbaarheid	hoog	Stad, indien niet kaderend binnen masterplan Stationsomgeving, NMBS-Holding, de Lijn indien in kader van masterplan	de Lijn, Stad	5 000
KT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Heraanleg parkeervrije Markt	centrum	verkeersleefbaarheid	Middel	Stad		Zie hoger (Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat)
KT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Duidelijke bewegwijzering naar parkeerplaatsen voor langparkeren	centrum	bereikbaarheid	hoog	Stad		
KT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Canttaert	centrum		Middel	stad	ARP	Apart budget
KT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Lelie	Leliestraat	verkeersleefbaarheid	Hoog	stad	ARP	Apart budget

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
KT	A.2: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Project Sanitary	centrum			Stad		Apart budget
KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat	centrum	ruimtelijke kwaliteit	middel	Stad	vlaams Gewest	3 000 000
KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Smissenhoek (Erwetegem) (ikv module 10)	Erwetegem	verkeersleefbaarheid	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Penitentenlaan (Velzeke)	Erwetegem	verkeersleefbaarheid	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	- Heraanleg Sint – Andriessteenweg (N454) (schoolomgeving Strijpen)	Sint - Andries	verkeersveiligheid	hoog	stad	AWV, De Lijn	420 000
KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	- Heraanleg Schoolomgeving Grotenberge met beveiligen oversteekvoorziening Warande - Grotstraat	Gentsesteenweg	verkeersveiligheid	hoog	stad	AWV, De Lijn	200 000
KT	B.2: fietsroutenetwerk	Inrichting Doolstraat als fietsweg, eventueel met tractorsluis, inrichting Moelde en Wurmendries	Doolstraat	Verkeersveiligheid	Hoog	Stad	Provincie	100 000

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
KT	B.2: fietsroutenetwerk	Voorzien van fietsstallingen uit fase 1 masterplan	centrum	bereikbaarheid	Hoog	Stad		5 000
KT	B.2: fietsroutenetwerk	beveiligen fietsoversteek Nieuwege - Sparrenbosdreef	N46 - oost	veerkeersveiligheid	hoog	AWV	Stad	1 500
KT	B.2: fietsroutenetwerk	Verbetering fietspad op de N46 "Steenweg op Aalst" te Oombergen voor een lengte van 150 meter vanaf N42 richting Aalst	N46 oost	veerkeersveiligheid	hoog	AWV	Stad	
KT	B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Opstalstraat - Lieve Heerstraat - Provinciebaan (N46)	Provinciebaan	veerkeersveiligheid	hoog	Stad	AWV	1 500
KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Verwijderen van fietspaden ter bevordering van het gebruik van de lokale wegen als fietsroute	N42	veerkeerveiligheid	laag	AWV	Stad	
KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)	N42	veerkeersveiligheid	hoog	AWV	Stad	2 743 000

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N46 (Doolbosweg wordt doodlopend, Geen specifieke maatregelen nodig op de N46)	N46 west		middel	AWV	Stad	
KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u	N46 west	verkeersveiligheid	hoog	AWV	Provincie	5 000
KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontubbeling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid, herschikken parkeren, aanleg voetpad	N46 west	verkeersveiligheid	hoog	AWV	Stad	150 000
KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Evaluatie proefopstelling verkeersvrij maken Stationsstraat en Markt	centrum	verkeersleefbaarheid	Middel	Stad		15 000
KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan AZ Sint - Elisabeth	Az Sint-Elisabeth	duurzaamheid	hoog	ziekenhuis	stad, provincie	2 000

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan bedrijvenzone Buke, Leenstraat, Ballingsweg	bedrijvenzone	duurzaamheid	hoog	bedrijven	stad, provincie	2 000
KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoersplannen	scholen	duurzaamheid	hoog	scholen	stad, provincie	2 000
MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad Beugelstraat	Beugelstraat	veersveiligheid	Hoog	Stad	AWV, Provincie	
MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietspad Velzeke-Elene op de N46 via convenantenbeleid	N46 west	veersveiligheid	Hoog	AWV	Stad	
MLT	B.3: openbaar vervoer	Onderzoek naar betere bereikbaarheid van de bedrijvenzones Leenstraat en Buke via netmanagement van De Lijn	Leenstraat, Buke	bereikbaarheid duurzaam	hoog	de Lijn	bedrijven	
MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn	N42	bereikbaarheid	hoog	De Lijn		
MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	- Herinrichting Langestraat N454 en aanleg fietspad	N454	veersveiligheid	hoog	Stad	AWV	

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
MLT	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Verdere invulling woonuitbreidingsgebied gelegen tussen Provinciebaan, Velzekestraat, Kerklandstraat, Zwartestraat	Velzekestraat - Zwartestraat		Hoog	Stad	ARP	
MLT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove	Sint -Maria - Oudenhove		Hoog	Stad	ARP	
MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietsweg langs spoorlijn Aalst - Erpe - Mere - Herzele	spoorlijn	bereikbaarheid	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Doortrekking fietsweg langs spoor van Melle tot Leopold III-straat	spoorlijn	bereikbaarheid	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13)	N8	Verkeersveiligheid	Hoog	Geraardsbergen	Brakel, Lierde, Zottegem	
MLT	B.3: openbaar vervoer	Betere treinverbindingen ri Brussel (Zottegem als onderdeel van het GEN) en Aalst,	stationsomgevi ng	bereikbaarheid	Hoog	NMBS	de Lijn, Stad, ARP	
MLT	B.3: openbaar vervoer	Afstemming busaanbod op treinaanbod	stationsomgevi ng	bereikbaarheid	Hoog	de Lijn	NMBS	

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
MLT	B.6: categorisering lokale wegen	Bijkomend onderzoek in functie van de implemenatie van de hoofijzerstructuur (masterplan tweede fase)	centrum	bereikbaarheid	middel	stad	de lijn, NMBS-Holding	
MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Faliestraat		veerkeersveiligheid	hoog	Stad		
MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Tweekerkenstraat		veerkeersveiligheid	middel	Stad		
MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Molenkouter	centrum	veerkeersveiligheid	hoog	stad		
MLT	B.5. Verkeersveiligheidsmaatregelen	Implementatie snelheidszones	algemeen	veerkeersveiligheid	Middel			
LT	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Herziening		Verkeersleefbaarheid	Laag	Stad	ARP	
LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg Passerel tussen oost- en westzijde van station	centrum	bereikbaarheid	hoog	Infrabel	Stad	
LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Heldenlaan	centrum	ruimtelijke kwaliteit	Middel	Stad	Vlaams Gewest	
LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Dokter Van Wymerschlaan - Acacialaan	Acacialaan	veerkeersveiligheid	hoog	stad		
LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris trage wegen	algemeen	bereikbaarheid	laag	stad	vzw trage wegen	

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
LT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg	Hoge Weg	bereikbaarheid	laag	Stad	Provincie	
LT	B.3: openbaar vervoer	Realisatie openbaar busstation aan centrumzijde met ruimtelijke interactie tussen het spoor-en busstation	stationsomgeving	bereikbaarheid	hoog	De Lijn, NMBS-Holding	Stad	
LT	B.3: openbaar vervoer	Realisatie bijkomende parkeerplaatsen pendelaars	stationsomgeving	bereikbaarheid	Hoog	NMBS-Holding	Stad	
LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46	N42	bereikbaarheid	laag	AWV	Stad	
LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Ondertunneling N46	N42	bereikbaarheid	laag	AWV	Stad	
LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect	N46 -west	verkeersleefbaarheid	hoog	AWV	stad	
LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Verbreding ondertunneling Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat	centrum	verkeersveiligheid	Hoog	Infrabel		
LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat	centrum	verkeersleefbaarheid	Middel	Stad		

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
LT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Uitbreiding Parkeeraanbod station	stationomgeving	bereikbaarheid	hoog	NMBS-Holding	Stad	
LT	C.2. Tarifiëring	Derde betalerssysteem openbaar vervoer	algemeen	duurzaamheid	hoog	Stad	NMBS	
LT	B2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad langs spoor Zottegem - Geraardsbergen	- spoorlijn	- Bereikbaarheid	- hoog	- Provincie	- Stad, Infrabel	
continu	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitrusting wandelroutes	algemeen	veersveiligheid	middel	stad		
continu	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanpassen bewegwijzeringsplan	algemeen	veersleefbaarheid	Hoog	stad		
continu	B.6: Parkeerbeleidsplan	- Onderzoek mogelijkheden bijkomende randparkings (in kader van het vergunningenbeleid)	centrum	bereikbaarheid	middel	stad		
continu	B.6: Parkeerbeleidsplan	Aanpassing parkeerregimes: betalend parkeren en blauwe zone	centrum	veersleefbaarheid	hoog	Stad		
continu	C.2. Tarifiëring	Bijsturing betalend parkeersysteem	centrum	duurzaamheid	hoog	stad		
continu	C.3. Algemene sensibilisering	Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking, ...)	algemeen	duurzaamheid	Hoog	Stad		

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
continu	C.3. Algemene sensibilisering	Betrokkenheid bevolking bij specifieke projectrealisaties (inspraakvergaderingen , info-doorstroming, ...)	algemeen	duurzaamheid	Hoog	Stad		
continu	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg voetpaden	algemeen	verkeersveiligheid	hoog	stad		
continu	B.2: fietsroutenetwerk	Aanbrengen bewegwijzering	algemeen	bereikbaarheid	hoog	Stad	Provincie	
in uitvoering	B.4: Herinrichting van de wegen	Optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat	N46 west	verkeersveiligheid	hoog	AWV	Stad	
jaarlijks	B.4: Herinrichting van de wegen	- Onderhoudsplan voetpaden, fietsroutes en infrastructuur	algemeen	ruimtelijke kwaliteit	middel	Stad		
lopend	C.4. specifieke marketing	Verkeerspark voor scholieren	scholen	duurzaamheid	Hoog	Stad		
lopende	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Vervoerswijzekeuze woon-werkverplaatsing stadspersoneel	algemeen	duurzaamheid	hoog	Stad		
lopende	C.3. Algemene sensibilisering	Spandoekcampagnes (bij start nieuwe schooljaar, ...)	algemeen	duurzaamheid				
lopende	C.4. specifieke marketing	Promotieprojecten rond "Zottegem regionale Koopstad"	algemeen	duurzaamheid	Hoog	Stad		

Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
lopende	C.4. specifieke marketing	Fietsroutes (via stadplannen)	algemeen	duurzaamheid	Hoog	Stad		
lopende	C.4. specifieke marketing	Fietsverhuur station	stationomgeving	duurzaamheid	Hoog	NMBS-Holding		
lopende	C.5. Handhavindsbeleid	Snelheidscontroles	algemeen	veersveiligheid	Hoog	politie		
lopende	C.5. Handhavindsbeleid	Parkeercontroles	algemeen	veersleefbaarheid	Hoog	Parkeerbedrijf		
lopende	C.6. Beleidsondersteuning	Gemeentelijke verkeersraad	algemeen		hoog	Stad		

Tabel 3: Investeringsprogramma KT-MLT-LT

6.4 Investeringsprogramma vanuit de doelstellingen

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
bereikbaarheid	LT	B2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad langs spoor Zottegem - Geraardsbergen	spoorlijn	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
bereikbaarheid	KT	B.3: openbaar vervoer	Fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan belangrijkste bushaltes	stationsomgeving	hoog	Stad, indien niet kaderend binnen masterplan Stationsomgeviing, NMBS-Holding, de Lijn indien in kader van masterplan	de Lijn, Stad	5 000
bereikbaarheid	KT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Duidelijke bewegwijzering naar parkeerplaatsen voor langparkeren	centrum	hoog	Stad		
bereikbaarheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Voorzien van fietsstallingen uit fase 1 masterplan	centrum	Hoog	Stad		5 000
bereikbaarheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn	N42	hoog	De Lijn		
bereikbaarheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietsweg langs spoorlijn Aalst - Erpe - Mere - Herzele	spoorlijn	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
bereikbaarheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Doortrekking fietsweg langs spoor van Melle tot Leopold III-straat	spoorlijn	hoog	Provincie	Stad, Infrabel	
bereikbaarheid	MLT	B.3: openbaar vervoer	Betere treinverbindingen ri Brussel (Zottegem als onderdeel van het GEN) en Aalst,	stationsomgeving	Hoog	NMBS	de Lijn, Stad, ARP	
bereikbaarheid	MLT	B.3: openbaar vervoer	Afstemming busaanbod op treinaanbod	stationsomgeving	Hoog	de Lijn	NMBS	
bereikbaarheid	MLT	B.6: categorisering lokale wegen	Bijkomend onderzoek in functie van de implemenatie van de hoofijzerstructuur (masterplan tweede fase)	centrum	middel	stad	de lijn, NMBS-Holding	
bereikbaarheid	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg Passerel tussen oost- en westzijde van station	centrum	hoog	Infrabel	Stad	
bereikbaarheid	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris trage wegen	algemeen	laag	stad	vzw trage wegen	
bereikbaarheid	LT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg	Hoge Weg	laag	Stad	Provincie	
bereikbaarheid	LT	B.3: openbaar vervoer	Realisatie openbaar busstation aan centrumzijde met ruimtelijke interactie tussen het spoor-en busstation	stationsomgeving	hoog	De Lijn, NMBS-Holding	Stad	
bereikbaarheid	LT	B.3: openbaar vervoer	Realisatie bijkomende parkeerplaatsen pendelaars	stationsomgeving	Hoog	NMBS-Holding	Stad	

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
bereikbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46	N42	laag	AWV	Stad	
bereikbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Ondertunneling N46	N42	laag	AWV	Stad	
bereikbaarheid	LT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Uitbreiding Parkeeraanbod station	stationomgeving	hoog	NMBS-Holding	Stad	
bereikbaarheid	continu	B.6: Parkeerbeleidsplan	Onderzoek mogelijkheden bijkomende randparkings (in kader van het vergunningenbeleid)	centrum	middel	stad		
bereikbaarheid	continu	B.2: fietsroutenetwerk	Aanbrengen bewegwijzering	algemeen	hoog	Stad	Provincie	
bereikbaarheid duurzaam	MLT	B.3: openbaar vervoer	Onderzoek naar betere bereikbaarheid van de bedrijvzones Leenstraat en Buke via netmanagement van De Lijn	Leenstraat, Buke	hoog	de Lijn	bedrijven	
duurzaamheid	KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan AZ Sint - Elisabeth	Az Sint-Elisabeth	hoog	ziekenhuis	stad, provincie	2 000
duurzaamheid	KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan bedrijvenzone Buke, Leenstraat, Ballingsweg	bedrijvenzone	hoog	bedrijven	stad, provincie	2 000
duurzaamheid	KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoersplannen	scholen	hoog	scholen	stad, provincie	2 000

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
duurzaamheid	LT	C.2. Tarifiëring	Derde betalerssysteem openbaar vervoer	algemeen	hoog	Stad	NMBS	
duurzaamheid	continu	C.2. Tarifiëring	Bijsturing betalend parkeersysteem	centrum	hoog	stad		
duurzaamheid	continu	C.3. Algemene sensibilisering	Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking, ...)	algemeen	Hoog	Stad		
duurzaamheid	continu	C.3. Algemene sensibilisering	Betrokkenheid bevolking bij specifieke projectrealisaties (inspraakvergaderingen , info-doorstroming, ...)	algemeen	Hoog	Stad		
duurzaamheid	lopend	C.4. specifieke marketing	Verkeerspark voor scholieren	scholen	Hoog	Stad		
duurzaamheid	lopende	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Vervoerswijzekeuze woon-werkverplaatsing stadspersoneel	algemeen	hoog	Stad		
duurzaamheid	lopende	C.3. Algemene sensibilisering	Spandoekcampagnes (bij start nieuwe schooljaar, ...)	algemeen				
duurzaamheid	lopende	C.4. specifieke marketing	Promotieprojecten rond "Zottegem regionale Koopstad"	algemeen	Hoog	Stad		
duurzaamheid	lopende	C.4. specifieke marketing	Fietsroutes (via stadplannen)	algemeen	Hoog	Stad		
duurzaamheid	lopende	C.4. specifieke marketing	Fietsverhuur station	stationomgeving	Hoog	NMBS-Holding		

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
ruimtelijke kwaliteit	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat	centrum	middel	Stad	vlaams Gewest	3 000 000
ruimtelijke kwaliteit	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Heldenlaan	centrum	Middel	Stad	Vlaams Gewest	
ruimtelijke kwaliteit	jaarlijks	B.4: Herinrichting van de wegen	Onderhoudsplan voetpaden, fietsroutes en infrastructuur	algemeen	middel	Stad		
verkeersleefbaarheid	KT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Heraanleg parkeervrije Markt	centrum	Middel	Stad		Zie hoger (Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat)
verkeersleefbaarheid	KT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Lelie	Leliestraat	Hoog	stad	ARP	Apart budget
verkeersleefbaarheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Smissenhoek (Erwetegem) (ikv module 10)	Erwetegem	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
verkeersleefbaarheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Penitentenlaan (Velzeke)	Erwetegem	hoog	stad	AWV, de Lijn	250 000
verkeersleefbaarheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Evaluatie proefopstelling verkeersvrij maken Stationsstraat en Markt	centrum	Middel	Stad		15 000

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
Verkeersleefbaarheid	LT	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Herziening		Laag	Stad	ARP	
verkeersleefbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect	N46 -west	hoog	AWV	stad	
verkeersleefbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat	centrum	Middel	Stad		
verkeersleefbaarheid	continu	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanpassen bewegwijzeringsplan	algemeen	Hoog	stad		
verkeersleefbaarheid	continu	B.6: Parkeerbeleidsplan	Aanpassing parkeerregimes: betalend parkeren en blauwe zone	centrum	hoog	Stad		
verkeersleefbaarheid	lopende	C.5. Handhavindsbeleid	Parkeercontroles	algemeen	Hoog	Parkeerbedrijf		
verkeersveiligheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad Beugelstraat	Beugelstraat	Hoog	Stad	AWV, Provincie	
Verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/Spen de tot gemeentegrens met Lierde (fietsfondsdossier)	Pijperzele	middel	Stad	Provincie	12000
verkeersveiligheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Sint – Andriessteenweg (N454) (schoolomgeving Strijpen)	Sint - Andries	hoog	stad	AWV, De Lijn	420 000

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
verkeersveiligheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Schoolomgeving Grotenberge met beveiligen oversteekvoorziening Warande - Grotstraat	Gentsesteenweg	hoog	stad	AWV, De Lijn	200 000
Verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Inrichting Doolstraat als fietsweg, eventueel met tractorsluis, inrichting Moelde en Wurmendries	Doolstraat	Hoog	Stad	Provincie	100 000
verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	beveiligen fietsoversteek Nieuwege - Sparrenbosdreef	N46 - oost	hoog	AWV	Stad	1 500
verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Verbetering fietspad op de N46 "Steenweg op Aalst" te Oombergen voor een lengte van 150 meter vanaf N42 richting Aalst	N46 oost	hoog	AWV	Stad	
verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Opstalstraat - Lieve Heerstraat - Provinciebaan (N46)	Provinciebaan	hoog	Stad	AWV	1 500
verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)	N42	hoog	AWV	Stad	2 743 000
verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u	N46 west	hoog	AWV	Provincie	5 000

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontdubbeling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid,erschikken parkeren, aanleg voetpad	N46 west	hoog	AWV	Stad	150 000
verkeersveiligheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietspad Velzeke-Elene op de N46 via convenantenbeleid	N46 west	Hoog	AWV	Stad	
verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Langestraat N454 en aanleg fietspad	N454	hoog	Stad	AWV	
Verkeersveiligheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13)	N8	Hoog	Geraardsbergen	Brakel, Lierde, Zottegem	
verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Faliestraat		hoog	Stad		
verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Tweekerkenstraat		middel	Stad		
verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Molenkouter	centrum	hoog	stad		
verkeersveiligheid	MLT	B.5. Verkeersveiligheidsmaatregelen	Implementatie snelheidszones	algemeen	Middel			
verkeersveiligheid	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Dokter Van Wymerschlaan - Acacialaan	Acacialaan	hoog	stad		
verkeersveiligheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Verbreding ondertunneling Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat	centrum	Hoog	Infrabel		

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
verkeersveiligheid	continu	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitrusting wandelroutes	algemeen	middel	stad		
verkeersveiligheid	continu	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg voetpaden	algemeen	hoog	stad		
verkeersveiligheid	in uitvoering	B.4: Herinrichting van de wegen	Optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat	N46 west	hoog	AWV	Stad	
verkeersveiligheid	lopende	C.5. Handhavingsbeleid	Snelheidscontroles	algemeen	Hoog	politie		
verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Verwijderen van fietspaden ter bevordering van het gebruik van de lokale wegen als fietsroute	N42	laag	AWV	Stad	
	KT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Cantaert	centrum	Middel	stad	ARP	Apart budget
	KT	A.2: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Project Sanitary	centrum		Stad		Apart budget
	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N46 (Doolbosweg wordt doodlopend, Geen specifieke maatregelen nodig op de N46)	N46 west	middel	AWV	Stad	

Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Budget
	MLT	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Verdere invulling woonuitbreidingsgebied gelegen tussen Provinciebaan, Velzekestraat, Kerklandstraat, Zwartestraat	Velzekestraat - Zwartestraat	Hoog	Stad	ARP	
	MLT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove	Sint - Maria - Oudenhove	Hoog	Stad	ARP	
	lopende	C.6. Beleidsondersteuning	Gemeentelijke verkeersraad	algemeen	hoog	Stad		

Tabel 4: Investeringsprogramma vanuit de doelstellingen

6.5 Takenprogramma per initiatiefnemer

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
AWV	bereikbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46	N42	laag	Stad	
AWV	bereikbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Ondertunneling N46	N42	laag	Stad	
AWV	verkeersleefbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect	N46 -west	hoog	stad	
AWV	verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	beveiligen fietsoversteek Nieuwege - Sparrenbosdreef	N46 - oost	hoog	Stad	1 500
AWV	verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Verbetering fietspad op de N46 "Steenweg op Aalst" te Oombergen voor een lengte van 150 meter vanaf N42 richting Aalst	N46 oost	hoog	Stad	
AWV	verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)	N42	hoog	Stad	2 743 000
AWV	verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u	N46 west	hoog	Provincie	5 000

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
AWV	verkeersveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontdubbeling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid, herschikken parkeren, aanleg voetpad	N46 west	hoog	Stad	150 000
AWV	verkeersveiligheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietspad Velzeke-Elene op de N46 via convenantenbeleid	N46 west	Hoog	Stad	
AWV	verkeersveiligheid	in uitvoering	B.4: Herinrichting van de wegen	Optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat	N46 west	hoog	Stad	
AWV	verkeerveiligheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Verwijderen van fietspaden ter bevordering van het gebruik van de lokale wegen als fietsroute	N42	laag	Stad	
AWV		KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N46 (Doolbosweg wordt doodlopend, Geen specifieke maatregelen nodig op de N46)	N46 west	middel	Stad	

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
bedrijven	duurzaamheid	KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan bedrijvenzone Buke, Leenstraat, Ballingsweg	bedrijvenzone	hoog	stad, provincie	2 000
De Lijn	bereikbaarheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn	N42	hoog		
de Lijn	bereikbaarheid	MLT	B.3: openbaar vervoer	Afstemming busaanbod op treinaanbod	stationsomgeving	Hoog	NMBS	
de Lijn	bereikbaarheid duurzaam	MLT	B.3: openbaar vervoer	Onderzoek naar betere bereikbaarheid van de bedrijvenzones Leenstraat en Buke via netmanagement van De Lijn	Leenstraat, Buke	hoog	bedrijven	
De Lijn, NMBS-Holding	bereikbaarheid	LT	B.3: openbaar vervoer	Realisatie openbaar busstation aan centrumzijde met ruimtelijke interactie tussen het spoor-en busstation	stationsomgeving	hoog	Stad	
Geraardsbergen	Verkeersveiligheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13)	N8	Hoog	Brakel, Lierde, Zottegem	
Infrabel	bereikbaarheid	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg Passerel tussen oost- en westzijde van station	centrum	hoog	Stad	

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
Infrabel	veerkeersveiligheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Verbreding ondertunneling Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat	centrum	Hoog		
NMBS	bereikbaarheid	MLT	B.3: openbaar vervoer	Betere treinverbindingen ri Brussel (Zottegem als onderdeel van het GEN) en Aalst,	stationsomgeving	Hoog	de Lijn, Stad, ARP	
NMBS-Holding	bereikbaarheid	LT	B.3: openbaar vervoer	Realisatie bijkomende parkeerplaatsen pendelaars	stationsomgeving	Hoog	Stad	
NMBS-Holding	bereikbaarheid	LT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Uitbreiding Parkeeraanbod station	stationomgeving	hoog	Stad	
NMBS-Holding	duurzaamheid	lopende	C.4. specifieke marketing	Fietsverhuur station	stationomgeving	Hoog		
Parkeerbedrijf	veerkeersleefbaarheid	lopende	C.5. Handhavindsbeleid	Parkeercontroles	algemeen	Hoog		
politie	veerkeersveiligheid	lopende	C.5. Handhavindsbeleid	Snelheidscontroles	algemeen	Hoog		
Provincie	bereikbaarheid	LT	B2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad langs spoor Zottegem - Geraardsbergen	- spoorlijn	- hoog	- Stad, Infrabel	
Provincie	bereikbaarheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietsweg langs spoorlijn Aalst - Erpe - Mere - Herzele	spoorlijn	hoog	Stad, Infrabel	
Provincie	bereikbaarheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Doortrekking fietsweg langs spoor van Melle tot Leopold III-straat	spoorlijn	hoog	Stad, Infrabel	

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
scholen	duurzaamheid	KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoersplannen	scholen	hoog	stad, provincie	2 000
Stad	duurzaamheid	continu	C.2. Tarifiëring	Bijsturing betalend parkeersysteem	centrum	hoog		
Stad	duurzaamheid	lopende	C.4. specifieke marketing	Promotieprojecten rond "Zottegem regionale Koopstad"	algemeen	Hoog		
Stad	duurzaamheid	lopende	C.4. specifieke marketing	Fietsroutes (via stadplannen)	algemeen	Hoog		
Stad	verkeersleefbaarheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Smissenhoek (Erwetegem) (ikv module 10)	Erwetegem	hoog	AWV, de Lijn	250 000
Stad	verkeersleefbaarheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Penitentenlaan (Velzeke)	Erwetegem	hoog	AWV, de Lijn	250 000
Stad	verkeersleefbaarheid	continu	B.4: Herinrichting van de wegen	Aanpassen bewegwijzeringsplan	algemeen	Hoog		
Stad	Verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Inrichting Doolstraat als fietsweg, eventueel met tractorsluis, inrichting Moelde en Wurmendries	Doolstraat	Hoog	Provincie	100 000
Stad	verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	- Herinrichting Langestraat N454 en aanleg fietspad	N454	hoog	AWV	
Stad	bereikbaarheid	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris trage wegen	algemeen	laag	vzw trage wegen	

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
Stad	verkeersleefbaarheid	KT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Lelie	Leliestraat	Hoog	ARP	Apart budget
Stad	verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Molenkouter	centrum	hoog		
Stad	verkeersveiligheid	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Dokter Van Wymerschlaan - Acacialaan	Acacialaan	hoog		
Stad	verkeersveiligheid	continu	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg voetpaden	algemeen	hoog		
Stad	bereikbaarheid	KT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Duidelijke bewegwijzering naar parkeerplaatsen voor langparkeren	centrum	hoog		
Stad	bereikbaarheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Voorzien van fietsstallingen uit fase 1 masterplan	centrum	Hoog		5 000
stad	bereikbaarheid	MLT	B.6: categorisering lokale wegen	Bijkomend onderzoek in functie van de implemenatie van de hoofijzerstructuur (masterplan tweede fase)	centrum	middel	de lijn, NMBS-Holding	
Stad	bereikbaarheid	LT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg	Hoge Weg	laag	Provincie	
stad	bereikbaarheid	continu	B.6: Parkeerbeleidsplan	Onderzoek mogelijkheden bijkomende randparkings (in kader van het vergunningenbeleid)	centrum	middel		

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
Stad	bereikbaarheid	continu	B.2: fietsroutenetwerk	Aanbrengen bewegwijzering	algemeen	hoog	Provincie	
Stad	duurzaamheid	LT	C.2. Tarifiëring	Derde betalerssysteem openbaar vervoer	algemeen	hoog	NMBS	
Stad	duurzaamheid	continu	C.3. Algemene sensibilisering	Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking, ...)	algemeen	Hoog		
Stad	duurzaamheid	continu	C.3. Algemene sensibilisering	Betrokkenheid bevolking bij specifieke projectrealisaties (inspraakvergaderingen , info-doorstroming, ...)	algemeen	Hoog		
Stad	duurzaamheid	lopend	C.4. specifieke marketing	Verkeerspark voor scholieren	scholen	Hoog		
Stad	duurzaamheid	lopende	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Vervoerswijzekeuze woon-werkverplaatsing stadspersoneel	algemeen	hoog		
Stad	ruimtelijke kwaliteit	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat	centrum	middel	vlaams Gewest	3 000 000
Stad	ruimtelijke kwaliteit	LT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Heldenlaan	centrum	Middel	Vlaams Gewest	
Stad	ruimtelijke kwaliteit	jaarlijks	B.4: Herinrichting van de wegen	- Onderhoudsplan voetpaden, fietsroutes en infrastructuur	algemeen	middel		
Stad	verkeersleefbaarheid	KT	B.6: Parkeerbeleidsplan	Heraanleg parkeervrije Markt	centrum	Middel		Zie hoger (Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat)

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
Stad	verkeersleefbaarheid	KT	B.4: Herinrichting van de wegen	Evaluatie proefopstelling verkeersvrij maken Stationsstraat en Markt	centrum	Middel		15 000
Stad	Verkeersleefbaarheid	LT	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Herziening		Laag	ARP	
Stad	verkeersleefbaarheid	LT	B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat	centrum	Middel		
Stad	verkeersleefbaarheid	continu	B.6: Parkeerbeleidsplan	Aanpassing parkeerregimes: betalend parkeren en blauwe zone	centrum	hoog		
Stad	verkeersveiligheid	MLT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad Beugelstraat	Beugelstraat	Hoog	AWV, Provincie	
Stad	Verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/Spende tot gemeentegrens met Lierde (fietsfonds dossier)	Pijperzele	middel	Provincie	12000
stad	verkeersveiligheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Sint – Andriessteenweg (N454) (schoolomgeving Strijpen)	Sint - Andries	hoog	AWV, De Lijn	420 000
stad	verkeersveiligheid	KT	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Schoolomgeving Grotenberge met beveiligen oversteekvoorziening Warande - Grotstraat	Gentsesteenweg	hoog	AWV, De Lijn	200 000
Stad	verkeersveiligheid	KT	B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Opstalstraat - Lieve Heerstraat - Provinciebaan (N46)	Provinciebaan	hoog	AWV	1 500
Stad	verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Faliestraat		hoog		
Stad	verkeersveiligheid	MLT	B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Tweekerkenstraat		middel		
stad	verkeersveiligheid	continu	B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitrusting wandelroutes	algemeen	middel		
stad		KT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Cantaert	centrum	Middel	ARP	Apart budget

Initiatiefnemer	Hoofddoelstelling	Timing	Werkdomein_Def	Actie	Locatie	Prioriteit	Partners	Budget
Stad		KT	A.2: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	Project Sanitary	centrum			Apart budget
Stad		MLT	A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Verdere invulling woonuitbreidingsgebied gelegen tussen Provinciebaan, Velzekestraat, Kerklandstraat, Zwartestraat	Velzekestraat - Zwartestraat	Hoog	ARP	
Stad		MLT	A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove	Sint -Maria - Oudenhove	Hoog	ARP	
Stad		lopende	C.6. Beleidsondersteuning	Gemeentelijke verkeersraad	algemeen	hoog		
Stad, indien niet kaderend binnen masterplan Stationsomgeving, NMBS-Holding, de Lijn indien in kader van masterplan	bereikbaarheid	KT	B.3: openbaar vervoer	Fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan belangrijkste bushaltes	stationsomgeving	hoog	de Lijn, Stad	5 000
ziekenhuis	duurzaamheid	KT	C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan AZ Sint - Elisabeth	Az Sint-Elisabeth	hoog	stad, provincie	2 000
	duurzaamheid	lopende	C.3. Algemene sensibilisering	Spandoekcampagnes (bij start nieuwe schooljaar, ...)	algemeen			
	verkeersveiligheid	MLT	B.5. Verkeersveiligheidsmaatregelen	Implementatie snelheidszones	algemeen	Middel		

Tabel 5: Takenprogramma per initiatiefnemer

7. Voorstel voor organisatie en evaluatie

7.1 Organisatie

Beleidsvorming in het algemeen, of meer bepaald het streven naar coherentie en continuïteit in het beleid, of het heroriënteren van het beleid op zich aandienende maatschappelijke tendensen, noodzaakt een duidelijk organisatiesysteem, zowel op gemeentelijk als bovengemeentelijk vlak. Dit mobiliteitsbeleidsplan wordt echter niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol verkeersbeleid. Er wordt een centrale plaats aan de GBC gegeven in het evalueren, rapporteren van de voortgang van de voorgestelde maatregelen.

Het organisatiesysteem dient uitgebouwd te worden op een tweeledig niveau:

- Op het niveau van de praktische uitvoering
- Op het niveau van de beleidsvoorbereiding en –beslissingen

Het niveau van de praktische uitvoering

De opzet en implementatie van het mobiliteitsplan moet geïntegreerd worden in de dagelijkse taken van de gemeentelijke diensten. Het verzekeren van deze continue opvolging van het plan in al haar componenten, omvat een full-time aangelegenheid. De mobiliteitsabtenaar speelt hierin een belangrijke rol.

Een regelmatig overleg met de dienst- en beleidsverantwoordelijke met andere planologische disciplines (ruimtelijke ordening, milieu, economie), ... is noodzakelijk.

Het niveau van besluitvorming

De beleidsopvolging en –implementatie is geen uitsluitend gemeentelijke aangelegenheid. De uitwerking van het mobiliteitsconvenantenbeleid is hiervan een goed voorbeeld. In de schoot van de Gemeentelijke begeleidingscommissie zal de gerichte bijsturing van het mobiliteitsplan Zottegem plaatsvinden. In die zin zal een breder overleg, meer dan enkel bilateraal, tot stand komen. Naast de courante gesprekspartners zoals de stad zelf, de Provincie Oost-Vlaanderen en het Vlaams gewest (AWV) zullen ook de openbaar vervoersbedrijven (NMBS-Holding, De Lijn) en AROHM op directe wijze bij de besprekingen worden betrokken.

In functie van het waarborgen van een aanvullende ondersteuning van de gemeentelijke beleidsvorming, zal de stad Zottegem een jaarlijks budget reserveren voor het respectievelijk inwinnen en uitbesteden van adviezen en studies in verband met de brede verkeers- en mobiliteitsproblematiek.

7.1.1

Evaluatie

Bij de evaluatie van het mobiliteitsplan tegen de vooropgestelde doelstellingen dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid ingebouwd te worden.

In de tussentijdse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd worden. Op het gemeentelijk niveau is de periode van de begrotingsopmaak hiervoor de uitgelezen moment. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Bijgevolg dient de tussentijds evaluatie minstens jaarlijks gehouden te worden. Deze toetsingsmomenten kunnen rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden. Verkeersveiligheid is hiervan het meest treffende voorbeeld. Cijfers rond verkeers(on)veiligheid kunnen aanleiding geven tot het flexibel bijsturen van het actieprogramma. De tussentijdse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de begeleidingscommissie van het mobiliteitsplan. De besluitvoering dient aansluitend vertaald te worden naar de programmatie-cel bij de verschillende beleidsactoren.

De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Globale ontwikkelingen en tendensen in het landschap van verkeer en vervoer noodzaken om het mobiliteitsplan na bijvoorbeeld 5 jaar te actualiseren, en te beslissen ver een eventuele noodzaak tot een integrale herziening van het mobiliteitsplan (nl. op 10 jaar.). Een fundamentele herziening van (een dele van) het mobiliteitsplan kan zich tevens aandienen wanneer in de gemeente (of zelfs een regio) een dermate invloedrijk nieuw ruimtelijk project of infrastructurele voorzieningen tot ontwikkeling komt, en daardoor het mobiliteitpatroon ten gronde wordt gewijzigd. Bij de globale evaluatie van het mobiliteitsplan kan het zelfs wenselijk zijnde doelstellingen aan te scherpen, steeds rekening houdend met de actuele verkeers- en vervoersproblematiek en –beleid op hoger niveau. De globale evaluatie situeert zich bijgevolg meerjaarlijks. Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutelrol. Terugkoppeling met de provinciale auditcommissie (na volledige herziening van het plan) is aangewezen.

8. **Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten**

Er wordt voorgesteld het gemeentelijk ruimtelijke structuurplan bij herziening aan te passen op volgende aspecten:

- Aanpassing wegcategorisering
- Aanpassingen gewenst fietsnetwerk

9. Bijlage

9.1 Samenstelling GBC.

De GBC is samengesteld uit volgende leden:

Naam	
Mevr. C. Placke, Schepen Openbare werken	Stad Zottegem
Dhr. P. Lievens, Schepen	Stad Zottegem
Mevr. A. Van Der Poorten, diensthoofd technische dienst	Stad Zottegem
Dhr. D. Van Coppenholle, technische dienst	Stad Zottegem
Dhr. J. Bequé, technische dienst	Stad Zottegem
Dhr. P. De Ryck, politie	Politiezone Zot./Herzele/St.-L.-Houtem
Dhr. R. Peeterbroeck, politie (buurtwerking)	Politiezone Zot./Herzele/St.-L.-Houtem
Dhr. K. Rottiers, mobiliteitsbegeleider	Dep. MOW
Dhr. Thomas Maes, dienskringingenieur	Dep. MOW
Dhr. Jean-Pierre De Frenne	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Mevr. A. Schelfaut	De Lijn Oost-Vlaanderen
Dhr. P. Derudder, mobiliteitscel prov. Oost-Vlaanderen	Provincie Oost-Vlaanderen
Dhr. George Rogge	NMBS-Holding
Dhr. J. Van de Sype	Studiebureau Arcadis
Mevr. Adel Lannau	Studiebureau Arcadis

9.2

Procesverloop

12/12/2007	GBC Sneltoets
<u>15/09/08</u>	<u>PAC sneltoets</u>
19/03/2009	Overleg verkenningsnota stad Zottegem
29/05/09	GBC verkenningsnota
<u>24/08/2009</u>	<u>PAC Verkenningsnota (conform verklaard)</u>
29/10/2009	Overleg verder onderzoek fase 2 stad Zottegem
11/01/2010	Bespreking resultaten verder onderzoek
03/06/2010	Overleg uitwerkingsnota stad Zottegem
15/06/2010	GBC uitwerkingsnota
<u>20/09/2010</u>	<u>PAC uitwerkingnota(conform verklaard)</u>
26/05/2011	Overleg beleidsplan stad Zottegem
25/08/2011	Overleg beleidsplan stad Zottegem
12/09/2011	Toelichting stadsbestuur Zottegem
28/11/2011	GBC 1 beleidsplan

20/12/2011	Overleg Adviesraden
02/02/2012	GBC 2 beleidsplan
27/2/2012	Voorlopige vaststelling gemeenteraad
19/3/2012	PAC beleidsplan

9.3 Verslagen GBC beleidsplan

9.3.1 28 november 2011



ARCADIS Belgium nv
Clara Snellingsstraat 27
B-2100 Deurne - Antwerpen
Tel. +32 3 360 83 00
Fax +32 3 360 83 01
www.arcadisbelgium.be

VERSLAG

Onderwerp
26/000256 – GBC beleidsplan mobiliteitsplan Zottegem

Plaats en datum van bespreking
Zottegem - 28/11/2011

Opgesteld door
Adel Lannau

Verzenddatum
29/11/2011

Aanwezig
Stad Zottegem:
- De heer Herman De Loor, burgemeester
- De heer Paul Lievekens, Schepen RO
- Mevr. Claudine Plancke, schepen

Mobiliteit
- De heer Jimmy Bequé, technische dienst
- Mevr. Ann Vander Poorten, technische dienst
- de heer Danny Van Coppenhollen, technische dienst

AWV:
- de heer Jean-Pierre Defrenne

De Lijn:
- Mevr. Anneleen Langerock

politie Zottegem:
- de heer Peter De Rijck

Arcadis:
Mevr. Adel Lannau

Verontschuldigd
MOW: Katia Rotliers

Verslagnummer en kenmerk
26000256-vsl-022A -

Afdeling
IRV

Kopie ter info

Actie door	Datum
------------	-------

1. OPZET VAN DE BESPREKING

Het beleidsplan (Versie D – 28 november 2011) wordt voorgelegd aan de GBC – leden. Het aangepaste plan zal op de website van de stad gepubliceerd worden ter voorbereiding van de adviesraad die gepland is op 20 december. Naast de bevolking, worden hiervoor volgende instanties uitgenodigd:

- o Verkeersraad
- o GECORO
- o Middenstandsraad
- o Milieuraad
- o Gemeenteraad

2. OPMERKINGEN EN BEDENKINGEN

- P 16: “parkeerluwe zone in de Stationsstraat...” in plaats van “autoluwe parkeerzone in de Stationsstraat, ...”.
- P 16: De burgemeester wijst erop dat het niet eenvoudig zal zijn om het doorgaand verkeer (= verkeer dat geen bestemming heeft in Zottegem – centrum) te controleren.
- P 17, P26: “Krypton/Sotto’s” dient vervangen te worden door site “Ter Kameren”.
- P 28: De politie vraagt hoe het vermijden van doorgaand verkeer doorheen het ontwikkelingsgebied Lelie zal hard gemaakt worden. Schepen RO geeft aan dat doorgang niet mogelijk is, behalve voor hulpdiensten.
- P. 26: “Tevens” verwijderen (2 X genoteerd).
- P. 30: Er dient duidelijk aangegeven te worden dat het niet meer toelaten van doorgaand verkeer in de Stationsstraat enkel een proefopstelling is. De politie stelt de vraag hoe deze proefopstelling zal gebeuren.
- P. 41: “als” in plaats van “las”
- P. 44: De burgemeester beschouwt het voorzien van bewaakte fietsstallingen in publieke parkeergarages niet realistisch. “Steeds” en “bewaakt” dienen geschrapt in deze passage.
- P. 44: De burgemeester beschouwt het voorzien van fietsenstallingen aan bushaltes als niet realistisch. “Moeten” dient vervangen te worden door “kunnen”. Tramhaltes zijn niet aanwezig in Zottegem. Dit dient dus geschrapt te worden.
- P 45 en Actietabel: De Lijn acht volgende acties “aanpassen bediening Leeuwergem” en “onderzoek naar een betere bereikbaarheid van de bedrijvencentra Leenstraat en Buke via netmanagement” op korte termijn niet haalbaar. Ten vroegste kan dit op middellange termijn omwille van budgettaire redenen.
- P 47: de realisatie van een Hollands complex op N46xN42 kan pas op zeer lange termijn. Er wordt verduidelijkt dat dit de theoretisch ideale oplossing is volgens het streefbeeld. In de actietabel staat dit op lange termijn.
- P. 47 en actietabel: De actie “inpassen gewenst profiel tussen de Buke en de N42a Gentssesteenweg met verwijderen van fietspaden en afkoppelen van Wassenhovestraat en Pardassenhoek” werd reeds verder onderzocht en gedeeltelijk gerealiseerd. Na onderzoek bleek volledige afkoppeling niet wenselijk. Het verwijderen van de fietspaden om het gebruik van de lokale wegen te stimuleren kan wel nog gebeuren. De actie zal in die zin aangepast worden.
- P. 48: De voetnoot ivm het terugbrengen van de snelheid op de N46 dient verwijderd te worden.
- P 49: AWW stelt voor om de genoemde acties in het streefbeeld m.b.t. de realisatie van een kwalitatief fietspad langs de N46 tussen Velzeke en Elene te bundelen in een actie. De aanleg van een vrijliggend fietspad kan gebeuren op middellange termijn via het conventantenbeleid.
- P. 55: De burgemeester wijst erop dat de verbreding van de tunnel weinig realistisch is. De actie wordt toch nog opgenomen in het beleidsplan om aan te geven aan Infrabel dat dit niettemin een belangrijk punt is voor de stad (lange termijn).
- P. 57: De snelheid op de N42 werd ter hoogte van de kruispunten teruggebracht tot 70 km per uur.
- P. 57: De burgemeester stelt dat de komst van bijkomende/compenserende parkeerplaatsen dient opgenomen te worden in het beleidsplan (site Sanitary, Vestenstraat, Nijverheidsstraat).
- P. 59: Het geven van fietsvergoedingen en het stimuleren van verplaatsingen met fiets en openbaar vervoer voor het gemeentepersoneel gebeurt reeds.
- P. 60: “(federale)” dient geschrapt.
- p. 61: “De gemeentelijke aandacht inzake mobiliteit in Zottegem wordt op de voet gevolgd, ...” in plaats van “De gemeentelijke bevoegdheid inzake mobiliteit in Zottegem wordt gedragen door...”
- P64: Actietabel: invulling van woonuitbreidingsgebied is reeds gedeeltelijk gerealiseerd. De



beschrijving dient aangepast te worden.

P 65: De acties “Heraanleg Romeinsplein Velzeke” en “Heraanleg Sint-Hubertusplein Sint – Maria – Oudenhove” dienen verwijderd te worden.

P 68: de actie “herinrichting Kruispunt De Buke” en “Herinrichting Kruispunt Leenstraat” dienen verwijderd te worden.

P 70: Optimaliseren kruispunt Lieve – Heerweg is in uitvoering

P 71: Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met “beveiligen fietsoversteek Kruisdreef – Jonasweg”. Mogelijk wordt hier de oversteek Nieuwegeweg – Sparrenbosdreef bedoeld. Dit zal verduidelijkt worden.

3. PLANNING EN AFSPRAKEN

- De beleidsnota zal aangepast worden en gepubliceerd worden op de stedelijke website.
- Alle adviesraden en de bevolking wordt samengebracht op de inspraakvergadering op 20 december.
- Indien noodzakelijk zal een tweede GBC, voorafgaand aan de PAC, ingepland worden.

9.3.2

2 februari 2012



ARCADIS Belgium nv
Clara Snellingsstraat 27
B-2100 Deurne - Antwerpen
Tel. +32 3 360 83 00
Fax +32 3 360 83 01
www.arcadisbelgium.be

VERSLAG

Onderwerp
26/000256 – GBC 2 Uitwerkingsnota mobiliteitsplan Zottegem
Plaats en datum van bespreking
Zottegem - 2/02/2012

Verslagnummer en kenmerk
– 26000256-v/s-029

Opgesteld door
Adel Lannau

Afdeling
IRV

Verzenddatum
2 februari 2012

Kopie ter info

Aanwezig

Stad Zottegem:

Herman De Loor, burgemeester
Paul Lievens, Schepen
Claudine Plancke, Schepen
Ann Vander Poorten, technische

dienst

Danny Van Coppenhollen,
technische dienst
MOW-BMW:

Katia Rottiers

AWV:

Jean-Pierre Defrenne
politie Zottegem:
Rony Peeterbroeck

Arcadis:

Adel Lannau

Verontschuldigd
De Lijn: Anneleen Langerock
NMBS: Georges Rogge

Actie door	Datum
------------	-------

1. DOEL VAN DE BESPREKING

- Bespreking beleidsplan, aangepast volgens de opmerkingen van het participatietraject.

2. SCHRIFTELIJKE OPMERKINGEN

De Lijn:

Het installeren van fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan de belangrijkste bushaltes (B.3 OV): Normaal is de stad initiatiefnemer in het plaatsen van fietsenstallingen aan de bushaltes. Indien dit echter in het kader van het masterplan is, zou het dan mogelijk zijn om dit er bij te vermelden (zoals bij de realisatie van het openbaar busstation)?

Zou dit mogelijk om bij B.4 Aanpassing van de bediening Leeuwergem door De Lijn te veranderen in 'Onderzoek naar aanpassing van de bediening van Leeuwergem door De Lijn'?

NMBS

De partner voor actie C2 Tarifiering Derdebetalerssysteem Openbaar vervoer op blz. 69 is niet "NMBS-Holding" maar "NMBS"

3. BESPREKING

Het studiebureau geeft een korte toelichting met betrekking tot de aanpassingen nav het participatietraject. De verschillende actoren kunnen opmerkingen geven. Het aangepaste document zal opgestuurd worden voor voorlopige vaststelling en voor PAC.

Volgende aanpassingen zullen doorgevoerd worden:

- Aanpassing nav opmerkingen de Lijn (zie eerder)
- Aanpassing nav opmerkingen NMBS (zie eerder)
- Aanpassing 5.2.4.1.: N42 als primaire weg type II: verwijderingen bepaling "voor 2012"
- Toevoegen acties:
 - Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/Spende tot gemeentegrens met Lierde (fietsfonds dossier), KT
 - Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13), MLT
- Aanpassen acties:
 - kostprijs "terugbrengen snelheid op wegvak Elene – De Vos naar 70km/uur" is overschat
 - Verwijderen van fietspaden ter bevordering van gebruik van lokale wegen als fietsroute : KT in plaats van LT

4. PLANNING EN AFSPRAKEN

- Voorlopige vaststelling gemeenteraad van het aangepaste document op 27/2/2012
- Voorlegging aan PAC op 19/3 (documenten worden verstuurd op 27/2)

9.4

Verslag PAC fase 2

Provinciale Auditcommissie Oost-Vlaanderen

20 september 2010

Zottegem

Mobiliteitsplan - Uitwerkingsnota

1. Aanwezig : zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	conform dd. 27/05/02
Sneltoets PAC	conform dd. 15/09/08
Gekozen Spoor	Spoor 2, verbreden en verdiepen
Verkenningsnota PAC	dd. 24/08/09
GBC	dd. 15/06/2010
Inhoud dossier	Uitwerkingsnota
Mobiliteitsbegeleider	Katia Rottiers

3. Advies auditor

De thema's die in de verkenningsnota naar voor werden geschoven, worden in deze nota verder uitgewerkt. De nota werd uitgebreid besproken tijdens de vergadering. Het is een degelijke nota, waarop nog een aantal opmerkingen en suggesties gemaakt werden, die meegenomen moeten worden in het vervolgtraject.

De belangrijkste opmerkingen zijn :

- Het raadsbesluit mbt het participatietraject ontbreekt nog
- Sommige kaarten zijn moeilijk leesbaar, zoals bijv. kaart 1 waar het verschil tussen secundaire en lokale wegen niet altijd even duidelijk is.
- Op kaart 5 worden best ook de aard van de schoolomgeving aangeduid, vast of variabel.
- Door de veelheid aan informatie is kaart 6 niet echt bruikbaar. Dergelijke kaarten die zeer nuttig zijn kunnen in de toekomst beter vergroot worden afgedrukt.
- Uit de opsomming in stap 6 is niet helemaal duidelijk af te leiden of en waar het bestaande scenario moet aangepast worden. In de opsomming worden algemene visies en doelstellingen gemixt met concrete maatregelen, hetgeen verwarring met zich meebrengt.

4. Eindconclusie

Akkoord met de voorliggende uitwerkingsnota, de conformiteit van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Zottegem wordt met 9 maanden verlengd tot 19 juni 2011. Dit advies maakt integraal deel uit van de uitwerkingsnota.



Sven Lieten
Intern auditor

PAC 20/09/10

Uitwerkingsnota Zottegem - conform

Pagina 1 van 1

9.5 Documenten m.b.t. het participatietraject.

9.5.1 Goedkeuringsbesluit

STAD ZOTTEGEM

Provincie
Oost-Vlaanderen
Arrondissement Aalst

Uittreksel

uit het register van de beraadslagingen van de Gemeenteraad
Zitting van 17 oktober 2011

Aanwezig: Herman De Loor, burgemeester-voorzitter,

Paul Lievens, Dirk Van Herzele, Joost Francoeus, Jean-Paul Schietecatte, Jenne De Potter, schepenen,

Carinne Vekeman, Willy De Meulenaere, Ghislain Diependaele, Elsie Verheyen, Nadine Stalpaert, Kurt Broeckaert, Tom Carnewal, Albecq Baele, Peter Vansintjan, Guy Lapaige, Marc Roman, Tilly Van De Kerkhove, Leen Goossens, Myriam Rijdtant, Dieter Everaert, Stefaan De Moor, Leen Parmentier, Sven Van Trappen, Peter Stevens, gemeenteraadsleden,

Eddy Beké, stadssecretaris.

Afwezig: Willy De Meulenaere tot voor het goedkeuren van het verslag
Claudine Placke en Dino De Freyne

14. Verkeer. Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Zottegem. Goedkeuren participatietraject.

De Gemeenteraad,

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005, zoals tot op heden gewijzigd;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, artikel 4, artikel 18 en artikel 19;

Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 17 november 2008 betreffende de goedkeuring van de koepelmodule 41081/1B met module 1b m.b.t. verbreden / verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Zottegem – subsidiëring via het mobiliteitsconvenant;

Gelet op het goedgekeurde mobiliteitsplan van de stad Zottegem, definitief conform verklaard op 27 mei 2002 door de provinciale auditcommissie (PAC);

Gelet op de beslissing van de PAC d.d. 15 september 2008 om het gemeentelijk mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen (spoor 2);

Overwegende dat conform het decreet van 20 maart 2009 een participatietraject dient doorlopen te worden bij het ontwerpen van een gemeentelijk mobiliteitsplan, dat de resultaten van dit openbaar onderzoek en desgevallend van de andere vormen van participatie, voorgelegd moeten worden aan de PAC gelijktijdig met het ontwerp van het mobiliteitsplan;

Overwegende dat het doorlopen van dergelijk traject wordt aangeraden door de Vlaamse overheid – MOW om problemen te vermijden bij de finalisering van het mobiliteitsplan;

Overwegende dat voor het gemeentelijk mobiliteitsplan reeds een verkenningnota en een uitwerkingnota werden opgesteld;

Overwegende dat de verkenningnota en de uitwerkingnota m.b.t. het gemeentelijk mobiliteitsplan werden besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie d.d. 29 mei 2009 en 15 juni 2010;

Overwegende dat de verkenningnota en de uitwerkingnota m.b.t. het gemeentelijk mobiliteitsplan reeds gunstig werden geadviseerd door de PAC d.d. 24 augustus 2009 en 20 september 2009;

Overwegende dat ondertussen werd gestart met de laatste fase, namelijk de opmaak van het eigenlijke beleidsplan;

Overwegende dat volgend participatietraject voor de laatste fase wordt voorgesteld:

- het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) in november 2012,
- dit ontwerp zal worden voorgelegd, onmiddellijk volgend op de GBC, aan de verkeersraad, de gecoro, de middenstandsrade, de milieuraad en aan de gemeenteraadsleden op één overlegmoment,
- via de plaatselijke infokrant zal aan de bevolking kenbaar worden gemaakt dat de stad werkt aan een gemeentelijk mobiliteitsplan, de procedure zal in dit artikel worden toegelicht;
- de gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast,
- het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de PAC,
- de gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief vast na de conformverklaring door de PAC,
- het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan,
- het goedgekeurd gemeentelijk mobiliteitsplan zal online raadpleegbaar zijn voor de bevolking en alle belanghebbenden;

Gehoord het mondeling verslag van de heer Herman De Loor, burgemeester-voorzitter;

Gelet op de tussenkomsten van de raadsleden Dieter Everaert, Tom Carnewal en Stefaan De Moor;

Gelet op de stemming over het subamendement ingediend door de burgemeester-voorzitter die als uitslag geeft: met 21 stemmen voor: Herman De Loor, Paul Lievens, Dirk Van Herzele, Joost Franceus, Jean-Paul Schietecatte, Jenne De Potter, Carinne Vekeman, Willy De Meulenaere, Elsje Verheyen, Nadine Stalpaert, Kurt Broeckaert, Albecq Baele, Peter Vansinjan, Guy Lapaige, Marc Roman, Tilly Van De Kerkhove, Leen Goossens, Myriam Rijdt, Stefaan De Moor, Leen Parmentier, Peter Stevens.

en 4 onthoudingen: Ghislain Diependaele, Tom Carnewal, Dieter Everaert en Sven Van Trappen

waardoor het amendement ingediend door de zap-fractie vervalt;

Gelet op de stemming over het agendapunt: met 16 stemmen voor: Herman De Loor, Paul Lievens, Dirk Van Herzele, Joost Franceus, Jean-Paul Schietecatte, Jenne De Potter, Carinne Vekeman, Willy De Meulenaere, Elsje Verheyen, Nadine Stalpaert, Kurt Broeckaert, Albecq Baele, Peter Vansinjan, Marc Roman, Tilly Van De Kerkhove, Leen Goossens

en 9 stemmen tegen: Guy Lapaige, Myriam Rijdt, Stefaan De Moor, Leen Parmentier, Peter Stevens, Ghislain Diependaele, Tom Carnewal, Dieter Everaert, Sven Van Trappen.

BESLUIT:

Art. 1.- Het voorstel van participatietraject goed te keuren als volgt:

- het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) in november 2012,
- dit ontwerp zal worden voorgelegd, onmiddellijk volgend op de GBC, aan de verkeersraad, de gecoro, de middenstandsraad, de milieuraad en aan de gemeenteraadsleden op één overlegmoment,
- via de plaatselijke infokrant zal aan de bevolking kenbaar worden gemaakt dat de stad werkt aan een gemeentelijk mobiliteitsplan, de procedure zal in dit artikel worden toegelicht;
- de gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast,
- het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de PAC,
- de gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief vast na de conformverklaring door de PAC,
- het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan,
- het goedgekeurd gemeentelijk mobiliteitsplan zal online raadpleegbaar zijn voor de bevolking en alle belanghebbenden.

Art. 2.- Een afschrift van dit besluit toe te sturen aan het studiebureau Arcadis Belgium nv, Kortrijksesteenweg 302, 9000 GENT.

Waarvan akte.

Namens de Gemeenteraad

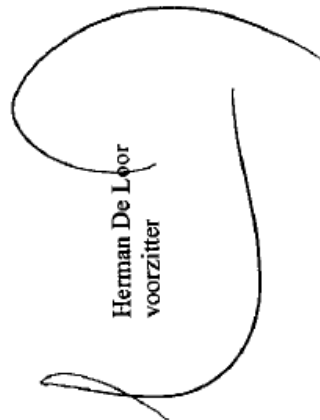
Eddy Beké
stadssecretaris

Herman De Loor
voorzitter

Voor eensluidend uittreksel


Eddy Beké
stadssecretaris




Herman De Loor
voorzitter

9.5.2

Verslag overleg adviesraden



VERSLAG

Onderwerp

26_000256 – Participatie mobiliteitplan Zottegem

Plaats van bespreking

Zottegem - Rhetorica

Datum van bespreking

20/12/2011

Opgesteld door

Adel Lannau

Verslagnummer en kenmerk

26_000256-vsl-024.doc

Afdeling

BE en discipline

Verzenddatum

3/01/2012

Aanwezigen

Klik hier als u tekst wilt invoeren.

Verontschuldigten

Namen

Kopie ter info

Bestemmingen

Het mobiliteitsplan wordt kort toegelicht aan de hand van een powerpoint - presentatie door Adel Lannau (ARCADIS). Vervolgens kan het publiek vragen en opmerkingen formuleren. De vragen worden beantwoord door Burgemeester De Loor, Schepen Plancke, Katia Rotliers (MOW) en Adel Lannau (ARCADIS)

Onderstaand worden de belangrijkste vragen en opmerkingen weergegeven:

- Wat is de visie mbt tweerichtingsverkeer voor fietsers in de straten?
 - Vraag tot invoeren van tweerichtingsverkeer voor fietsers in de Ledebergstraat
 - Kan tweerichtingsverkeer voor fietsers in de woonerven terug ingevoerd worden?
 - Eenrichtingsverkeer in Neerhofstraat en Molenstraat voor fietsers?

Op de vergadering wordt aangegeven dat tweerichtingsverkeer voor fietsers algemene regel is. Enkel indien het omwille van verkeersveiligheid niet aangewezen is, wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd. Er wordt telkens advies ingewonnen bij de politie.

- Is het niet aangewezen om het volledige centrum als zone 30 te beschouwen.
 - MOW geeft aan dat onderzoek heeft uitgewezen dat zone 30 over meer dan 500 meter niet meer effectief zijn. Men houdt zich dan niet meer aan de beperkingen.
 - Het snelheidsplan zal op middellange termijn omgemaakt worden. In dit plan zullen de juiste zoneringen onderzocht worden.
- Hoe definitief is de aanduiding van tweerichtingsverkeer in de Graaf Van Egmontstraat? Hoe definitief is de omkering van het verkeer in de Hospitaalstraat?

De plannen zijn niet definitief. Dit zal in detail moeten onderzocht worden tijdens de tweede fase van het masterplan.

Imagine the result

Maatschappelijke zetel: ARCADIS Belgium nv/sa, Koningsstraat 80, 1000 Brussel – www.arcadisbelgium.be
BTW BE 0426.682.709 – RPR Brussel – ING 320-0687053-72 – IBAN BE 38 3200 6870 5372 – SWIFT BIC BBRUBEBB

Pagina 1 van 3

- Er wordt zeer snel gereden ter hoogte van de Kapellestraat. Hoe zullen de bussen van de Lijn de binnenbocht nemen ter hoogte van de hoek van de Kapellestraat/Hospitaalstraat. Het is nu reeds zeer smal

→ dit aspect zal meegenomen worden in het overleg met de Lijn in kader van het Masterplan.

- Er wordt zeer snel gereden in de Hospitaalstraat.
 - Kunnen de Brandweersite en de site Sanitary aangewend worden om bijkomende parkeergelegenheden te voorzien? Tevens wordt vanuit het publiek de vraag gesteld of bijkomende parkeergelegenheden in de binnenstad wel wenselijk zijn.
- De burgemeester verduidelijkt dat er gesprekken lopende zijn met betrekking tot de toekomstige bestemmingen van deze sites. De Burgemeester verduidelijkt welke stappen ondernomen worden om bepaalde terreinen, die in handen zijn van privé eigenaars, een nieuwe bestemming te geven (de Mouterij, site Van Poucke, college-site)
- Vanuit duurzaam parkeerbeleid is het niet aangewezen om bijkomende parkeergelegenheden te voorzien in de binnenstad. Hierdoor slijpt de binnenstad verder dicht en neemt de verkeersleefbaarheid af.

De burgemeester legt uit hoe de compenserende parkeerplaatsen voor de realisatie van het masterplan zullen gerealiseerd worden (stadsambtenaren worden verzocht hun wagen op site de Muze en aan Egmontkasteel te plaatsen). Dit zijn tijdelijke oplossingen totdat er een vergunning kan verleend worden.

Er zal een promotieopdracht uitgeschreven worden om samen met private partners een parkeergarage te realiseren. De perimeter hiervoor moet nog worden afgebakend.

- De verkeerssituatie ter hoogte van Luchtbal is zeer gevaarlijk. Er zijn 5 straten. Daarenboven wordt beslist nog een woonwijk te ontsluiten via dit punt.

Wumensdries is inderdaad een smalle straat. Langs de Kleine Meerlaan wordt er ook een ontsluiting voorzien.

- In het Rup Cantaert wordt opnieuw een nieuwe wijk voorzien. Hoe worden deze ontsloten? RUP Cantaert zit nog in een beginfase. De ontsluiting zal in dit planproces bekeken worden.
- Waarom wordt er geen eenrichtingsverkeer ingevoerd in de Leonce Roelsstraat en de Broeder Mareslaan? (zie ook apart schrijven mbt eenrichtingsverkeer in de Leonce Roelsstraat). Dit dient verder onderzocht te worden (onder andere naar omrijfactoren).
- Wat is de timing van de herinrichting van de Stationsstraat, Zavel en Markt,
- Worden er inspanningen gedaan om het wonen boven winkelstraten aan te moedigen?



- Bepaalde voetpaden zijn in zeer sterke staat.
De schepen legt uit dat er jaarlijks een budget gereserveerd wordt voor heraanleg voetpaden. Bij de (her)aanleg dient rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid van garages.
Tekortkomingen kunnen gemeld worden aan de technische dienst van de stad.

9.6 Voorlopige vaststelling gemeenteraad

Pm