



HERNIEUWEN VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN Synthesenota

Opdrachtgever: gemeente Melle

In samenwerking met : DenS Communicatie bvba
Lange Boomgaardstraat 19
9000 Gent



Studiebureau BVP
Dendermondsesteenweg 563
9070 Destelbergen



Versie voor RMC
26/10/2018

MAAK MELLE MEER MOBIEL



Inhoudstafel

1.	INLEIDING	4
	Procesverloop	4
2.	ONDERZOEKSRESULTATEN	6
2.1.	VERKEERSLEEFBAARHEID EN PARKEREN CENTRUM MELLE	6
	Onderzoeksopgave	6
	Resultaten Floating Car Data-analyse op de N9 Brusselsesteenweg	7
	Resultaten verkeerstellingen centrum Melle	10
	Resultaten parkeertellingen centrum Melle	29
2.2.	VERKEERSLEEFBAARHEID EN PARKEREN MELLE LEEUW	38
	Onderzoeksopgave	38
	Resultaten kruispunttelling Melle Leeuw	38
	Parkeeronderzoek Melle Leeuw	39
3.	KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN	43
	Knelpunten en kansen	43
	Overzicht knelpunten	44
4.	DOELSTELLINGEN	45
	Algemeen	45
	Gemeentelijke algemene doelstellingen	46
	Gemeentelijke operationele doelstellingen	47
5.	HET HUIDIG BELEIDSSCENARIO	48
	Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen	48
	Werkdomein B : verkeersnetwerken	48
	Werkdomein C : flankerende maatregelen	54
6.	BOUWSTENEN VOOR EEN NIEUW DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	57
	Een versterkte bediening door het openbaar vervoer	57
	Veilige en verkeersluwe fietsroutes doorheen de gemeente	60
	Een gedifferentieerd snelheidsbeleid 30-50-70	61
	Een leefbaar centrum	63
7.	HET NIEUW DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	66
	Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen	66
	Werkdomein B : Verkeersnetwerken	69
	Werkdomein C : flankerende maatregelen	86
8.	RESULTATEN PARTICIPATIETRAJECT	89
9.	AFWEGING NIEUW DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	90
	BIJLAGE	93

Figuren

Figuur 1 : Verkeersonderzoek centrumstraten Melle	6
Figuur 2 : Verkeersintensiteiten N9, gemiddelde werkdag 2016	7
Figuur 3 : Herkomst-Bestemming verkeer N9 t.h.v. brug Ringvaart in de richting van Gent (7-9u), werkdagen oktober 2017	8

Hernieuwen mobiliteitsplan Melle : synthesenota – 26/10/2018

Figuur 4 : Herkomst-Bestemming verkeer N9 t.h.v. brug Ringvaart in de richting van Melle centrum (16-18u), werkdagen oktober 2017	8
Figuur 5 : Herkomst-Bestemming verkeer Van Laetestraat richting Melle (16-18u), werkdagen oktober 2017	9
Figuur 6 : Maatregelen R4 - Van Laetestraat	10
Figuur 7 : Verkeersintensiteiten Gemeenteplein (spoorwegviaduct), 19/1 18 -2/2/18	11
Figuur 8 : Verkeersintensiteiten Gemeenteplein (spoorwegviaduct), 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag	12
Figuur 9 : Verkeersintensiteiten Mellebrug, 19/1/18- -2/2/18	13
Figuur 10 : Verkeersintensiteiten Mellebrug, 19/2/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag	14
Figuur 11 : Verkeersintensiteiten N465 Geraardsbergsesteenweg (spoorwegviaduct), 19/1/18 -2/2/18	15
Figuur 12 : Verkeersintensiteiten N465 Geraardsbergsesteenweg (spoorwegviaduct), 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag	16
Figuur 13 : Herkomst-Bestemming verkeer spoorwegviaduct station Melle richting N9 (7-9u), werkdagen oktober 2017	17
Figuur 14 : Herkomst-Bestemming verkeer spoorwegviaduct station Melle richting Gontrode Heirweg (16-18u), werkdagen oktober 2017	17
Figuur 15 : Herkomst-Bestemming verkeer N465 Geraardsbergsesteenweg richting Melle (7-9u), werkdagen september 2017	18
Figuur 16 : Herkomst-Bestemming verkeer N465 Geraardsbergsesteenweg richting Gontrode (16-18u), werkdagen september 2017	19
Figuur 17 : Herkomst-Bestemming verkeer Mellebrug richting Melle (7-9u), werkdagen oktober 2017	20
Figuur 18 : Herkomst-Bestemming verkeer Mellebrug richting Melle (7-9u), werkdagen oktober 2017	20
Figuur 19 : Kruispuntstromendiagram N9 – N447 – Merelbekestraat, dinsdag 23 januari 2018	22
Figuur 20 : Kruispuntstromendiagram N9 – Kerkstraat - Gemeenteplein, dinsdag 23 januari 2018	23
Figuur 21 : Kruispuntstromendiagram N9 – N465 – Pontstraat, dinsdag 23 januari 2018	24
Figuur 22 : Snelheidsverloop Gemeenteplein (spoorwegviaduct) richting N9, 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag	25
Figuur 23 : Snelheidsverloop N465 Geraardsbergsesteenweg (spoorwegviaduct) richting N9, 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag	26
Figuur 24 : Reistijden op de N9 Brusselsesteenweg tussen Ringvaart en Collegebaan (16-18u), werkdagen oktober 2017	28
Figuur 25 : Reistijden op de N9 Brusselsesteenweg tussen Collegebaan en Ringvaart (7-9u), werkdagen oktober 2017	28
Figuur 26 : Gemiddelde parkeerbezetting centrum Melle wekdagvoormiddag	31
Figuur 27 : Gemiddelde parkeerbezetting centrum Melle wekdagnamiddag	32
Figuur 28 : Gemiddelde parkeerbezetting centrum Melle nacht wekdag	33
Figuur 29 : Parkeervoorzieningen omgeving station Melle	34
Figuur 30 : Impressie gebruik fietsenstallingen aan stationsgebouw Melle	34
Figuur 31 : Vervoerswijzekeuze voortransport treinreizigers Melle ochtendspits, februari 2018	35
Figuur 32 : Vervoerswijzekeuze voortransport treinreizigers Melle ochtendspits, februari 2018	36
Figuur 33 : Vervoerswijzekeuze voortransport treinreizigers Melle met herkomst ochtendspits, februari 2018	36
Figuur 34 : Verkeersonderzoek omgeving Melle Leeuw	38
Figuur 35 : Verkavelingsplan Merelbekestraat	39
Figuur 36 : Gemiddelde parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw wekdagvoormiddag	41
Figuur 37 : Gemiddelde parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw wekdagnamiddag	41
Figuur 38 : Gemiddelde parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw nacht wekdag	42
Figuur 39 : Knelpuntenkaart	44
Figuur 40 : Huidige categorisering wegennet	50
Figuur 41 : Huidig fietsroutenetwerk	52
Figuur 42 : verblijfsgebieden zone 30	53
Figuur 43 : Voorstel herinrichting omgeving Tuinbouwschool	58
Figuur 44 : Voorstel voetgangersonderdoorgang aan Merelbeke station	59
Figuur 45 : Voorstel nieuw dwarsprofiel Kerkstraat	64
Figuur 46 : Voorstel nieuwe verkeersstructuur Melle centrum	65
Figuur 47 : Synthese gewenste ruimtelijke structuur Melle	68
Figuur 48 : Doorstroming hoofd- en primair wegennet omgeving centrum Melle (boven ochtend en onder avond)	70

Figuur 49 : Voorstel van nieuwe categorisering wegennet	72
Figuur 50 : Voorstel van nieuw snelheidsplan	76
Figuur 51 : Maatregelen openbaar vervoer	79
Figuur 52 : Gewenst fietsroutenetwerk	82
Figuur 53 : Fietsvoorzieningen	85

Tabellen

Tabel 1: Intensiteiten telpunten centrum Melle, motorvoertuigen	10
Tabel 2: Overzicht verkeersintensiteiten kruispuntmetingen met aandeel vrachtverkeer	26
Tabel 3: Vergelijking kruispuntmetingen 2002 – 2018 op de N9 Brusselsesteenweg	27
Tabel 4: Parkeerbezetting centrum Melle op een weekdag, voorjaar 2018	30
Tabel 5: Herkomst en vervoermiddel voortransport treingebruikers station Melle, enquête 28/4/2016	35
Tabel 6: Parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw op een weekdag, voorjaar 2018	40
Tabel 7: Wijzigingen categorisering wegennet	69
Tabel 8: Inrichtingseisen lokale wegen	73
Tabel 9: Inrichtingseisen fietsvoorzieningen	83

1. Inleiding

Procesverloop

De gemeente Melle heeft besloten om haar gemeentelijk mobiliteitsplan volledig te herzien volgens de voorgeschreven richtlijnen van de Vlaamse Overheid departement Mobiliteit en Openbare Werken. Door middel van de sneltoets werd gekozen voor spoor 1.

Het vernieuwen van het mobiliteitsplan heeft tot doel een nieuw mobiliteitsplan tot stand te brengen gebaseerd op nieuwe en/of aangepaste strategische keuzes. Het volledige proces van de opmaak van een mobiliteitsplan wordt doorlopen: oriëntatie – planopbouw – mobiliteitsplan. Het bestaande plan vormt dan wel de basis, de beraadslaging in de GBC naar aanleiding van de sneltoets heeft aangetoond dat het beleidsscenario best wordt aangepast of vernieuwd. Men vertrekt daarbij opnieuw vanuit een beschrijving van de actuele toestand en planningscontext. De doelstellingen worden geherformuleerd. Afhankelijk van de nieuwe keuzes die worden gemaakt, kan de scenario-opbouw weinig tot sterk afwijken van het bestaande mobiliteitsplan. Finaal zal het nieuwe plan volledig losgekoppeld zijn van het voorgaande plan.

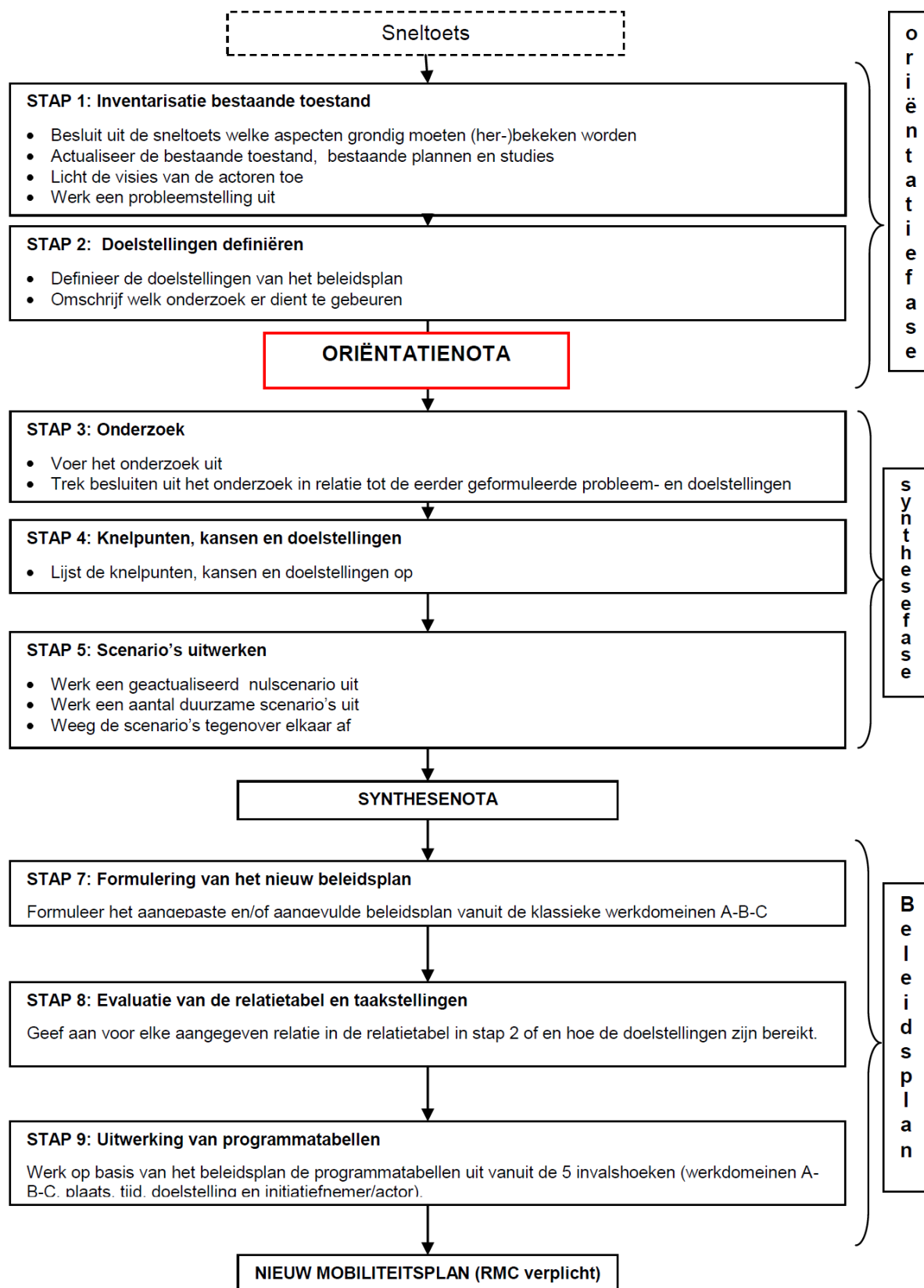
Op de volgende bladzijde wordt een schema getoond met de verschillende te doorlopen stappen van dergelijke vernieuwing.

De oriëntatienota werd afgewerkt in januari 2018. De kwaliteitsadviseur gaf in de RMC van 19 februari 2018 een gunstig advies.

De synthesesnota omvat stap 3 t.e.m. 5 en start met de neerslag van het gehouden onderzoek. In de oriëntatienota werden volgende onderzoeksthema's vastgelegd :

- Verkeersleefbaarheid centrum Melle
- Parkeren centrum Melle
- Parkeren en onveiligheid Melle-Leeuw

De GBC is omtrent de synthesesnota éénmaal samengekomen, nl. op 18 september 2018. Het verslag van de GBC wordt opgenomen in bijlage.



2. Onderzoeksresultaten

2.1. Verkeersleefbaarheid en parkeren centrum Melle

Onderzoekopgave

Probleemstelling

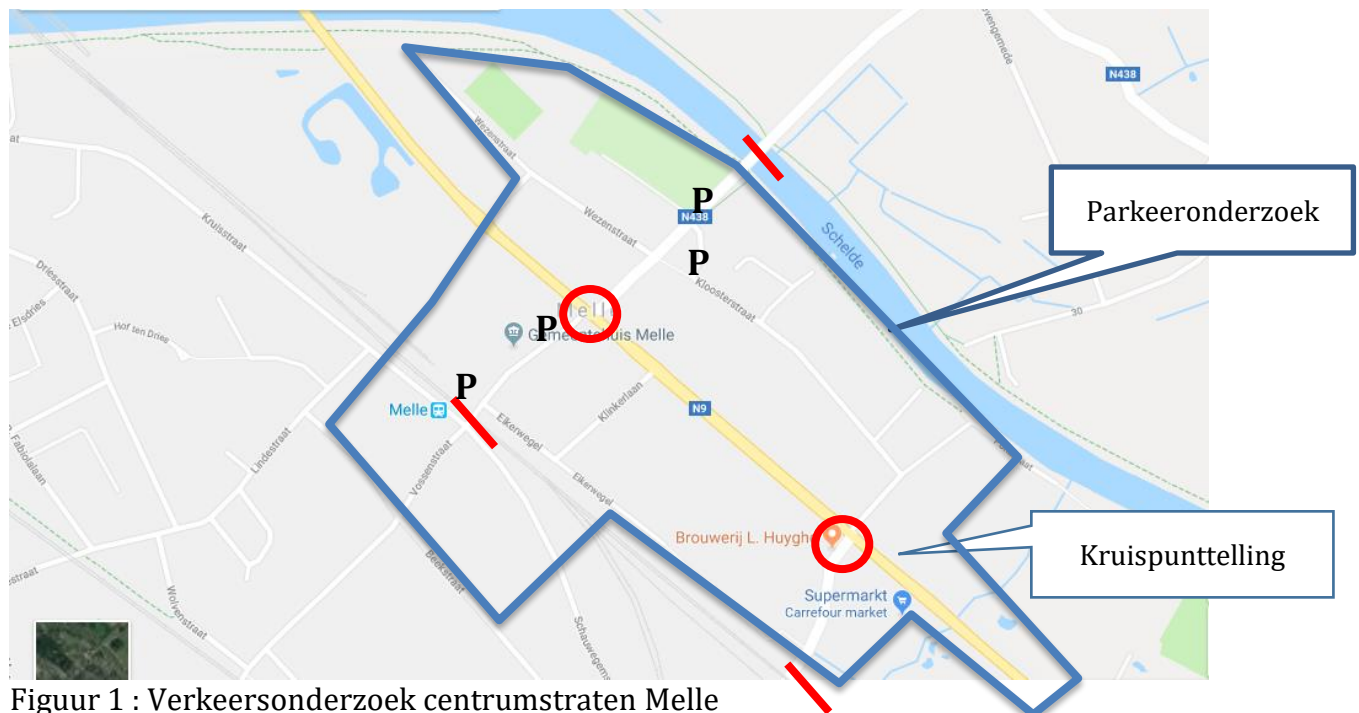
In de centrumstraten van Melle (o.a. Kerkstraat) is er een gevoel van verkeersonveiligheid en – onleefbaarheid. Dit heeft enerzijds te maken met de aanwezige verkeersdruk, maar ook met de parkeerdruk door de centrale ligging van het station.

Onderzoeksvragen

- Hoe verdeelt het verkeer zich in het centrum van Melle?
- Wat is de parkeerdruk in het centrum van Melle? Een evaluatie van de ingevoerde blauwe zone is gewenst
- Wat is de huidige modal split van de treinreizigers voor het voor- en natransport?
- Wat is de parkeerbezetting in de stationsomgeving, zowel auto's als fietsers?
- Wat zijn de parkeerbehoeften van de diverse gebruikers?

Methodiek

- Intensiteitstellingen gedurende één week op de belangrijkste wegen in het onderzoeksgebied (brug over de Schelde, Gemeenteplein, Geraardsbergsesteenweg)
- Kruispunttellingen op één dag
 - N9 Brusselsesteenweg – Kerkstraat - Gemeenteplein
 - N9 Brusselsesteenweg – Geraardsbergsesteenweg - Pontstraat
- Parkeeronderzoek blauwe zone en aanpalende straten en pleinen
- Onderzoek gebruik bestaande fietsenstallingen
- Enquête naar het voortransport en herkomst van de treinreizigers
- Herkomst-Bestemmingsonderzoek aan de hand van Floating Car Data van Be-Mobile¹



Figuur 1 : Verkeersonderzoek centrumstraten Melle

¹ Dit onderzoek was niet voorzien in de oriëntatienota, maar de opportuniteit om deze data te gebruiken op aangeven van Be-Mobele zelf, deed zich begin dit jaar voor.

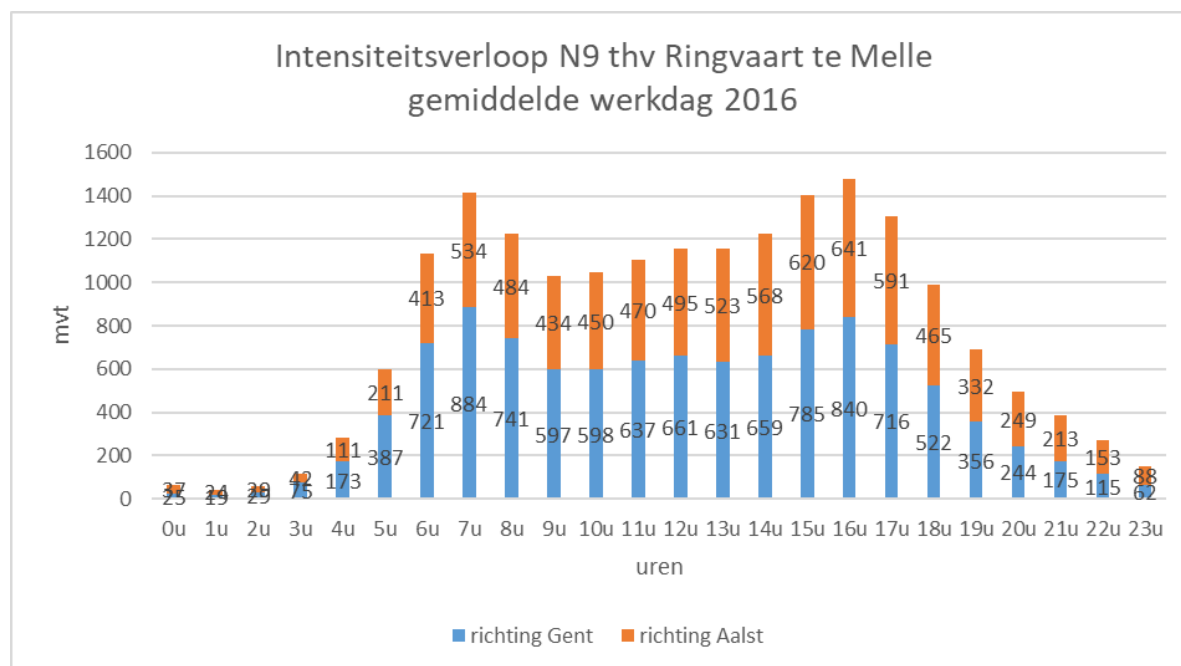
Resultaten Floating Car Data-analyse op de N9 Brusselsesteenweg

Wat zijn Floating Car Data?

Floating Car Data zijn geanonimiseerde verkeersgegevens die gedistilleerd worden uit gps-gegevens van miljoenen smartphones, trackingsystemen, antidiefstalsystemen ... Deze zogenaamde probes verzenden elke minuut een signaal met hun ID, x/y-coördinaat en een tijdstip. Deze ruwe positiedata worden door Be-Mobile-technologie vervolgens gefilterd, gevalideerd en gecorreleerd met het oog op een betrouwbaar beeld van het verkeersverloop.

Floating Car Data geven een betrouwbaar beeld van de gereden snelheden op het wegennet en kunnen hieruit informatie afleiden over files en reistijden. Be-Mobile verzamelt reeds enige jaren Floating Car Data, waardoor de evolutie van het verkeer over een langere periode sinds 2016 kan worden geanalyseerd. Deze informatie wordt gelinkt aan het wegennet dat opgedeeld is in wegsegmenten van 50 m of minder. Wij gebruikten hierbij de gegevens voor de volledige maand oktober 2017 (exclusief weekends). Voor de omgeving van Gontrode werden de gegevens van de maand september 2017 gebruikt, omdat in oktober 2017 de spoorwegovergang op de N465 Geraardsbergsesteenweg onderbroken was.

Floating Car Data geven dus geen absolute verkeersaantallen weer, wel de gevolgde routes en de herkomst en bestemming van het autoverkeer. Dit werd in eerste instantie nagegaan voor het verkeer op de N9 Brusselsesteenweg ter hoogte van de brug over de Ringvaart. Er is immers vastgesteld dat er een opvallende asymmetrie zich voordoet in de telgegevens van de vaste telpost op die plaats²: het aantal voertuigen richting Gent ligt elk uur steeds hoger dan in de richting van het centrum van Melle. Dit wijst erop dat vrij veel automobilisten wel 's ochtends de N9 richting Gent nemen, maar in de avondspits een andere route kiezen. Om die andere routekeuze te achterhalen werd gebruik gemaakt van de Floating Car Data.



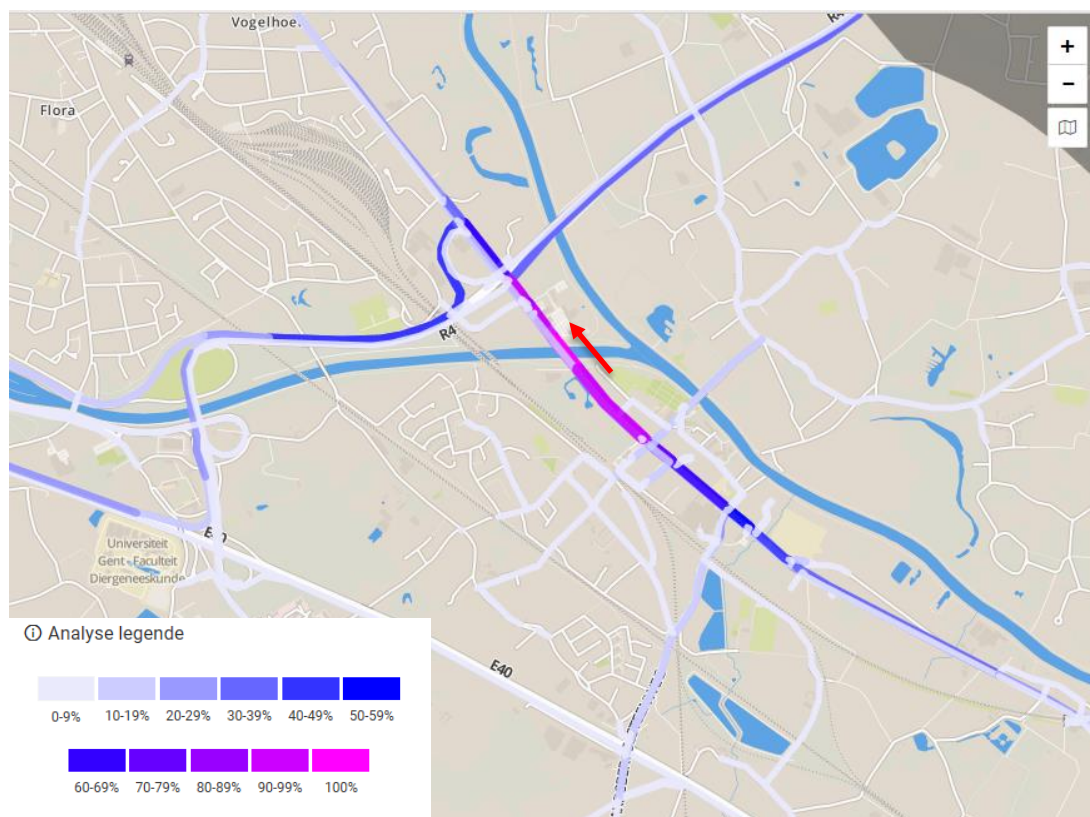
Figuur 2 : Verkeersintensiteiten N9, gemiddelde werkdag 2016

Bron : Vlaams gewest, AWW

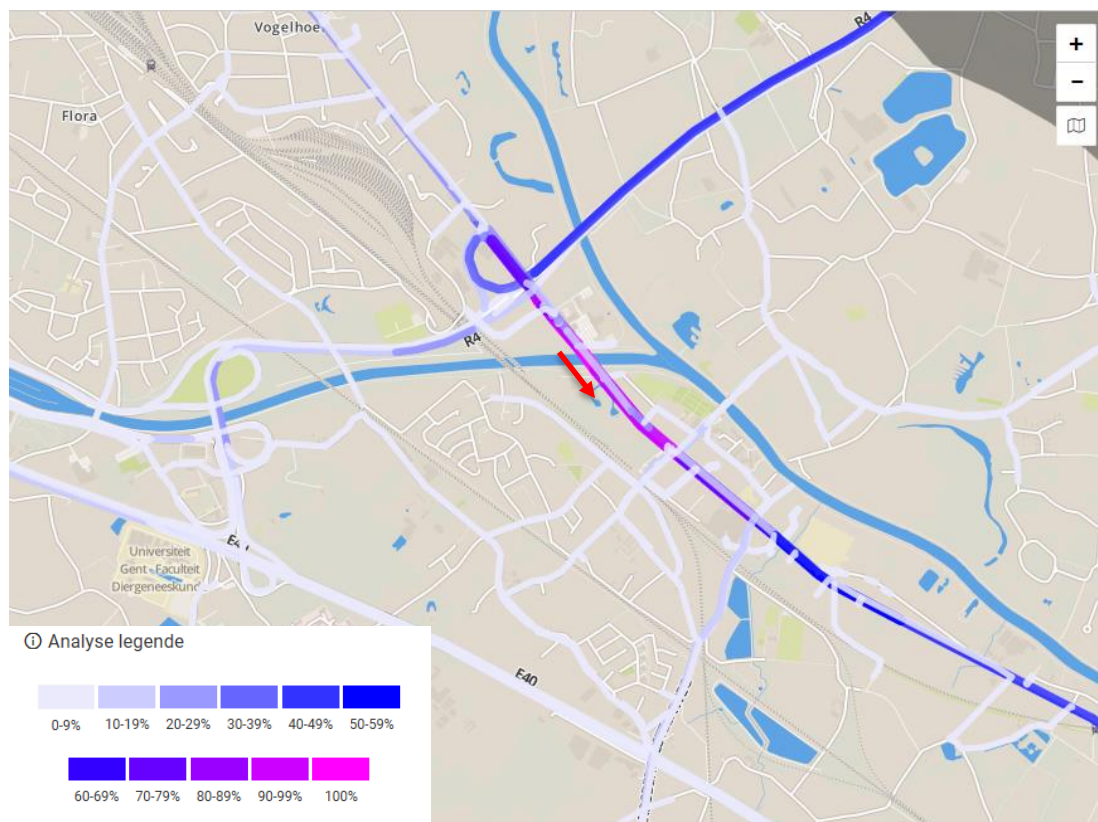
Hieronder worden de resultaten weergegeven. De percentages betreffen steeds klassengemiddelden van 10% met een nauwkeurigheid van 5%.

² Zie ook oriëntatienota p. 15

Herkomst-Bestemming verkeer N9 Brusselsesteenweg t.h.v.brug over de Ringvaart



Figuur 3 : Herkomst-Bestemming verkeer N9 t.h.v. brug Ringvaart in de richting van Gent (7-9u), werkdagen oktober 2017



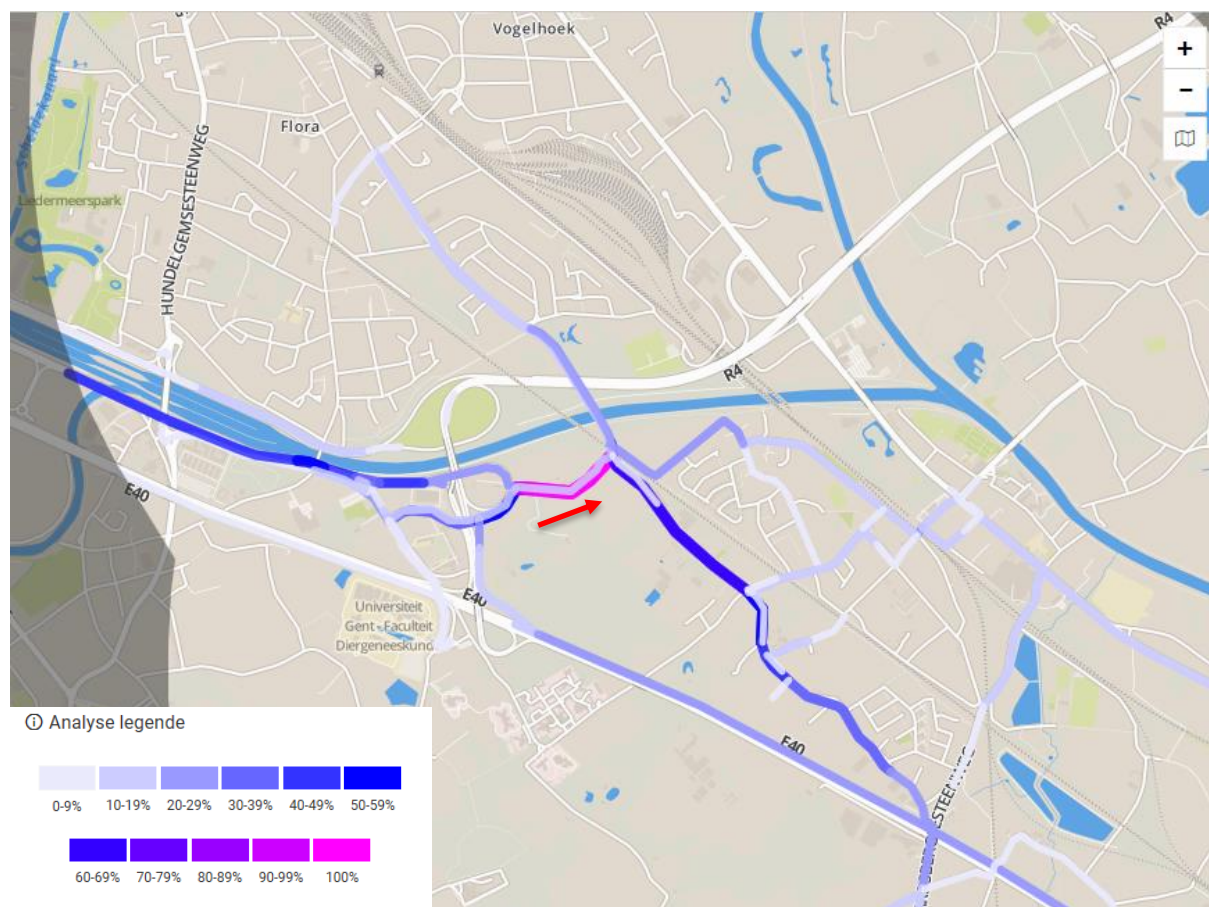
Figuur 4 : Herkomst-Bestemming verkeer N9 t.h.v. brug Ringvaart in de richting van Melle centrum (16-18u), werkdagen oktober 2017

Het merendeel van het verkeer dat op de N9 over de Ringvaartbrug rijdt 's morgens in de richting van Gent neemt daarna de R4-zuid (45%), 35% neemt de R4-oost richting E17 en 20% blijft de N9 volgen richting Gent. 30% van het verkeer is afkomstig uit de richting Wetteren, 15% komt van de N465 Geraardsbergsesteenweg en de rest komt van overal uit Melle zelf of van over de Mellebrug (15%).

In de andere richting zien we dat 45% van het verkeer van de R4-oost (uit richting E17) komt, en 25% van de R4-zuid, 25% komt van Melle Leeuw. Wat de bestemmingen betreft rijdt 40% door richting Wetteren, 15% slaat af aan de N465 Geraardsbergsesteenweg en de rest heeft een bestemming in het centrum van Melle of over de brug (5%).

We merken dus een opvallend verschil op voor de R4-zuid tussen een morgen- en een avondsituatie. Dit kan alleen maar verklaard worden door het feit dat er een andere route bestaat 's avonds om het centrum van Melle te bereiken t.o.v. de ochtendsituatie. Deze route is de Van Laetestraat (grondgebied Merelbeke). Op die manier worden de dagelijkse files op de N9 Brusselsesteenweg in de richting van het centrum van Melle vermeden.

Uit de volgende figuur blijkt dat het verkeer in de Van Laetestraat voor 45% afkomstig is van de R4 -zuid, 25% komt van de Heidestraat en eveneens 25% komt van de E40 uit de richting Brussel. Meer dan 55% van het verkeer in de Van Laetestraat heeft een bestemming in Melle, 25% rijdt door naar Gontrode en verder zuidelijk, 20% heeft een bestemming in Merelbeke Flora.



Figuur 5 : Herkomst-Bestemming verkeer Van Laetestraat richting Melle (16-18u), werkdagen oktober 2017

Een groot aandeel van de 45% die afkomstig is van de R4-zuid, slaat hierbij niet af aan de Heidestraat om zo de Van Laetestraat te bereiken, maar slaat onreglementair af op de R4 zelf ter hoogte van de Van Laetestraat via een onverharde doorsteek.



Figuur 6 : Maatregelen R4 - Van Laetestraat

Bron: PCV Oost-Vlaanderen

Eind vorig jaar werd op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid beslist om dit oneigenlijk gebruik van de Van Laetestraat fysiek onmogelijk te maken. De Van Laetestraat zal nog enkel bereikbaar blijven vanuit de E40 Brussel en via de Heidestraat (grondgebied Merelbeke).

Resultaten verkeerstellingen centrum Melle

Op drie plaatsen in het centrum van Melle werden tussen 19 januari en 2 februari 2018 de verkeersintensiteiten opgenomen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze tellingen. Hierbij worden steeds de intensiteiten van het drukste uur vermeld, beide richtingen samengeteld. Op de ochtendspits is dit tussen 7 en 8 uur, terwijl 's avonds dit tussen 16 en 17 uur voorkomt.

Telpunt	Gemiddeld aantal mvt/werkdag	Gemiddeld aantal mvt ochtendspits (7-8 uur)	Gemiddeld aantal mvt avondspits (16-17 uur)
Gemeenteplein (spoorwegviaduct)	6560	511	621
Brug over de Schelde	4766	502	504
N465 Geraardsbergsesteenweg	6985	563	745

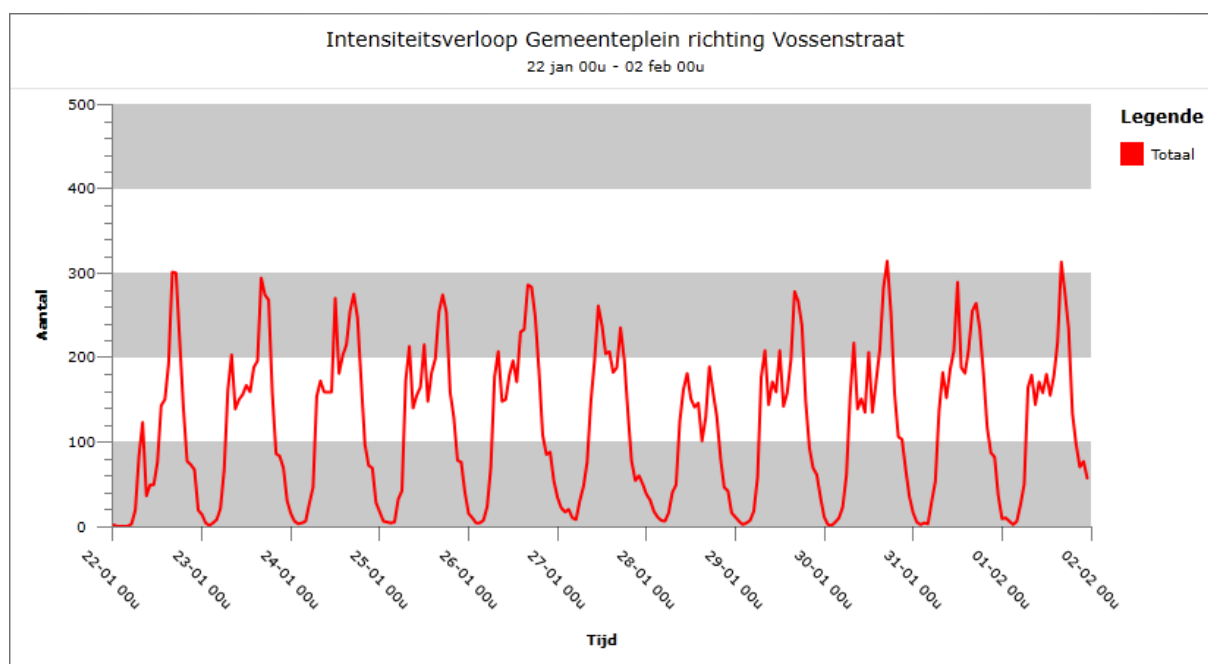
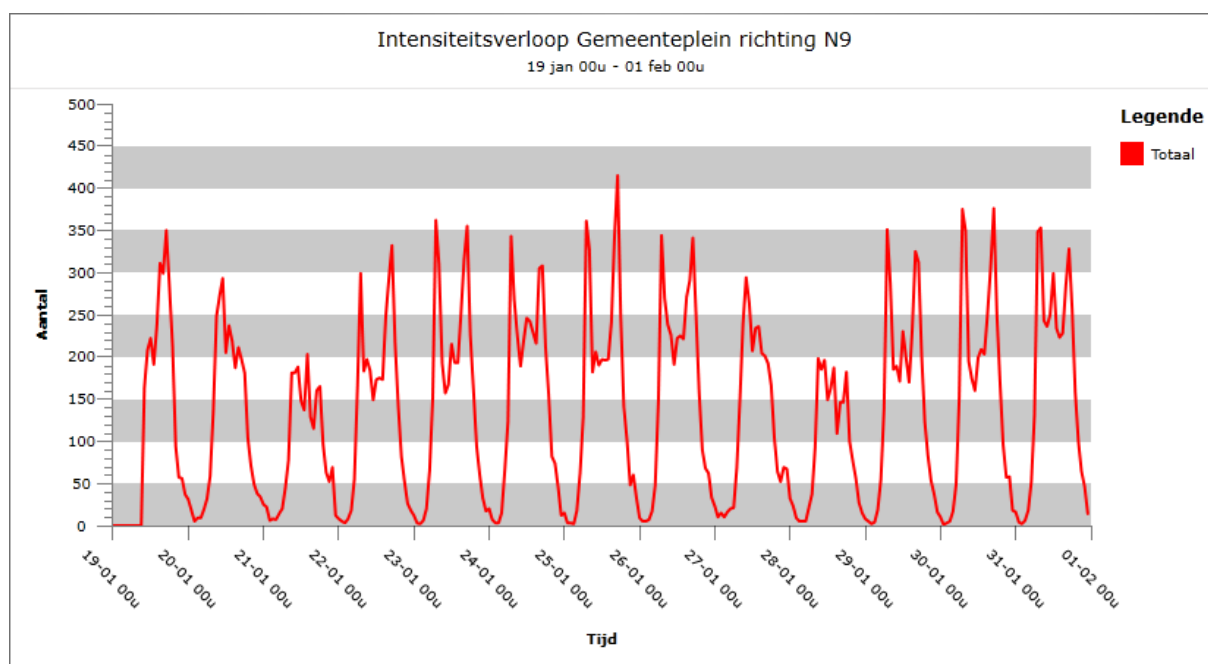
Tabel 1: Intensiteiten telpunten centrum Melle, motorvoertuigen

Het vrachtverkeer is overal verwaarloosbaar, waardoor het niet apart vermeld wordt.

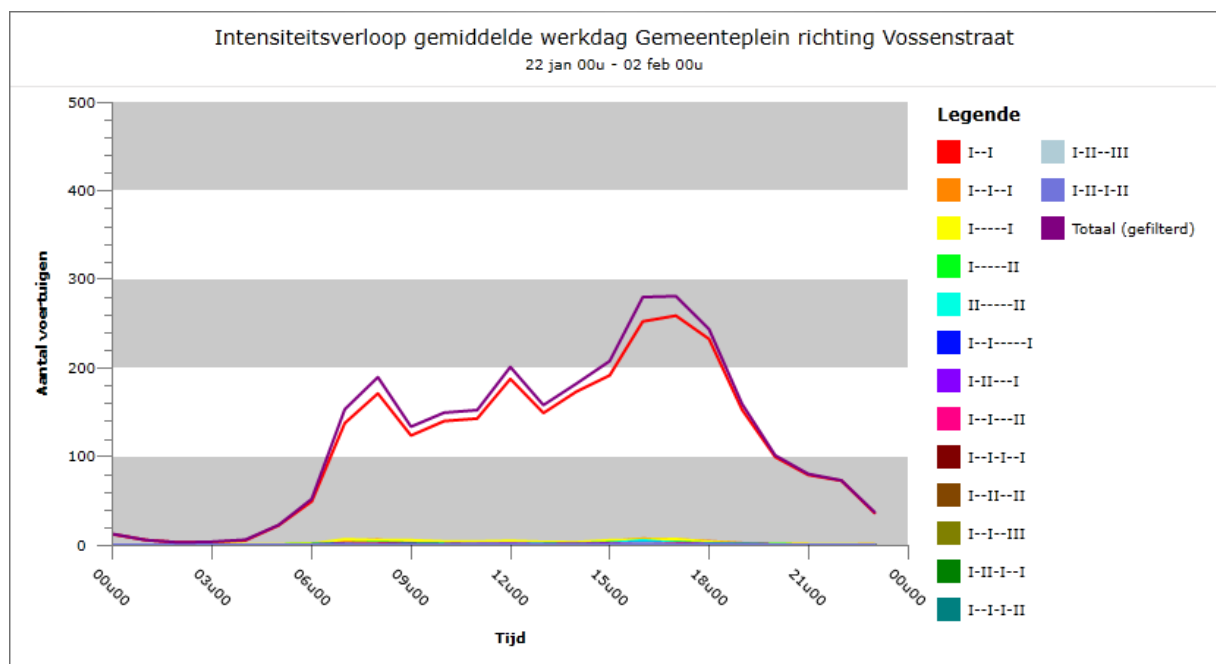
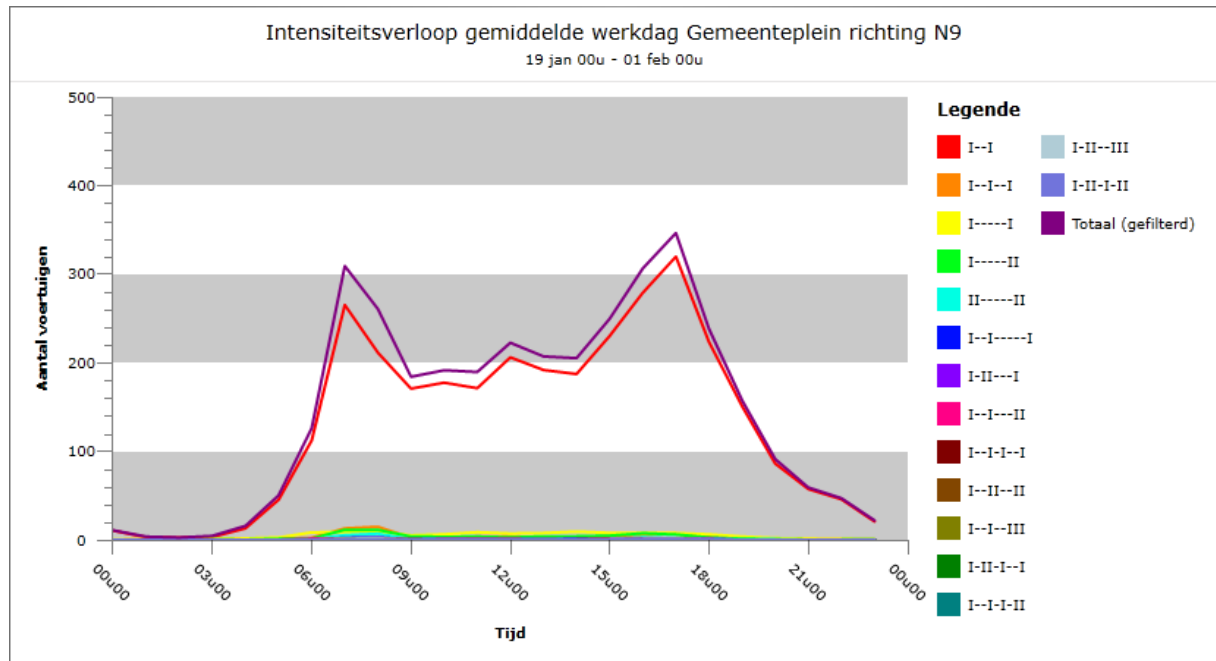
Uit de tabellen en de grafieken kan worden afgelezen dat de drie straten ongeveer gelijkwaardig zijn. De N465 scoort het hoogst met bijna 7000 mvt per dag, het Gemeenteplein doet niet veel onder. Iets minder dan 5000 voertuigen per dag rijden over de Schelde via Mellebrug.

De volgende figuren geven per telpunt de resultaten voor het gemotoriseerd verkeer weer, eerst het verloop over de volledige week, daarna het gemiddeld werkdagprofiel. Het gemiddeld werkdagprofiel toont ook alle soorten van gemotoriseerd verkeer.

In de meeste grafieken komen duidelijk de twee spitsuurmomenten naar voor, 's ochtends tussen 7 en 9 uur, en 's avonds tussen 16 en 18 uur. Soms is echter de ochtendpiek nauwelijks zichtbaar, in tegenstelling tot de avondpiek (vb. op de N465 Geraardsbergsesteenweg richting Gontrode).

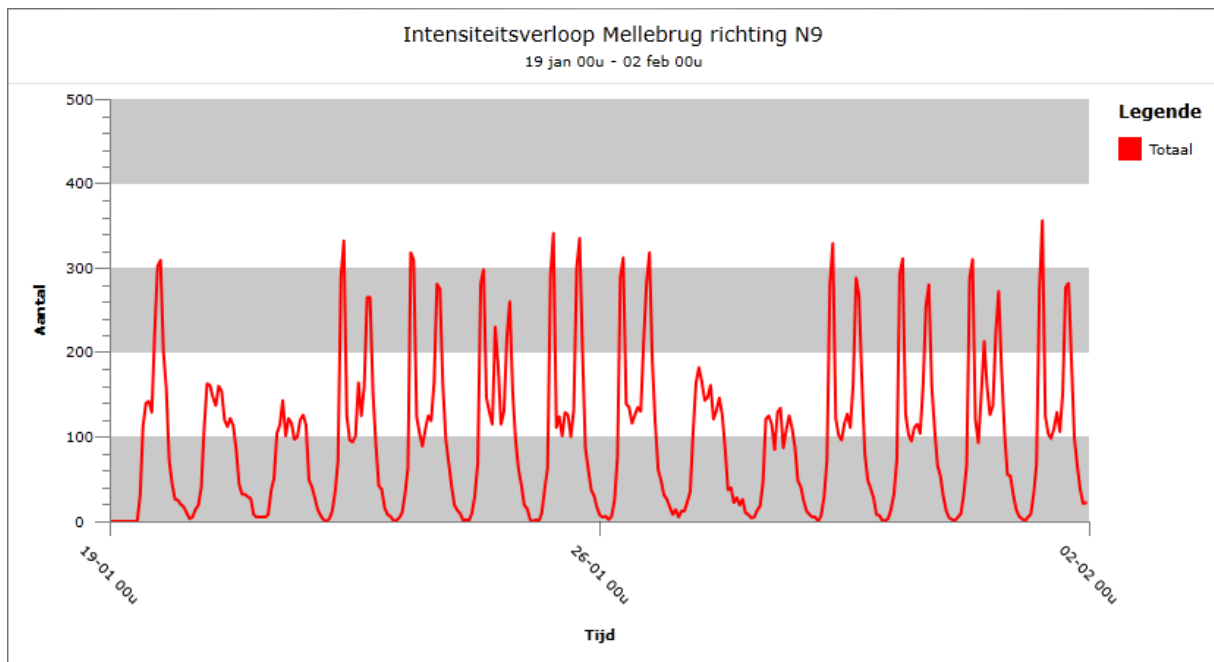
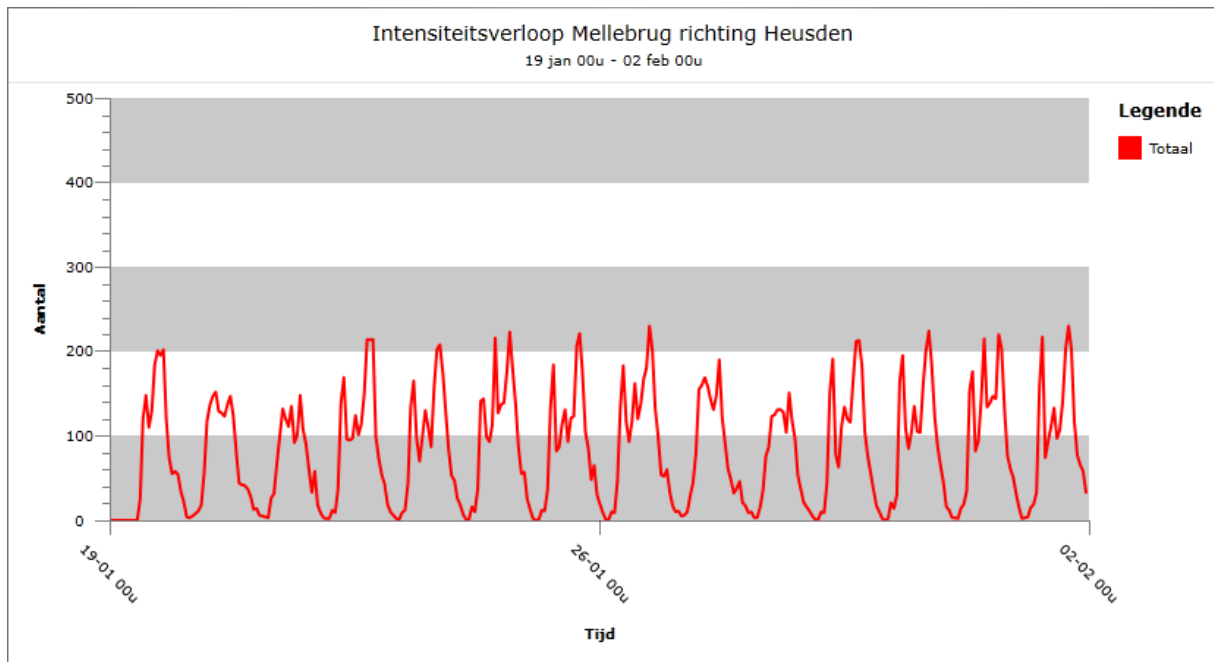


Figuur 7 : Verkeersintensiteiten Gemeenteplein (spoorwegviaduct), 19/1 18 -2/2/18

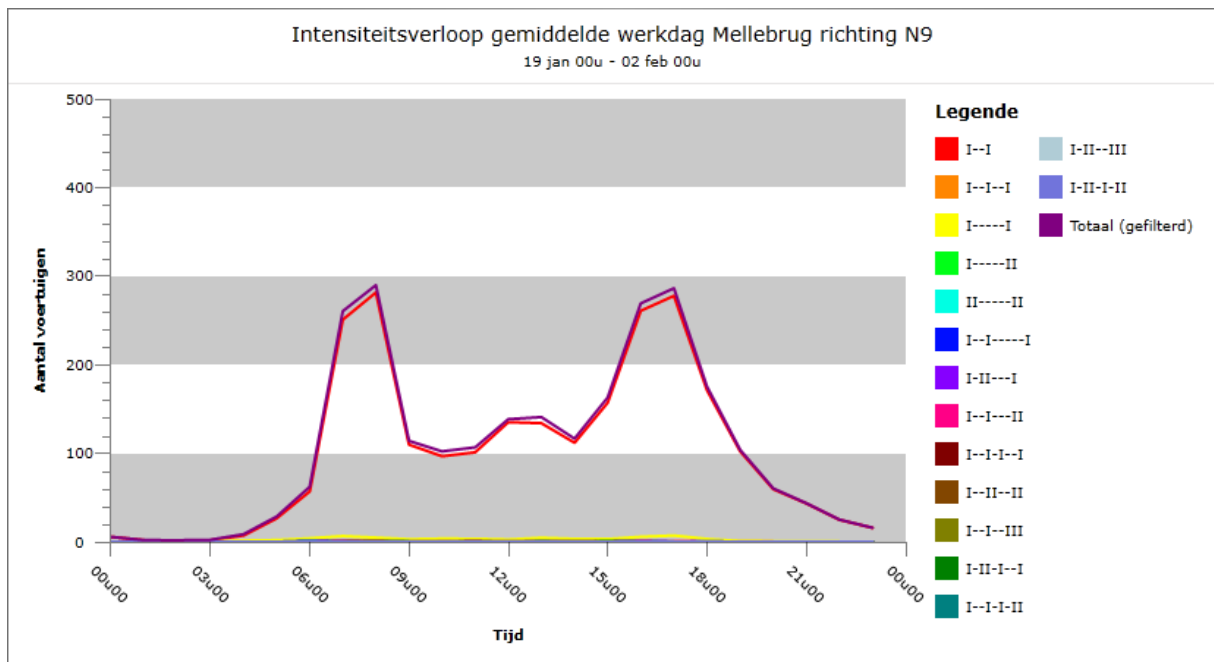
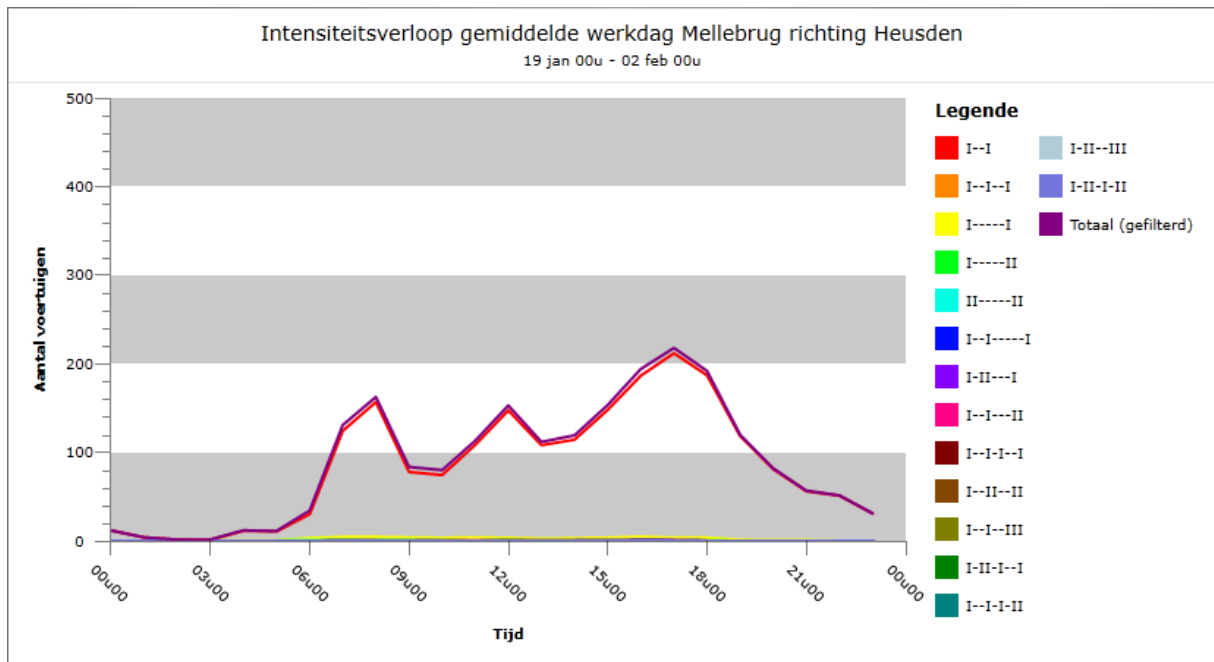


Figuur 8 : Verkeersintensiteiten Gemeenteplein (spoorwegviaduct), 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag

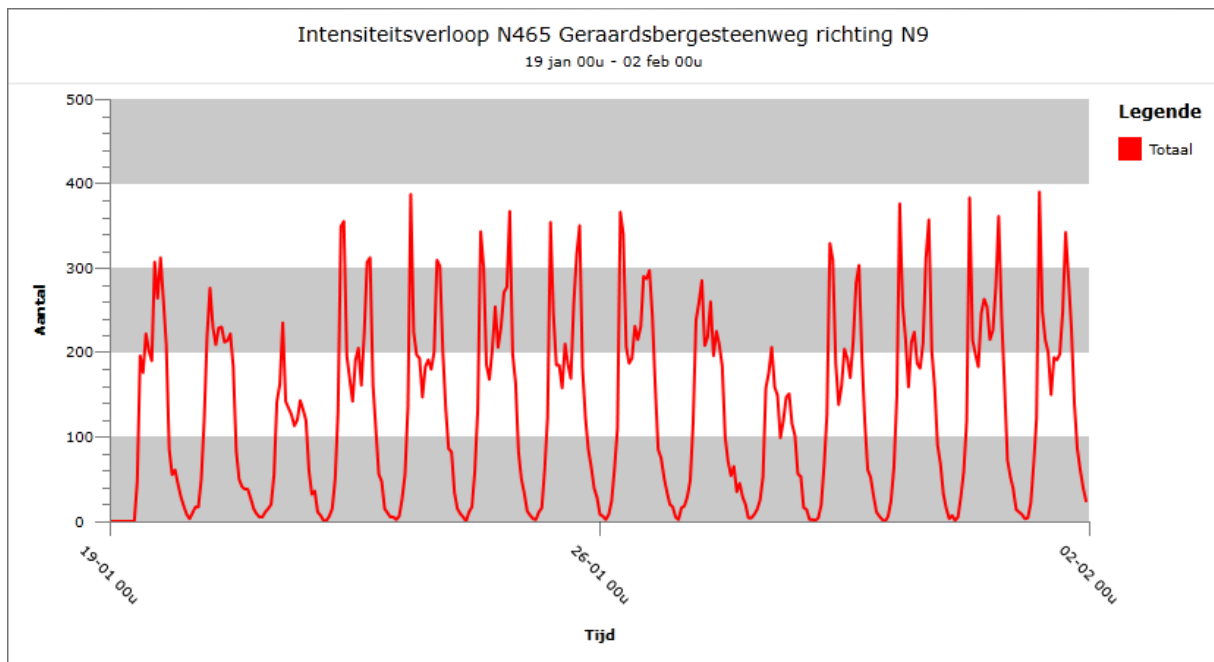
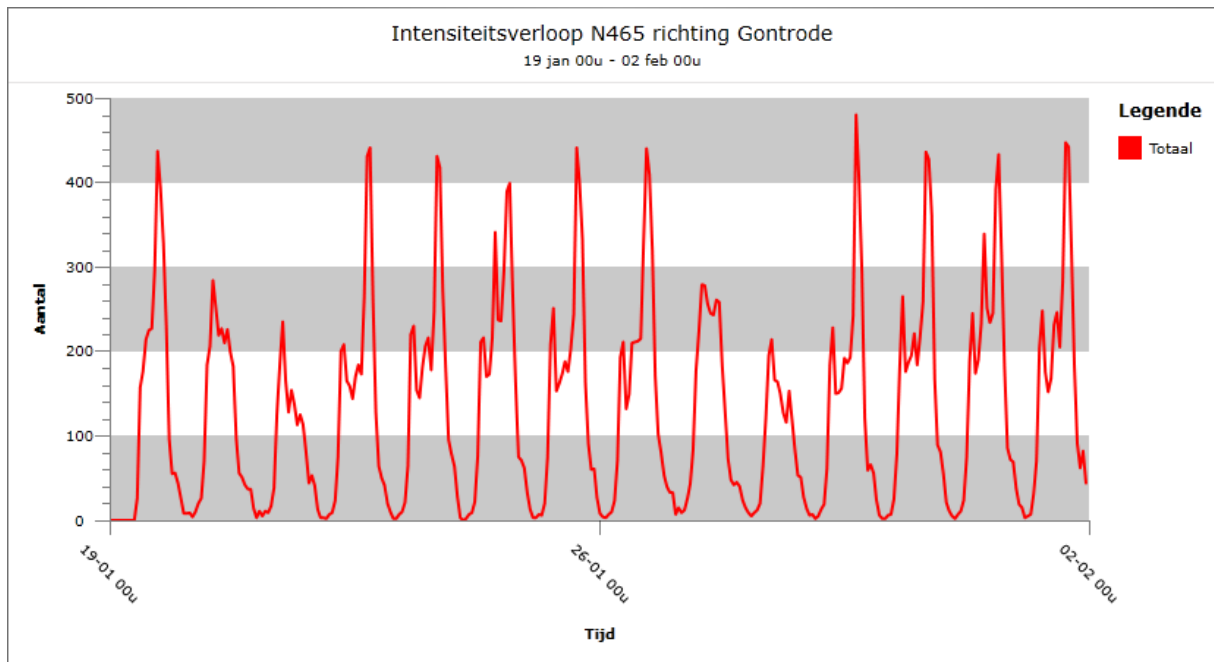
In bovenstaande grafieken geven de kleuren de verschillende voertuigcategorieën aan, gebaseerd op het aantal wielassen en de afstand tussen deze wielassen.



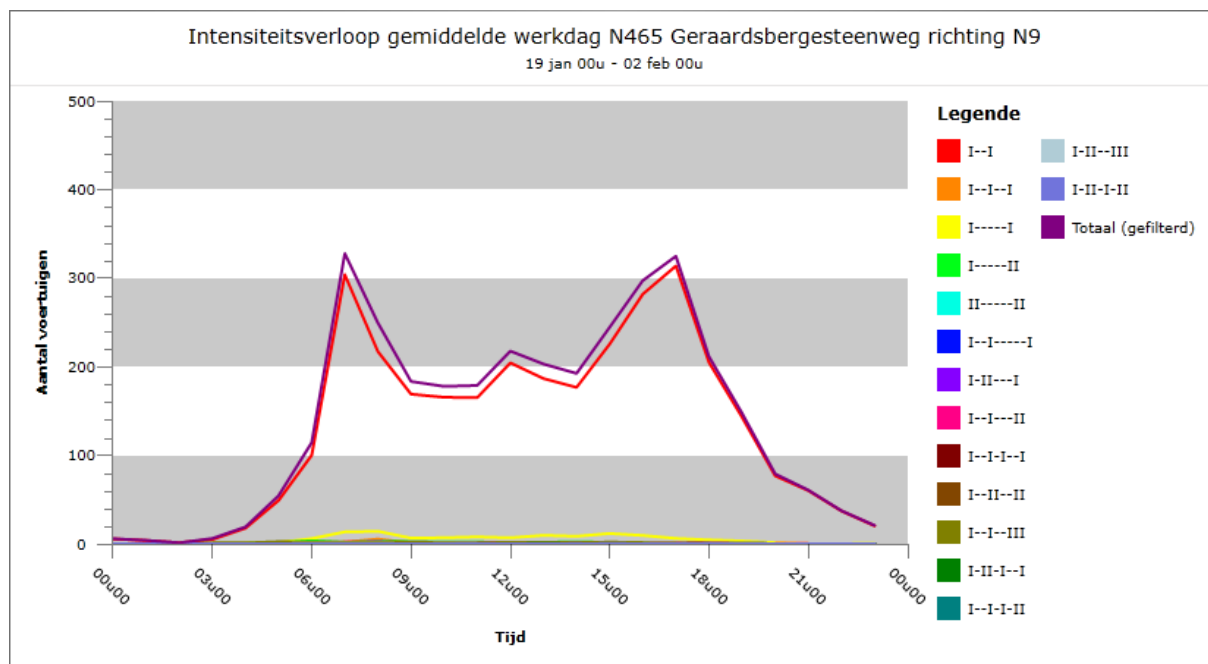
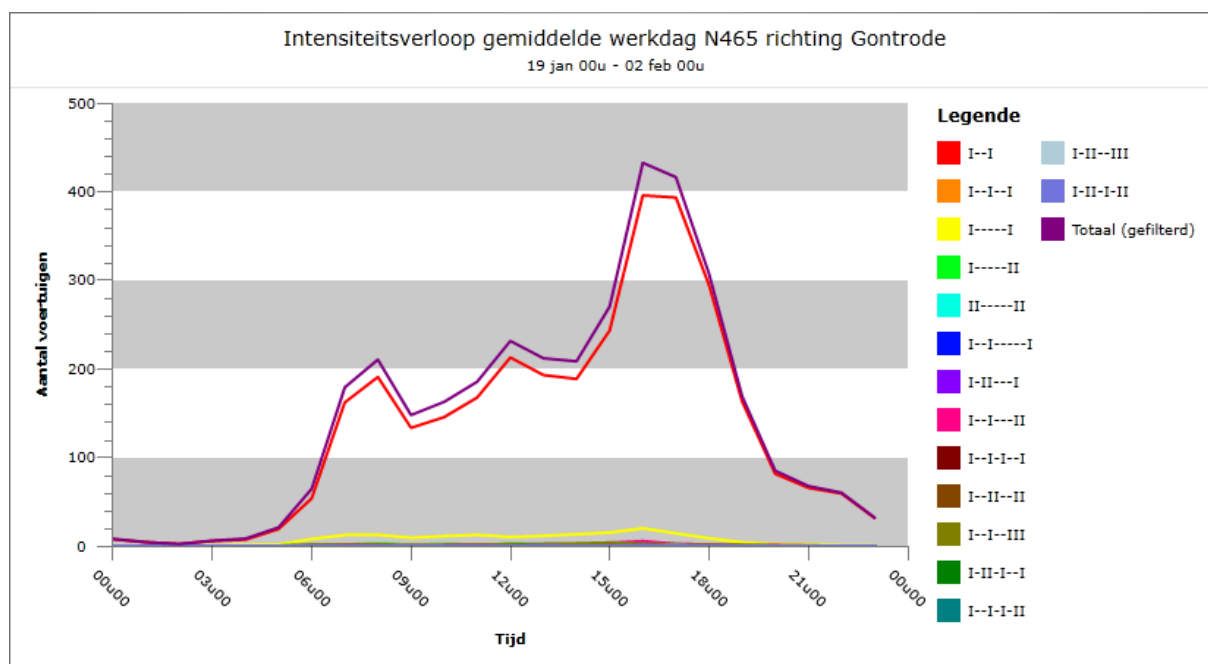
Figuur 9 : Verkeersintensiteiten Mellebrug, 19/1/18- -2/2/18



Figuur 10 : Verkeersintensiteiten Mellebrug, 19/2/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag



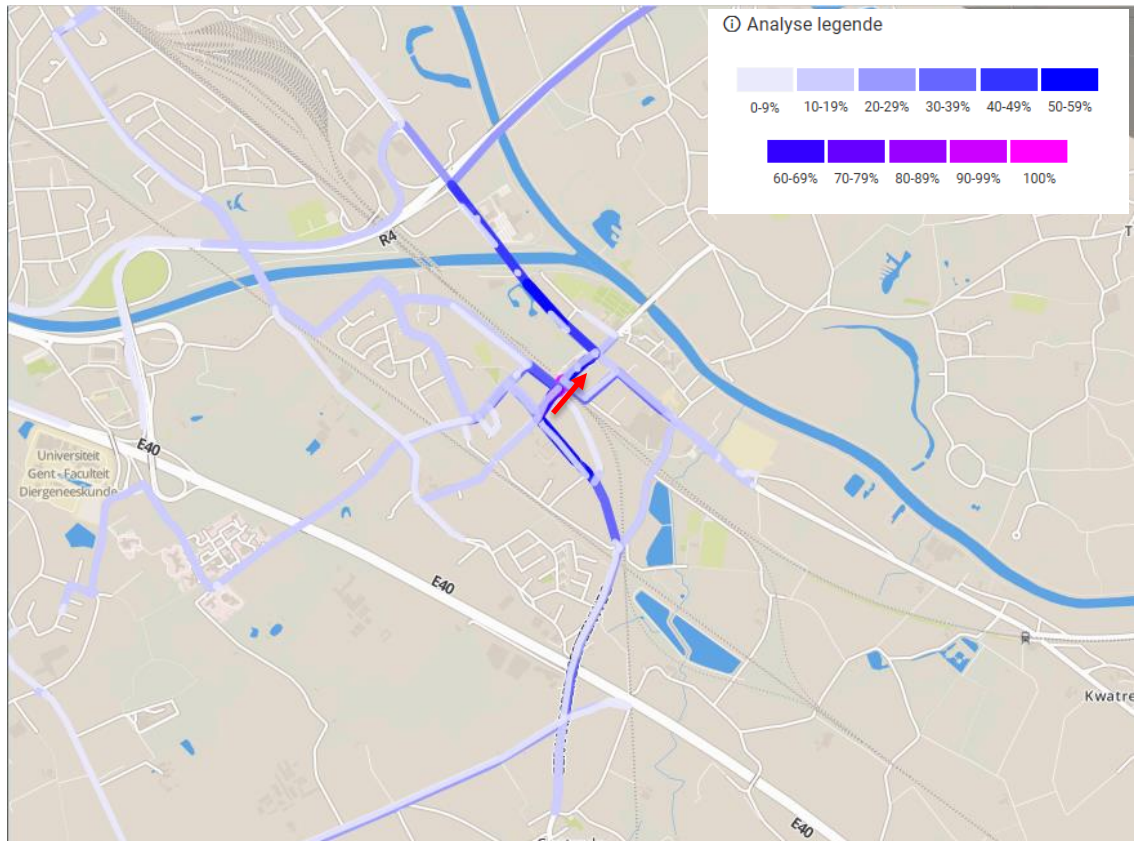
Figuur 11 : Verkeersintensiteiten N465 Geraardsbergsesteenweg (spoorwegviaduct), 19/1/18 - 2/2/18



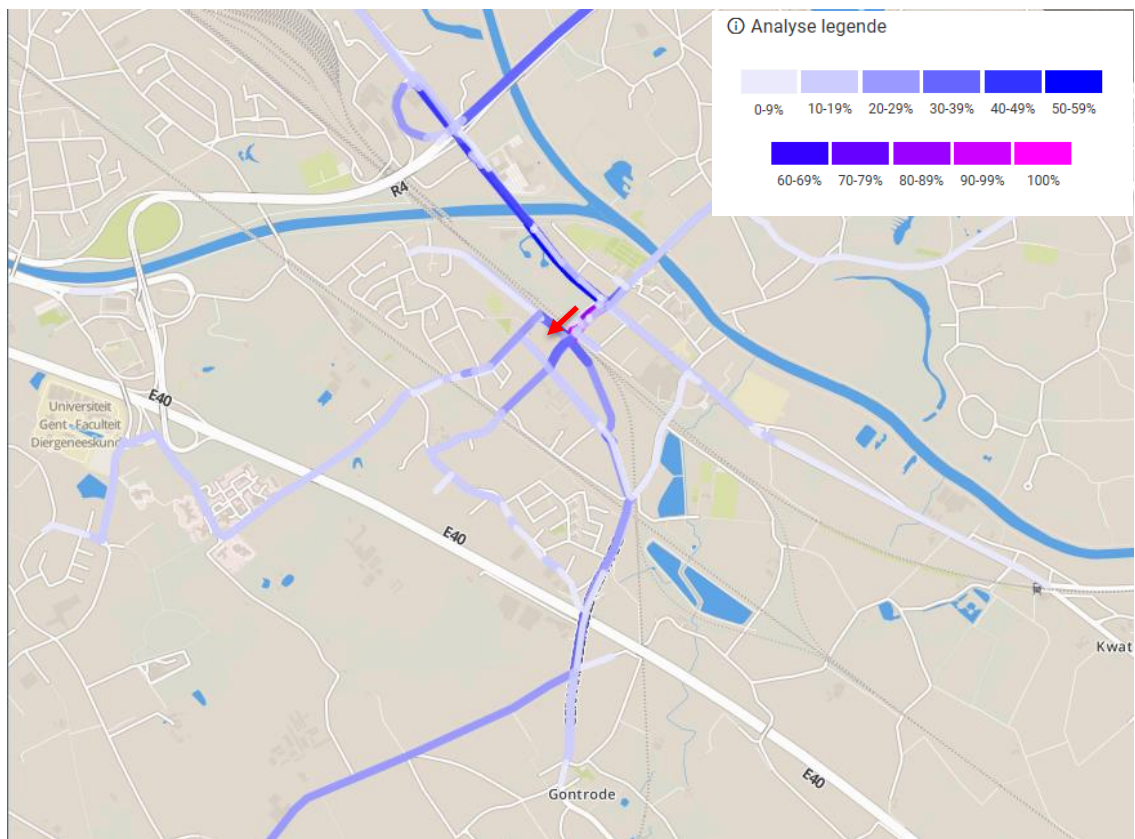
Figuur 12 : Verkeersintensiteiten N465 Geraardsbergsesteenweg (spoorwegviaduct), 19/1/18 - 2/2/18, gemiddelde werkdag

Heel opvallend is nog dat zowel bij de telling op Mellebrug als aan het station van Melle (Gemeenteplein) de resultaten per richting niet symmetrisch zijn (dat is wel het geval op de N465 Geraardsbergsesteenweg). Aan Mellebrug liggen de intensiteiten in de richting van Heusden steeds lager dan die in de richting van Melle gedurende alle uren van de dag. Hetzelfde fenomeen doet zich voor ter hoogte van het station van Melle: richting N9 liggen de uurintensiteiten steeds hoger dan omgekeerd.

Ook hier is er dus wellicht sprake van een andere routekeuze 's morgens t.o.v. 's avonds. Om dit te achterhalen wordt opnieuw beroep gedaan op Floating Car Data. We bekijken eerst de situatie aan het station.



Figuur 13 : Herkomst-Bestemming verkeer spoorwegviaduct station Melle richting N9 (7-9u), werkdagen oktober 2017



Figuur 14 : Herkomst-Bestemming verkeer spoorwegviaduct station Melle richting Gontrode Heirweg (16-18u), werkdagen oktober 2017

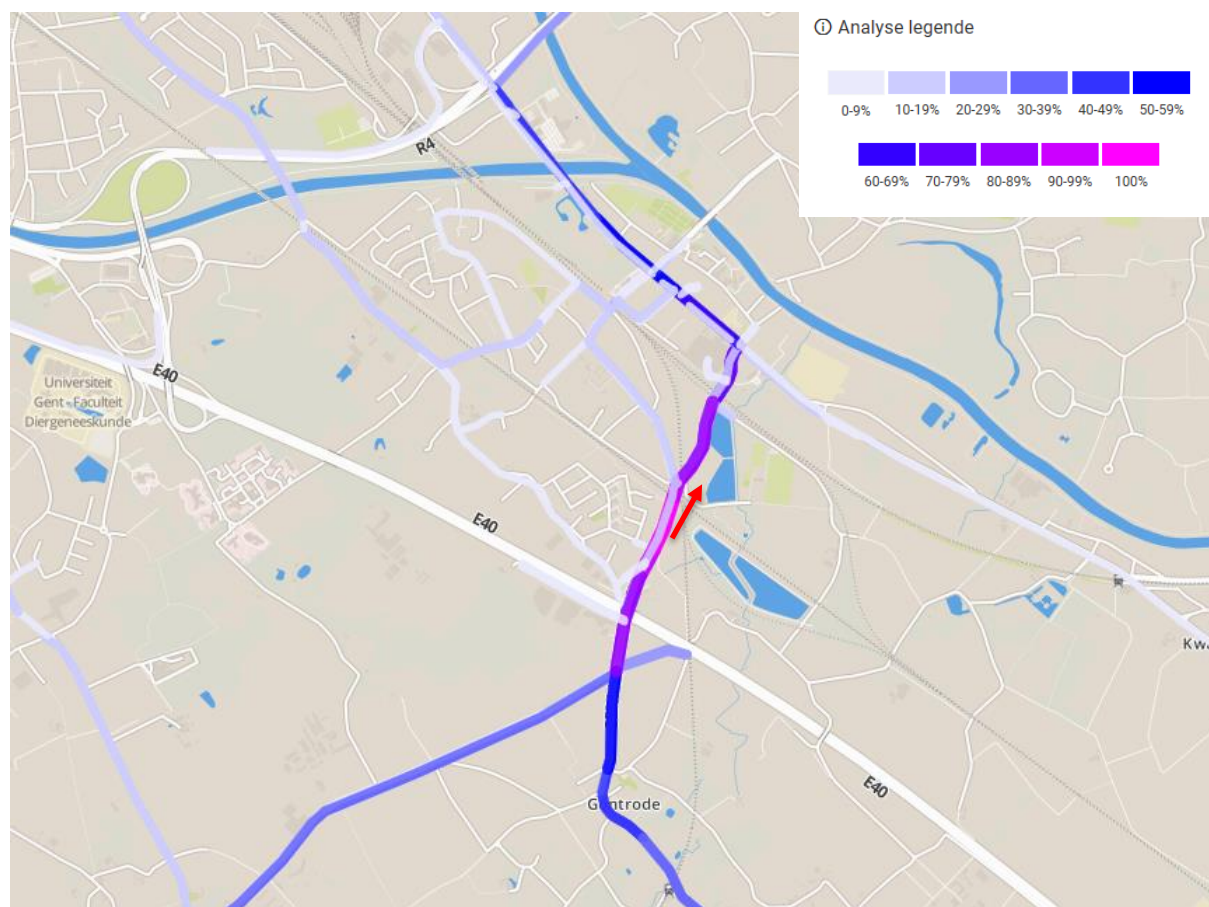
Wat de herkomst betreft van het verkeer dat richting de N9 Brusselsesteenweg ter hoogte van het station rijdt, komt 55% van de Beekstraat (die als toegangsweg tot het station vanaf de N465 Geraardsbergsesteenweg fungeert), 35% is afkomstig van de Lindestraat en 15% uit de Vossenstraat.

De bestemming is overwegend de N9 Brusselsesteenweg richting Gent (45%), 35% rijdt N9 Brusselsesteenweg richting Wetteren (voornamelijk via de Klinkerlaan) en 25% steekt de N9 Brusselsesteenweg over.

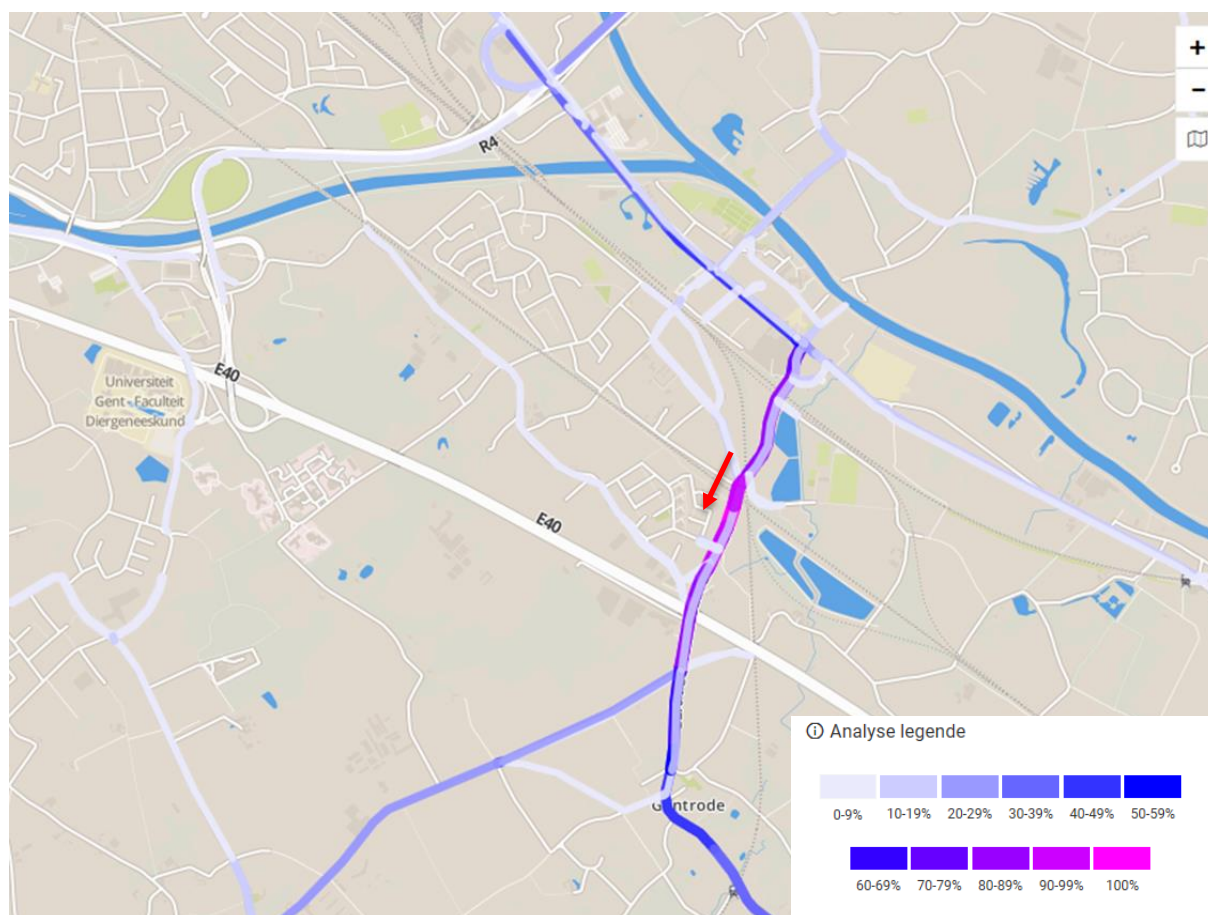
In de andere richting is de bestemming quasi gelijkmatig verdeeld over Lindestraat, Vossenstraat en Schauwegemstraat/Beekstraat/N465 Geraardsbergsesteenweg met elk 25%. Inzake herkomst komt 55% van N9 Brusselsesteenweg uit de richting Gent, 15% uit de N9 Brusselsesteenweg richting Wetteren en 35% uit de Kerkstraat.

De asymmetrie in de telgegevens ter hoogte van het station zou bijgevolg kunnen verklaard worden door het hoger gebruik van de Beekstraat in de richting van het station: door deze route te kiezen vermijdt men immers twee kruispunten met verkeerslichten op de N9 Brusselsesteenweg om het station te bereiken. 's Avonds gebeurt de omgekeerde beweging via de Beekstraat veel minder. Anderzijds speelt hier ook de Van Laetestraat zijn rol in deze asymmetrie.

Om het mogelijk oneigenlijk gebruik van de Beekstraat te staven werd ook de herkomst-bestemming onderzocht op de N465 Geraardsbergsesteenweg ter hoogte van de spoorwegviaduct aan de Beekstraat.



Figuur 15 : Herkomst-Bestemming verkeer N465 Geraardsbergsesteenweg richting Melle (7-9u), werkdagen september 2017



Figuur 16 : Herkomst-Bestemming verkeer N465 Geraardsbergsesteenweg richting Gontrode (16-18u), werkdagen september 2017

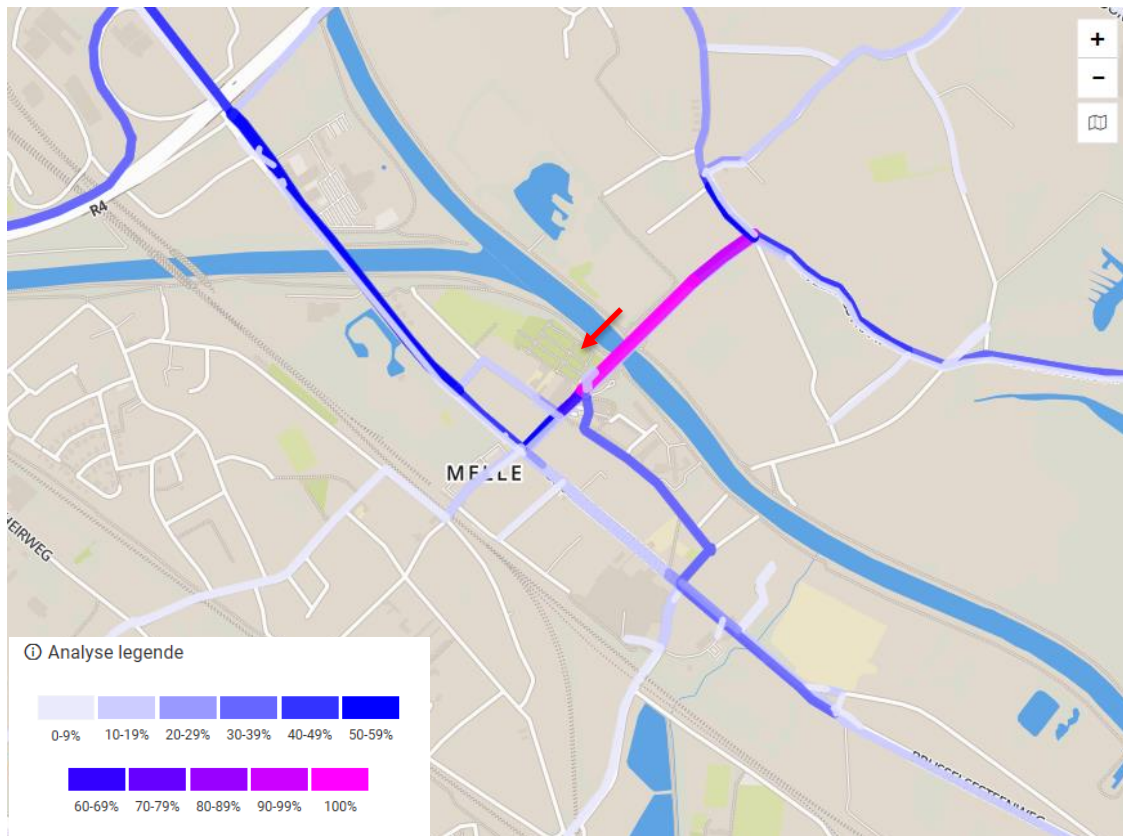
De automobilisten die de N465 Geraardsbergsesteenweg richting N9 volgen, rijden overwegend richting Gent via de N9 (55%), 15% rijdt richting N9 Wetteren en 15% slaat af aan de Beekstraat. Opvallend bij deze laatste groep is het feit dat minder dan 10% ook voorbij het station via het Gemeenteplein terug op de N9 komen richting Gent. M.a.w. het sluipverkeer dat de Beekstraat neemt om de verkeerslichten aan het kruispunt N9- N465 te vermijden is minder dan 10% van het verkeer op de N465 Geraardsbergsesteenweg. Bovendien kan dit ook verkeer zijn dat iemand aan het station van Melle afzet en dan doorrijdt richting Gent via de N9. Het meeste verkeer dat de Beekstraat volgt, doet dit dus voornamelijk met bestemming het station.

Wat de herkomst betreft, komt 55% uit de richting Gontrode en 35% uit de richting Lemberge.

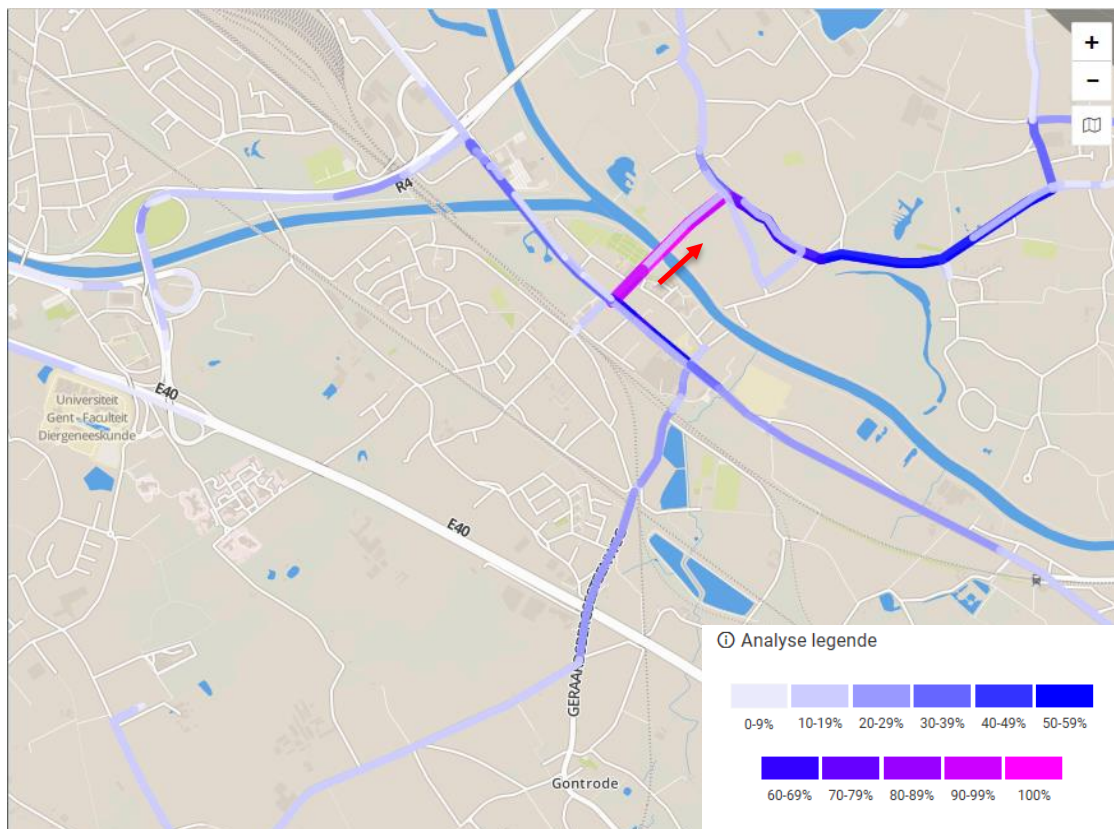
In de andere richting komt 45% via de N9 uit de richting Gent (waarvan 15% via het station rijdt), 15% komt van over de Schelde, 15% komt van de N9 richting Wetteren en ook 15% komt van de detailhandel Carrefour die zowel een toegang heeft op de Brusselsesteenweg als op de Geraardsbergsesteenweg.

We kunnen besluiten dat de Beekstraat slechts beperkt een sluiproute is om de N9 te vermijden, en vooral gebruikt wordt i.f.v. de bereikbaarheid van het station. Bijgevolg moet de asymmetrie op het Gemeenteplein ter hoogte van het station opnieuw voornamelijk verklaard worden door de De Laetestraat als sluiproute tussen Merelbeke en Melle (maar niet omgekeerd).

De volgende figuren geven het herkomst-bestemmingspatroon weer voor het verkeer aan Mellebrug.



Figuur 17 : Herkomst-Bestemming verkeer Mellebrug richting Melle (7-9u), werkdagen oktober 2017



Figuur 18 : Herkomst-Bestemming verkeer Mellebrug richting Heusden (7-9u), werkdagen oktober 2017

De meeste automobilisten die Melle binnenrijden via de brug over de Schelde hebben als bestemming de N9 Brusselsesteenweg richting Gent (55%), 15% ervan volgt hiervoor niet de Kerkstraat maar vermijdt de verkeerslichten op de N9 Brusselsesteenweg via de Wezenstraat. 35% heeft een bestemming N9 Brusselsesteenweg richting Wetteren, waarbij in de dorpskern van Melle overwegend de Kloosterstraat wordt gevolgd en niet de Kerkstraat. 15% steekt de N9 Brusselsesteenweg over richting station.

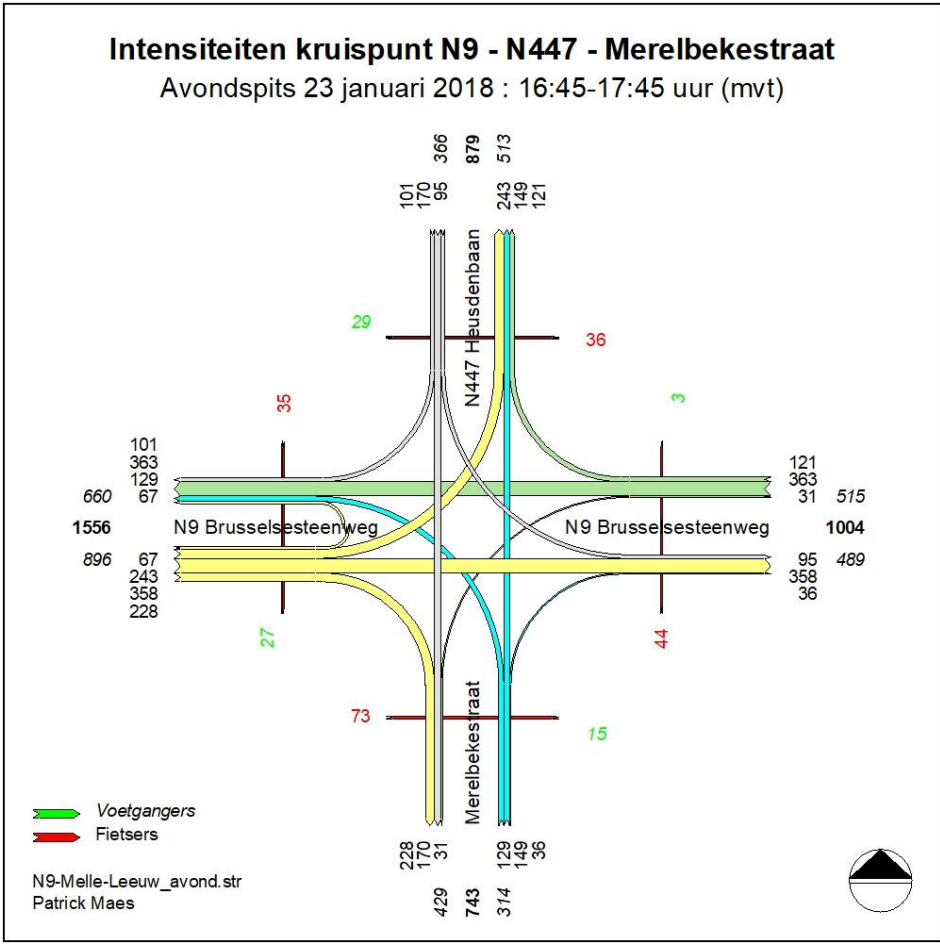
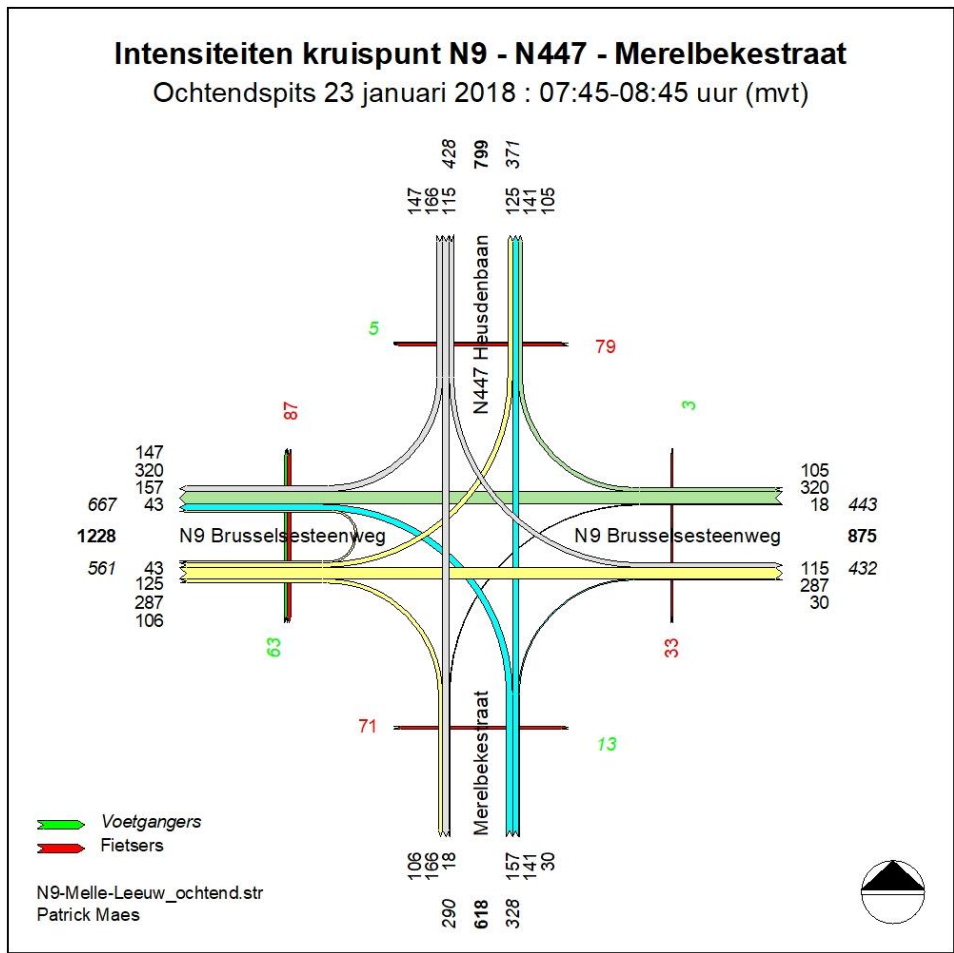
Richting Heusden komt 35% van het verkeer op Mellebrug van de N9 Brusselsesteenweg kant Gent, 55% komt van de N9 Brusselsesteenweg kant Wetteren, waarbij dit verkeer zich nog opsplitst ter hoogte van de N465 Geraardsbergsteenweg (25% komt van de N465 en 35% uit Wetteren). Tot slot steekt 15% de N9 Brusselsesteenweg over richting station.

Het grote verschil tussen beide richtingen is terug te vinden in de herkomst of bestemming de N9 Brusselsesteenweg kant Gent (35% versus 55%). De aanvoer vanuit die kant ligt lager dan de afvoer, m.a.w. er wordt om de Schelde over te steken 's avonds een andere route gekozen dan 's morgens, en met name Heusdenbrug op de N447. Dit kan duidelijk aangetoond worden aan de hand van de kruispunttelling die werd gehouden ter hoogte van Melle Leeuw.

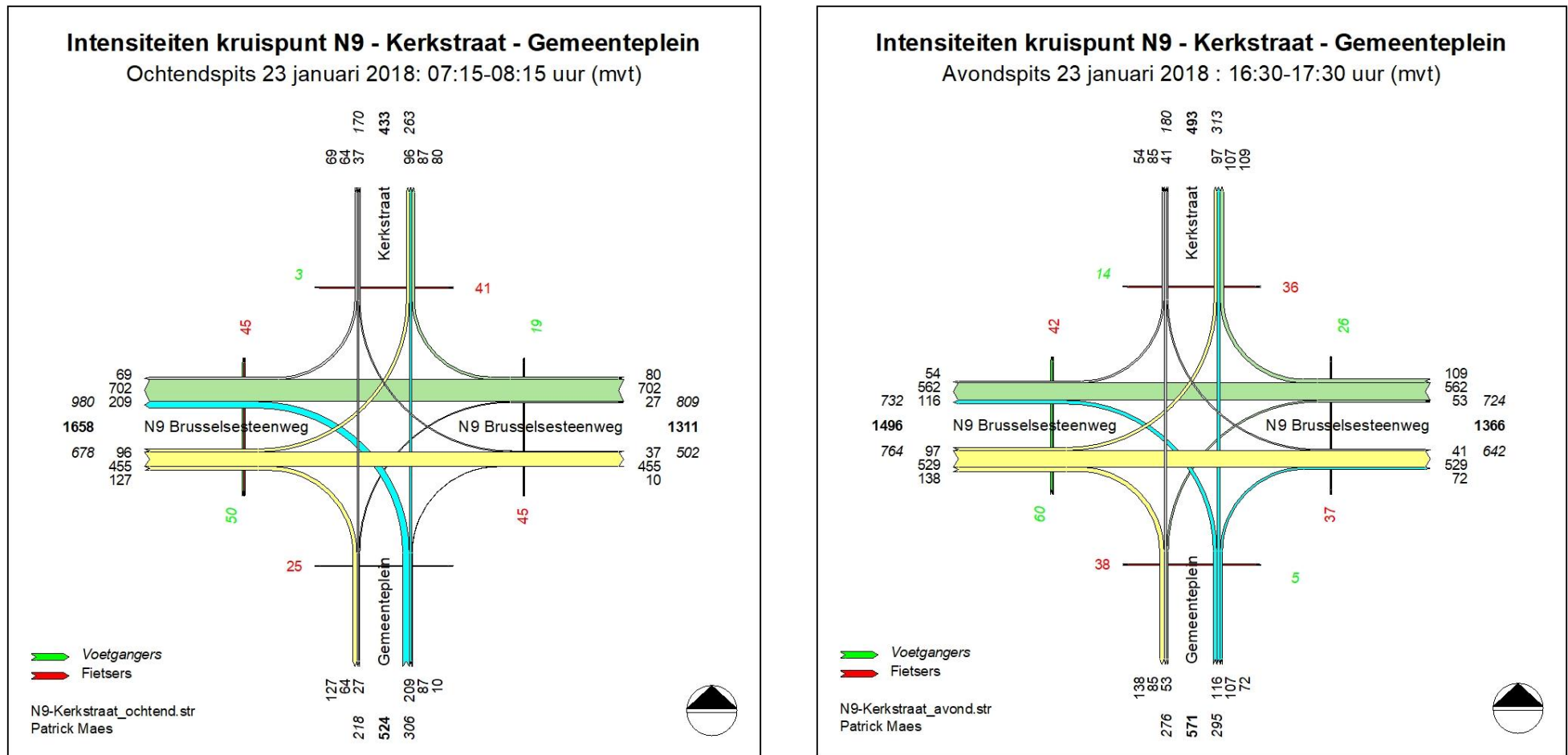
Er werden immers ook kruispunttellingen gehouden op dinsdag 23 januari 2018 ter hoogte van de volgende kruispunten:

- N9 Brusselsesteenweg - N447 Heusdenbaan – Merelbestraat
- N9 Brusselsesteenweg – Kerkstraat – Gemeenteplein
- N9 Brusselsesteenweg – N465 Geraardsbergsteenweg – Pontstraat

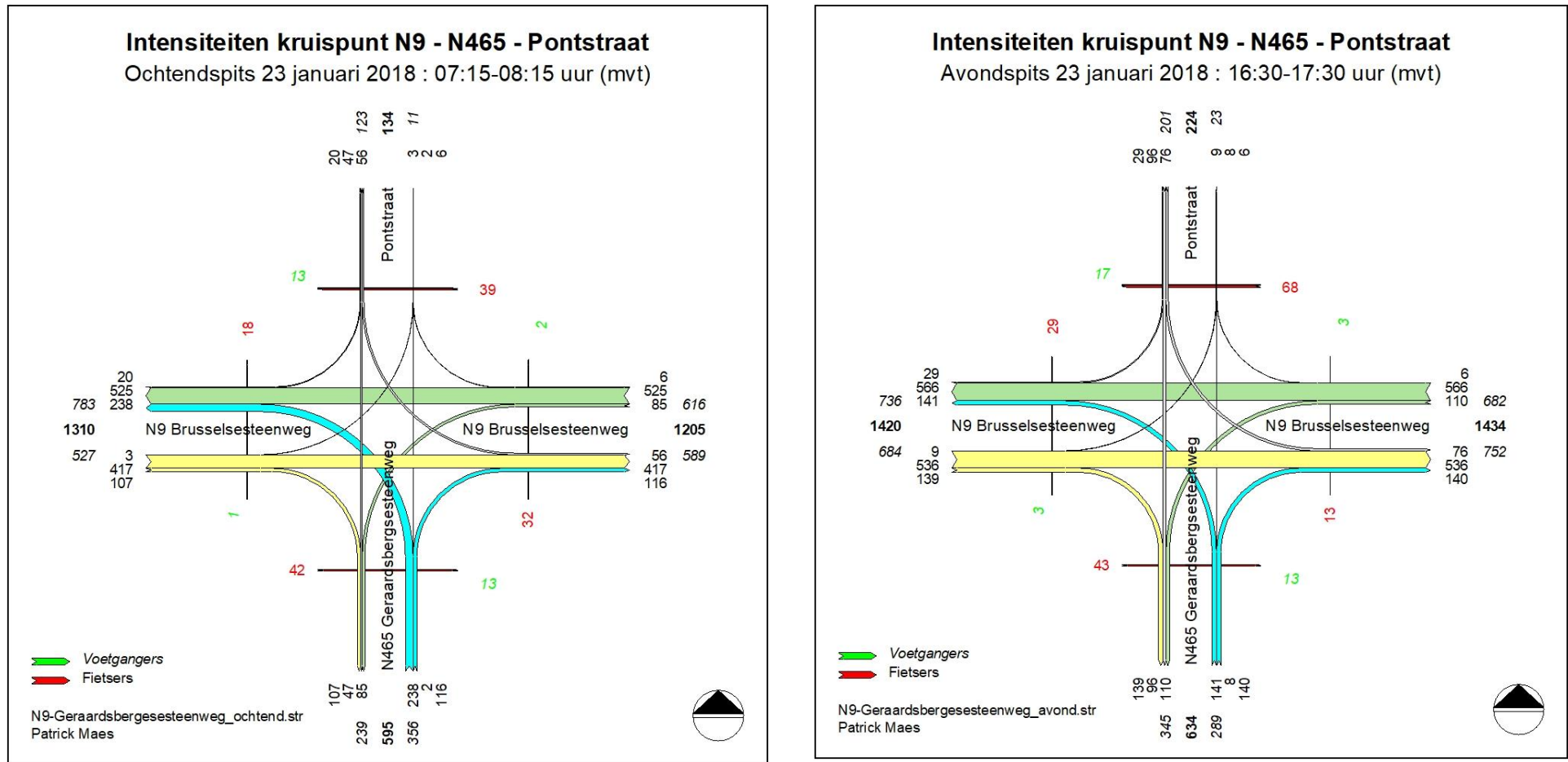
De volgende figuren geven hiervan het resultaat, zowel voor de ochtendspits als de avondspits (telkens het drukste uur, als optelsom van vier achtereenvolgende kwartieren). De kruispunttellingen geven hierdoor andere piekwaarden dan de intensiteitsmetingen die niet per kwartier werden verwerkt. Ook de overstekende fietsers en voetgangers werden geteld.



Figuur 19 : Kruispuntstromendiagram N9 – N447 – Merelbekastraat, dinsdag 23 januari 2018



Figuur 20 : Kruispuntstromendiagram N9 – Kerkstraat - Gemeenteplein, dinsdag 23 januari 2018

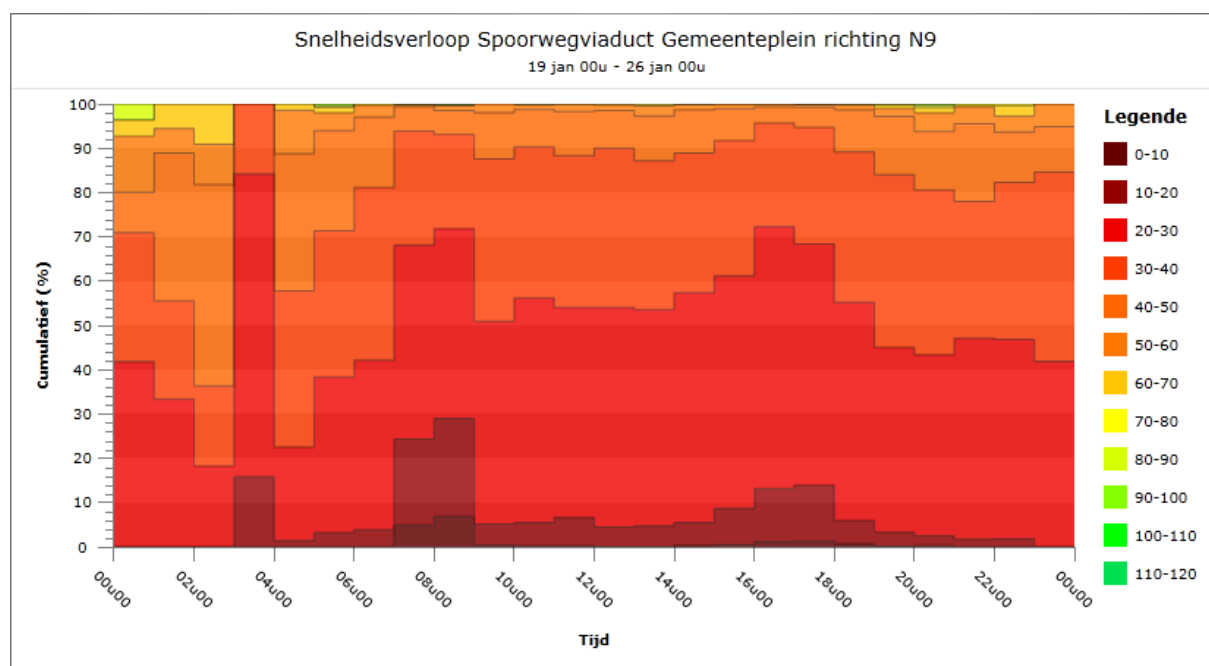


Figuur 21 : Kruispuntstromendiagram N9 – N465 – Pontstraat, dinsdag 23 januari 2018

Aan de hand van de twee kruispuntstromendiagrammen voor het kruispunt Melle Leeuw kan men duidelijk aflezen dat in de avondpiek veel meer verkeer links afslaat vanuit de richting Gent naar de N447 Heusdenbaan dan er 's morgens de omgekeerde beweging doet (243 voertuigen/uur 's avonds versus 147 voertuigen/uur 's morgens). Dit bevestigt de andere routekeuze. Mensen woonachtig in Heusden of Wetteren ten Ede ontlopen hiermee 's avonds de filevorming op de N9 Brusselsesteenweg ter hoogte van het Gemeenteplein/Kerkstraat.

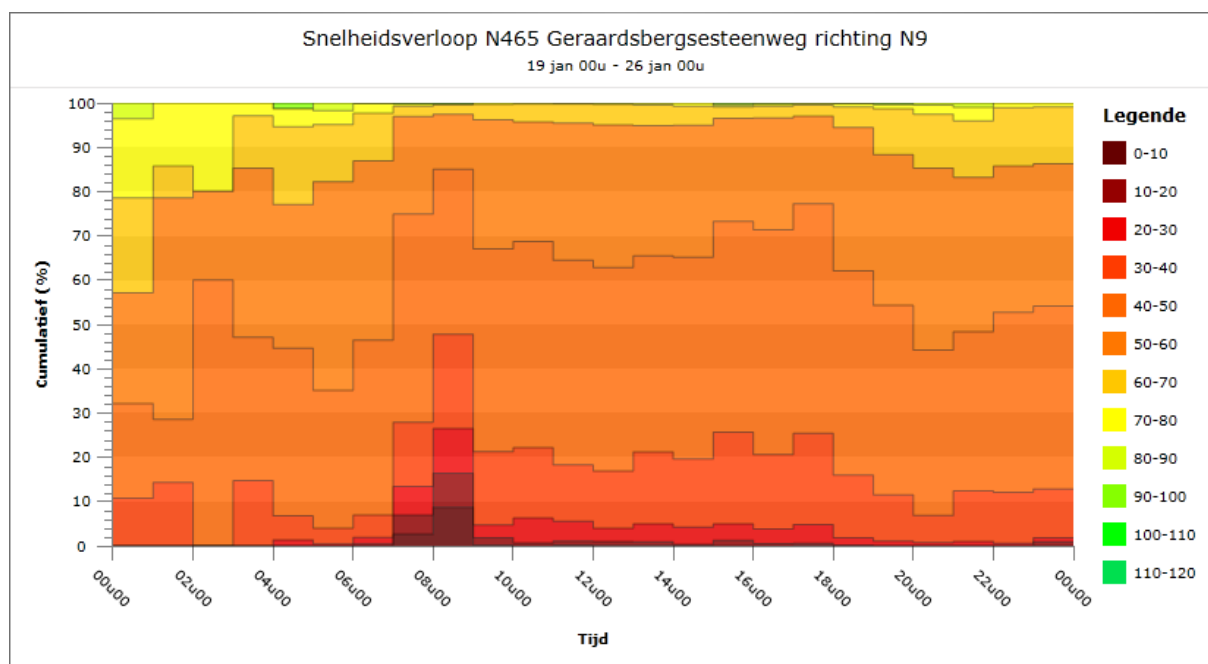
Opvallend aan het kruispunt Melle Leeuw is ook de 40 à 70 voertuigen per uur die een U-turn maken op dit kruispunt, ten gevolge van de onoverrijdbare middenberm op de N9 Brusselsesteenweg kant Gent.

Op het kruispunt N9 – Gemeenteplein – Kerkstraat valt vooral de grote linksafslagbeweging op 's morgens vanuit het Gemeenteplein richting Gent (209 mvt/uur). 's Avonds is de omgekeerde (rechtsafslag) beweging veel minder groot (138 mvt/uur), wat dus kan verklaard worden door de andere routekeuze via de Van Laetestraat. De linksafslagbeweging 's morgens op dit kruispunt wordt in de huidige verkeerslichtenregeling verhinderd door het rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer vanuit de Kerkstraat, waardoor op bepaalde momenten de wachtrij op het Gemeenteplein oploopt tot voorbij het station. Onderstaande figuur laat dit duidelijk zien: tussen 7 en 9 uur staat ongeveer 5% van de wagens tot onder de spoorwegviaduct stil, 20% heeft slechts een snelheid van 10 tot 20 km/u. Ook 's avonds komt dit in mindere mate voor.



Figuur 22 : Snelheidsverloop Gemeenteplein (spoorwegviaduct) richting N9, 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag

Bij het kruispunt N9 – N465 – Pontstraat doet zich eveneens 's morgens een grote linksafslagbeweging voor vanuit de N465 Geraardsbergsesteenweg richting Gent. De wachtrij op de N465 reikt tussen 7 en 9 uur evenwel slechts uitzonderlijk tot aan de spoorwegviaduct (zie onderstaande figuur).



Figuur 23 : Snelheidsverloop N465 Geraardsbergsesteenweg (spoorwegviaduct) richting N9, 19/1/18 -2/2/18, gemiddelde werkdag

In de volgende tabellen wordt een overzicht gegeven per straat van de gemeten verkeersintensiteiten op basis van de kruispunttellingen, met vermelding van het percentage vrachtverkeer. Het gaat telkens om de hoogste uurintensiteiten gemeten op basis van vier achtereenvolgende kwartieren (cfr. kruispuntstromendiagrammen).

Straat	Aantal mvt ochtendpiek	% vrachtverkeer	Aantal mvt avondpiek	% vrachtverkeer
N9 kant Gentbrugge	1228	2,7%	1556	1,5%
N9 kant Vogelhoek	875	3,2%	1004	1,7%
N9 kant Ringvaart	1658	5,6%	1496	3,0%
N9 kant Centrum	1311	6,4%	1366	2,9%
N9 kant Collegebaan	1205	4,0%	1434	2,1%
Kerkstraat	433	3,0%	493	1,2%
Gemeenteplein	524	1,5%	571	1,2%
N465 Geraardsbergsesteenweg	595	2,9%	634	1,6%
Pontstraat	134	2,2%	224	0%
N447 Heusdenbaan	799	1,1%	879	1,1%
Merelbekerstraat	618	1,6%	743	0,5%

Tabel 2: Overzicht verkeersintensiteiten kruispuntmetingen met aandeel vrachtverkeer

Uit de tabel kan worden afgeleid dat de N9 Brusselsesteenweg ontegensprekelijk de drukste gewestweg vormt in Melle (afgezien uiteraard van R4 en E40). Het drukste stuk van de N9 is gelegen tussen het kruispunt Gemeenteplein en de R4 met 1658 mvt/uur op de ochtendpiek. Dit deel met zijn 2x1-profiel is zelfs drukker dan het stuk ten westen van het kruispunt Melle Leeuw, (1556 mvt/avondpiekuur) waar een 2x2 -profiel voorhanden is. Het minst drukke deel van de N9 is gelegen tussen Melle Leeuw en de R4 met 875 mvt/uur 's ochtends en 1004 mvt/uur 's avonds.

Wat de overige straten betreft, spant de N447 Heusdenbaan de kroon met 800 tot bijna 900 mvt/uur, gevolgd door de Merelbekerstraat (600 à 750 mvt/uur), de N465 Geraardsbergsesteenweg met 600 à 650 mvt/uur, het Gemeenteplein (ca. 550 mvt/uur) en de

Kerkstraat (met bijna 500 mvt/uur). De minst drukke straat is de Pontstraat met maximaal 220 mvt/uur.

Het aandeel vrachtverkeer is ook het hoogst op de N9 Brusselsesteenweg met max. 6,4% in het centrale gedeelte tussen Gemeenteplein en N465 Geraardsbergsesteenweg in de ochtendpiek. In alle andere straten is het vrachtverkeer zeer beperkt.

In het kader van de herinrichting van de N9 Brusselsesteenweg tussen de Ringvaart en de Collegebaan werden in 2002 op de twee kruispunten met lichten ook kruispunttellingen gehouden. Deze laten ons toe om een vergelijking te maken met de tellingen in 2018 en hieruit de evolutie van het gemotoriseerd verkeer na te gaan.

Straat	Aantal mvt ochtendpiek (8 -9u)			Aantal mvt avondpiek (16-17u)		
	2002	2018	%	2002	2018	%
N9 kant Ringvaart	1201	1453	+21%	1226	1482	+21%
N9 kant Centrum	993	1131	+14%	1129	1350	+20%
N9 kant Collegebaan	693	1117	+61%	1001	1343	+34%
Kerkstraat	400	472	+18%	348	472	+36%
Gemeenteplein	546	444	-19%	519	538	+4%
N465 Geraardsbergsesteenweg	321	513	+60%	479	606	+27%
Pontstraat	81	173	+114%	131	214	+63%
Totaal	4235	5303	+25%	4833	6005	+24%

Tabel 3: Vergelijking kruispuntmetingen 2002 – 2018 op de N9 Brusselsesteenweg

Bron: cijfers 2002 studiegroep IRTAS i.o.v. AWW

Het aantal getelde voertuigen is volgens bovenstaande tabel in zestien jaar tijd met 24 à 25% op de piekmomenten gestegen (of een toename van 1,5% per jaar).³ Deze stijging doet zich niet enkel voor op de N9 Brusselsesteenweg, maar ook op de zijtakken. Enkel voor het Gemeenteplein constateren we een daling 's morgens en nagenoeg een status-quo 's avonds⁴. De hoogste relatieve stijging doet zich voor in de Pontstraat, maar in absolute cijfers blijft de Pontstraat de straat met de laagste aantal gemotoriseerd verkeer. Opvallend is ook nog de stijging op de N9 kant Collegebaan (61% 's morgens en +34% 's avonds). Dit kan erop wijzen dat van en naar Wetteren nu meer de N9 als route van en naar Gent wordt gebruikt dan in 2002, maar ongetwijfeld speelt ook de forse stijging van het aantal leerlingen aan het College van Melle een belangrijke rol. Waren dat in 1996 560 leerlingen (basis + secundair), in 2004 waren dat er al 760 (bron: synthesesnota 2005) en vandaag anno 2018 lopen 848 leerlingen daar school.

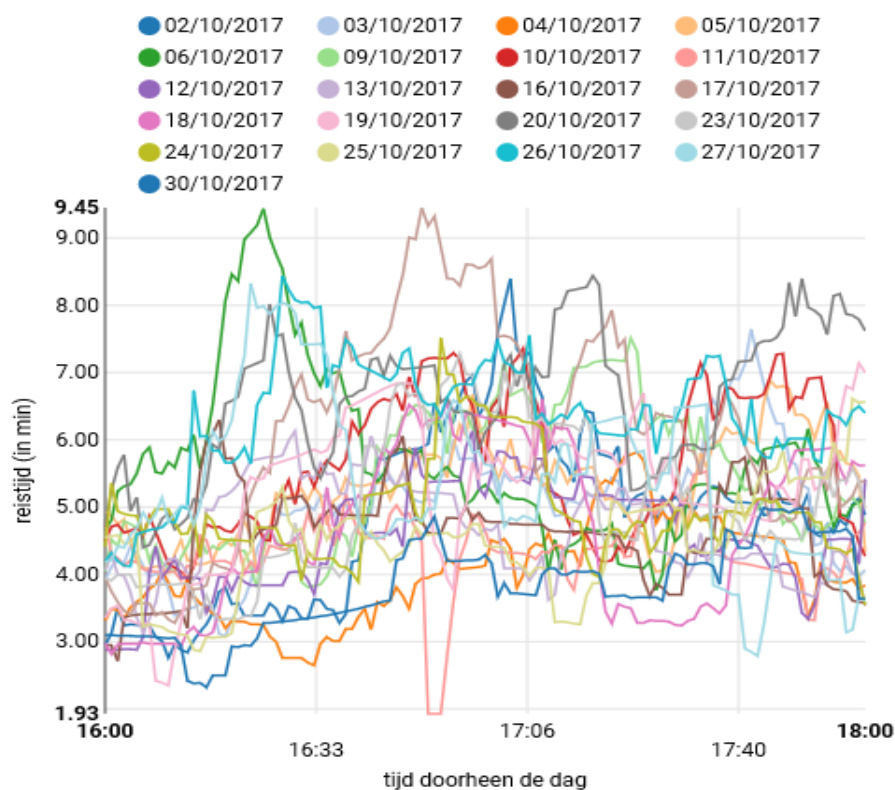
Reeds verschillende malen hebben we gewag gemaakt van filevorming op de N9 Brusselsesteenweg in het centrum van Melle tijdens de piekmomenten. Ook hier kunnen de Floating Car Data dit bevestigen. Onderstaande figuren geven de reistijden weer op de N9 Brusselsesteenweg tussen de Ringvaart en de Collegebaan tussen 16 en 18 u, en de omgekeerde richting tussen 7 en 9u.

De lengte van het onderzochte wegvak bedraagt 1600m. In normale omstandigheden wordt in de richting van Wetteren deze afstand overbrugd in 3 à 4 minuten (aan ca. 30 km/u, naargelang de verkeerslichtenregeling), maar op sommige dagen wordt daar tot bijna 10 minuten over gedaan (gemiddeld 10 km/u).

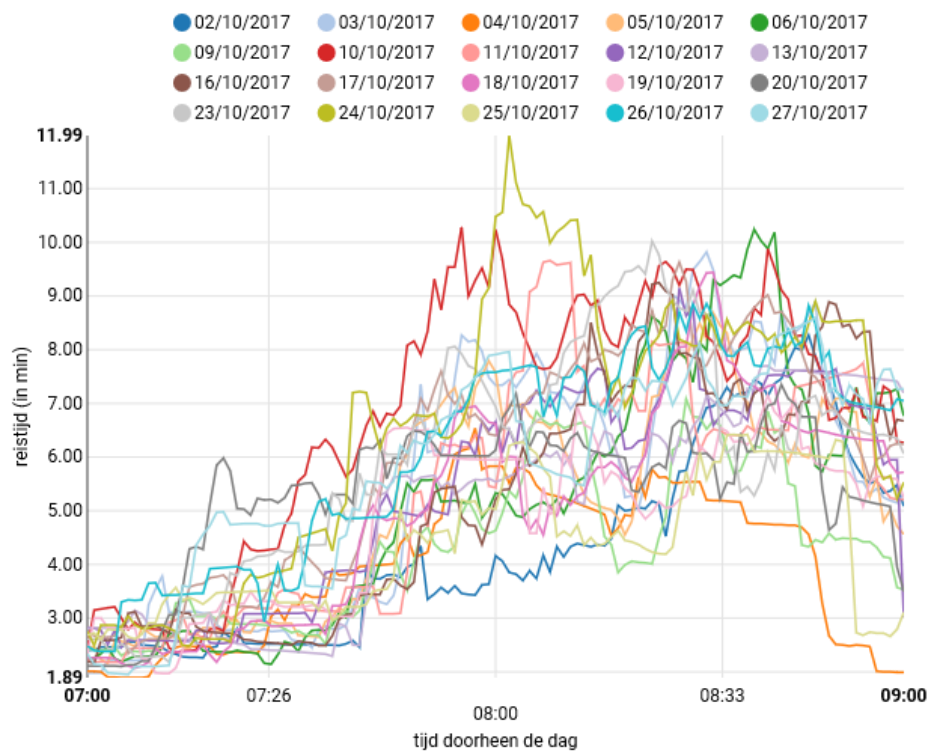
³ Deze evolutie moet toch met enige omzichtigheid worden bekeken, aangezien dezelfde kruispunten ook in 1996 in de ochtendspits werden geteld (bron: synthesesnota 2005) en relatief vergelijkbare resultaten hebben als in 2018.

⁴ Dit kan te wijten zijn aan het feit dat in 2002 en 2003 rioleringswerken bezig waren in de Geraardsbergsesteenweg, Spoorlaan en Wolvenstraat, waardoor er een verschuiving van het verkeer was tussen de Geraardsbergsesteenweg en het Gemeenteplein (mededeling TD Melle)

In de andere richting wordt zelfs normaal een reistijd van 2 à 3 minuten gehaald (ca. 50 km/u), maar vanaf half acht begint de reistijd op te lopen tot 6 à 8 minuten met uitschieters tot 12 minuten (gemiddelde van 8 km/u).



Figuur 24 : Reistijden op de N9 Brusselsesteenweg tussen Ringvaart en Collegebaan (16-18u), werkdagen oktober 2017



Figuur 25 : Reistijden op de N9 Brusselsesteenweg tussen Collegebaan en Ringvaart (7-9u), werkdagen oktober 2017

Deze metingen worden bevestigd door metingen van De Lijn over de doorstroming van haar bussen. Afgaande op de resultaten uit de ritanalyse (adhv de GPS-data van de bussen), ziet De Lijn in het algemeen een achteruitgang van de commerciële snelheid op het wegvak tussen de haltes 'Melle Leeuw' en 'Kwatrecht Station'. Het zwaartepunt ligt tijdens de ochtendspits op het segment tussen halte 'Collegebaan' en 'Pontstraat', rijrichting Gent. Hier halen bussen slechts een commerciële snelheid van 10 km/uur.⁵

In de rijrichting naar Kwatrecht meet De Lijn zowel tijdens de ochtendspits als tijdens de avondspits zware vertragingen tussen haltes 'Tuinbouwschool' en 'Pontstraat'. In de rijrichting naar Gent worden vooral tijdens ochtendspits de grootste vertragingen gemeten. Deze situeren zich tussen Kwatrecht Station en Melle Gemeenteplein.

Resultaten parkeertellingen centrum Melle

Alle parkeertellingen werden uitgevoerd op verschillende dagen in de periode januari – februari 2018. Hierbij is per straat de parkeer capaciteit en de bezetting opgenomen. Voorbehouden plaatsen zoals voor gehandicapten, voor de politie, cambio... zijn niet meegeteld. Ook laad- en loszones worden niet als parkeerplaatsen beschouwd. De parkeermogelijkheden vóór garages of inritten werden eveneens niet meegenomen; ze bieden evenwel vaak bijkomende parkeermogelijkheden voor de bewoners van de betrokken panden.

Voor de parkeerbezetting werden alle auto's geteld, ook de foutief geparkeerde voertuigen, zoals op bushaltes, op laad- en loszones... De auto's geparkeerd voor een inrit of garage zijn niet als foutief geparkeerde auto's meegeteld, omdat verondersteld wordt dat het de betrokken bewoner betreft.

De bezettingsgraad geeft de verhouding weer van de parkeerbezetting tegenover de parkeer capaciteit. Deze wordt in tabelvorm en op de kaarten voorgesteld. Op de kaarten wordt volgende schaal gehanteerd:

- >100% bezetting: er staan meer auto's dan het aantal parkeermogelijkheden.
- 85 - 100%: in parkeerstudies wordt de 85% bezetting meestal gehanteerd als de maat voor hoge parkeerdruk. Vanaf 85% wordt het moeilijker om vlakbij de bestemming een parkeerplaats te vinden en ontstaat parkeerzoekverkeer.
- 75 - 85%: hier is een lichte parkeerdruk, maar er stellen zich geen problemen op een gemiddelde dag
- 50 - 75%: een matige parkeerbezetting zonder problemen; minstens 1 op 4 plaatsen blijft beschikbaar.
- 25 - 50%: lage parkeerbezetting.
- <25%: zeer lage bezetting.

Er dient hierbij aangegeven te worden dat cijfers een weergave zijn van een doorsneeddag. Bij specifieke momenten (vb begrafenissen in de kerk van Melle) kan de parkeerdruk hoger zijn.

De volgende tabel geeft een overzicht van de resultaten:

⁵ Verslag overleg Doorstroming N9 te Melle, 12 februari 2018

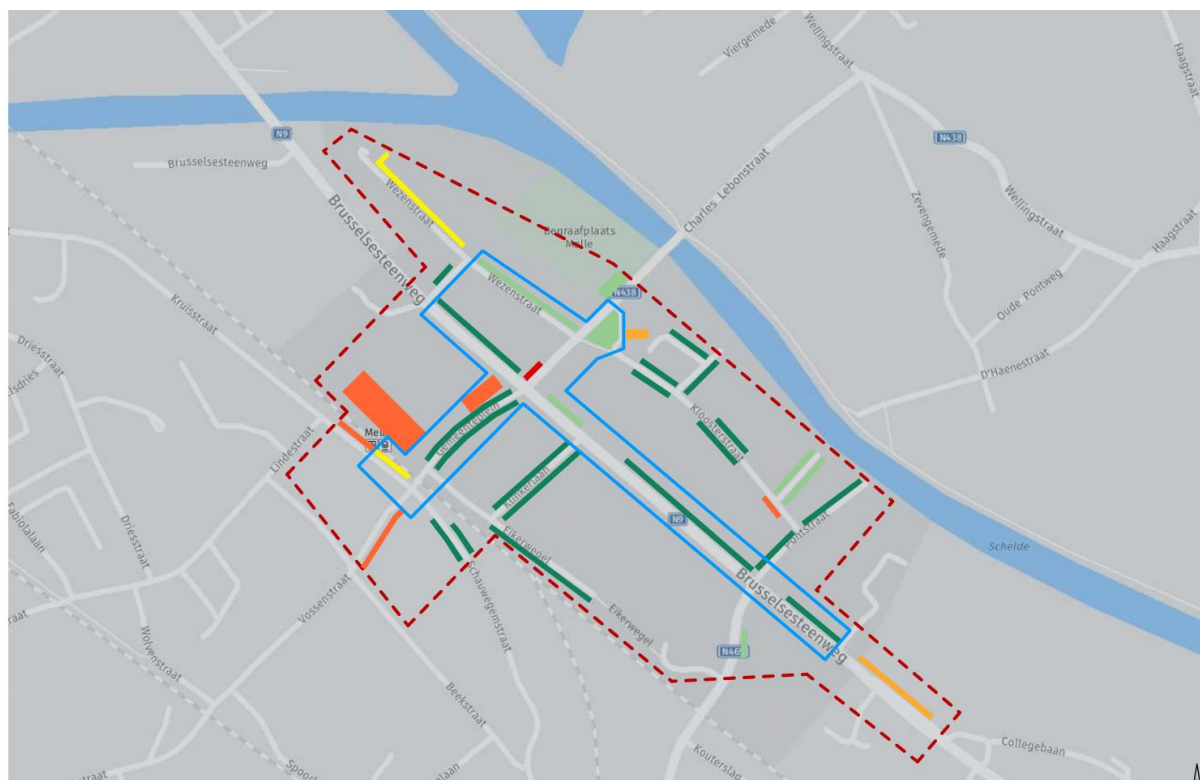
Hernieuwen mobiliteitsplan Melle : synthesesnota – 26/10/2018

Straat/parking	regime	Capaciteit	Bewo- nerskaarten	VM	%	NM	%	Nacht	%
Brugstraat	vrij	20		9	45%	10	50%	14	70%
Brusselsesteenweg oost 1	blauwe zone	6	18	2	33%	3	50%	5	83%
Brusselsesteenweg oost 2	blauwe zone	40	53	26	65%	24	59%	34	85%
Brusselsesteenweg oost 3	blauwe zone	12	20	7	58%	6	46%	14	117%
Brusselsesteenweg west	blauwe zone	18	24	11	61%	10	53%	10	56%
Dageraadstraat 1	vrij	20		10	50%	14	68%	11	55%
Dageraadstraat 2	vrij	22		11	50%	14	61%	15	68%
Dorpsplein	blauwe zone	54	8	18	33%	20	36%	22	41%
Dorpsplein	vrij	23		18	78%	22	96%	8	35%
Eikerwegel	vrij	50		28	56%	28	56%	4	8%
Gemeenteplein parking	blauwe zone	28		25	89%	20	70%	12	43%
Gemeenteplein straat	blauwe zone	34	22	23	68%	21	62%	14	41%
Geraardsbergsesteenweg	vrij	6		2	33%	3	42%	4	67%
Kapellestraat	vrij	7		4	57%	4	50%	6	86%
Kerkstraat	blauwe zone	3	17	6	200%	2	67%	6	200%
Klinkerstraat	vrij	32		22	69%	25	78%	32	100%
Kloosterstraat 1	vrij	20		13	65%	9	43%	18	90%
Kloosterstraat 2	vrij	25		13	52%	19	74%	15	60%
Kloosterstraat 3	vrij	5		5	100%	8	150%	3	60%
Kruisstraat	blauwe zone	15	11	2	13%	2	13%	8	53%
Kruisstraat (tot Lindestraat)	vrij	16		14	88%	13	81%	3	19%
Parking Brug	vrij	40		16	40%	12	29%	5	13%
Parking College	vrij	29		23	79%	22	74%	9	31%
parking station	vrij	104		103	99%	94	90%	5	5%
Pontstraat	vrij	38		28	74%	20	53%	21	55%
Schauwegemstraat (tot nr. 42)	vrij	32		21	66%	17	52%	21	66%
Vossenstraat (tot Beekstraat)	vrij	10		10	100%	11	105%	5	50%
Wezenstraat	blauwe zone	25	41	11	44%	12	46%	21	84%
Wezenstraat	vrij	50		11	22%	12	23%	10	20%
Totaal blauwe zone		235	214	131	56%	117	50%	146	62%
Totaal vrije zone		549		361	66%	351	64%	209	38%
Totaal		784		492	63%	468	60%	355	45%

Tabel 4: Parkeerbezetting centrum Melle op een weekday, voorjaar 2018

De totale parkeercapaciteit in het centrum van Melle bedraagt 784 plaatsen, waarvan 235 plaatsen in de blauwe zone. De gemiddelde bezetting in de voormiddag (rond 11u) bedraagt 63%. in de namiddag (omstreeks 16u) is dat 60%. In de blauwe zone ligt dit wat lager (56% in de voormiddag en 50% in de namiddag). Een hoge parkeerdruk is enkel waar te nemen op het gemeenteplein, aan het station (zie ook verder) en op het vrije gedeelte van het Dorpsplein naast de kerk.

Er werd ook 's nachts geteld. De gemiddelde bezetting is dan nog een stuk lager (45%), met uitzondering van de blauwe zone (62%). Het zijn uiteraard de bewoners die 's nachts hun wagen (noodgedwongen) op straat parkeren, maar het is wel opvallend dat het aantal geparkeerde wagens 's nachts in de blauwe zone een stuk lager ligt dan de door de gemeente uitgereikte bewonerskaarten : 214 bewonerskaarten t.o.v. 146 geparkeerde wagens. Veel mensen hebben dus wel een bewonerskaart aangevraagd (en verkregen), hoewel ze toch over een eigen garage beschikken. Hoge parkeerbezettingen zijn 's nachts waargenomen in de Wezenstraat, de N9 Brusselsesteenweg ten oosten van de Kerkstraat, de Klinkerlaan en gedeeltelijk in de Kloosterstraat.

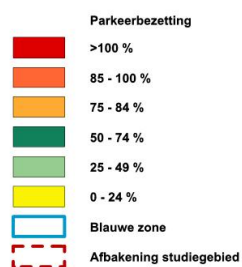


Parkeerbezetting Melle Centrum : Tijdens voormiddag weekdag

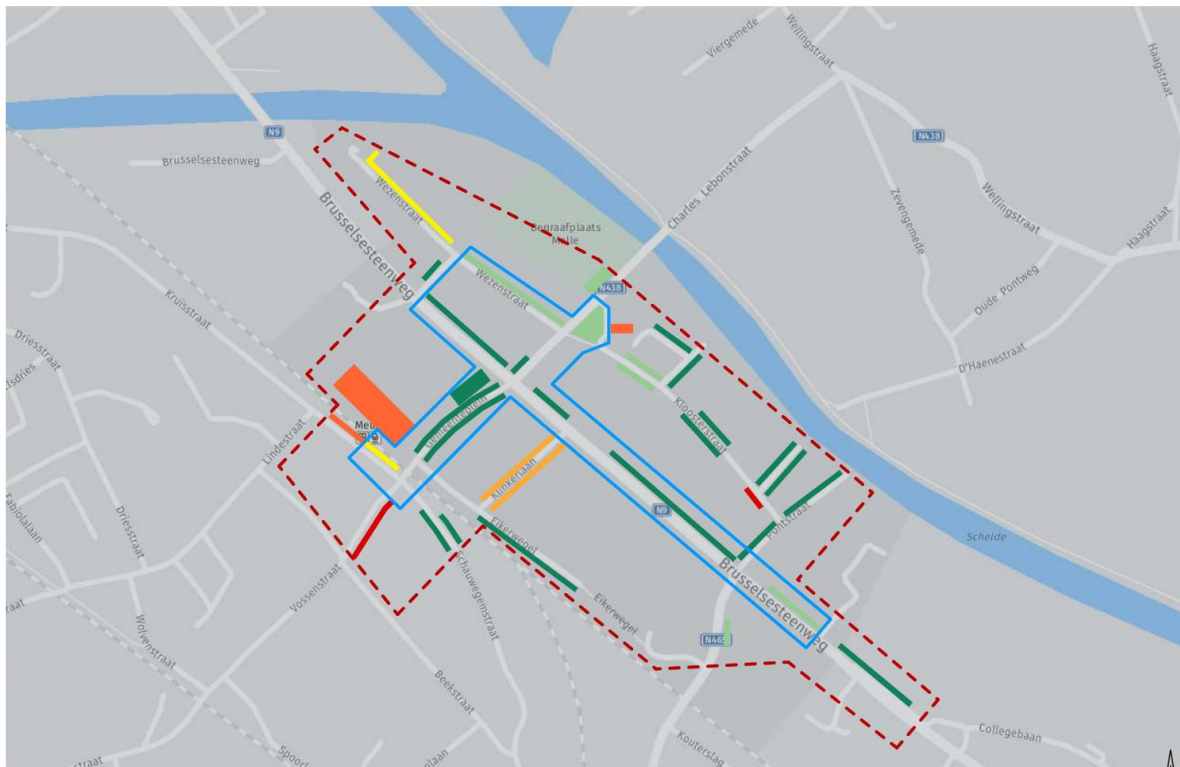
Datum opmaak: Februari 2018



Legende



Figuur 26 : Gemiddelde parkeerbezetting centrum Melle weekdagvoormiddag

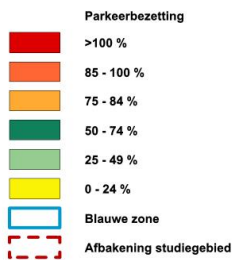


Parkeerbezetting Melle Centrum : Tijdens namiddag weekdag

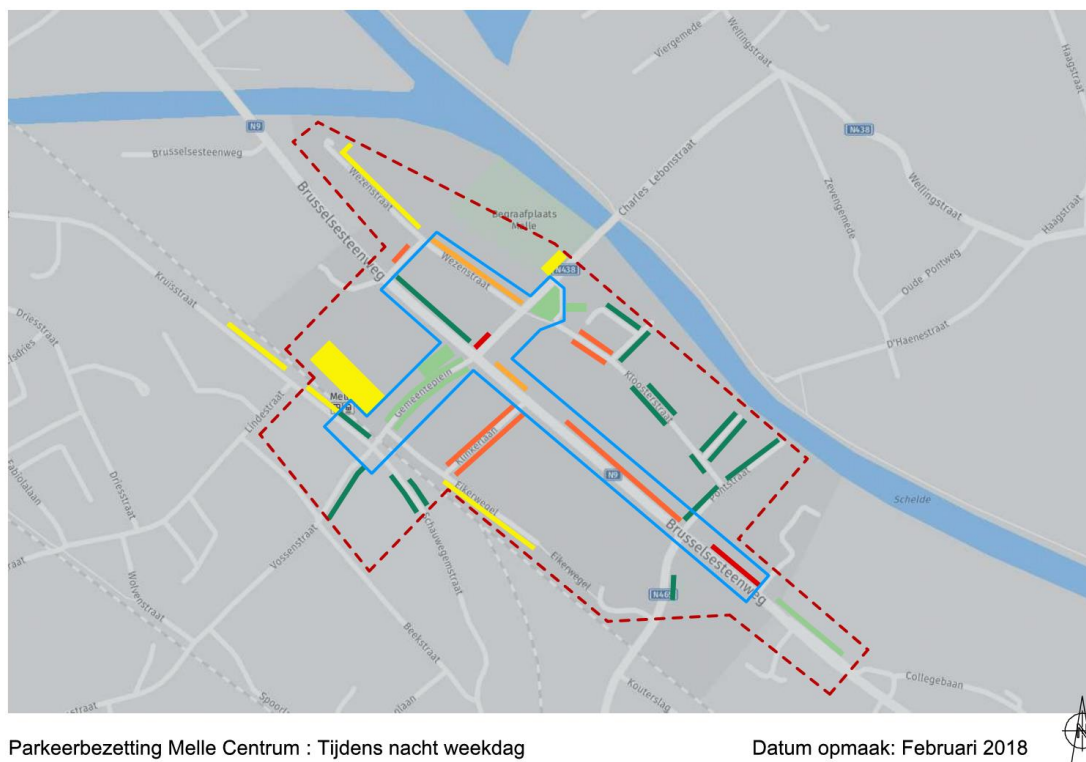
Datum opmaak: Februari 2018



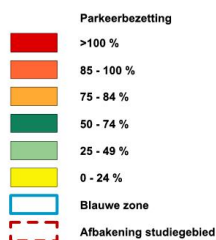
Legende



Figuur 27 : Gemiddelde parkeerbezetting centrum Melle wekdagnamiddag



Legende



Figuur 28 : Gemiddelde parkeerbezetting centrum Melle nacht weekendag

Er kan geconcludeerd worden dat de parkeerbezetting, behoudens op een aantal specifieke plaatsen waar vrij mag worden geparkeerd (parking Gemeenteplein, parking station, dorpsplein) overal zeer matig is.

We gaan iets dieper in op het parkeergebeuren aan het station van Melle. Er zijn een viertal parkings waar treinpendelaars worden opgevangen:

- NMBS-parking P1 + P2 : 104 plaatsen
- Eikerwegel P3 : 50 plaatsen
- Kruisstraat P4b : 16 plaatsen

Daarnaast wordt meer dan waarschijnlijk ook in het eerste deel van de Vossenstraat door treinpendelaars geparkeerd (10 plaatsen) en in het begin van de Schauwegemstraat (ca. 30 auto's). In totaal geeft dit 210 plaatsen. Uit tabel 4 kan worden afgeleid dat de gemiddelde bezetting 175 plaatsen betreft. Enkel het tweede deel van de Eikerwegel (tevens de parking die het verst is verwijderd van de perrons) wordt niet gebruikt.



Figuur 29 : Parkeervoorzieningen omgeving station Melle

Bron: NMBS

Ook de fietsenstallingen aan het station werden geteld. Er zijn twee grote stallingen: één aan het stationsgebouw met 112 plaatsen, en één in de Eikerwegel (145 plaatsen). De stallingen aan het stationsgebouw zijn steeds op weekdays overbezet (128% bezetting, met alle gevolgen van dien, zie foto), aan de kant van de Eikerwegel is er meestal nog plaats (72% bezetting). Samen betekent dit een bezetting van 96%.



Figuur 30 : Impressie gebruik fietsenstallingen aan stationsgebouw Melle

We vermelden ook nog dat de NMBS bezig is met het vernieuwen van de treinperrons (heraanleg en verhogen). Hierbij worden ook de volgende werken voorzien:

- Aanleg van een trap en toegangshelling naar het perron thv de Lindestraat
- Maken van een bijkomende opening in de reizigersonderdoorgang thv de Kruisstraat
- Huidige leuning op de steunmuur wordt vervangen door een nieuwe leuning.

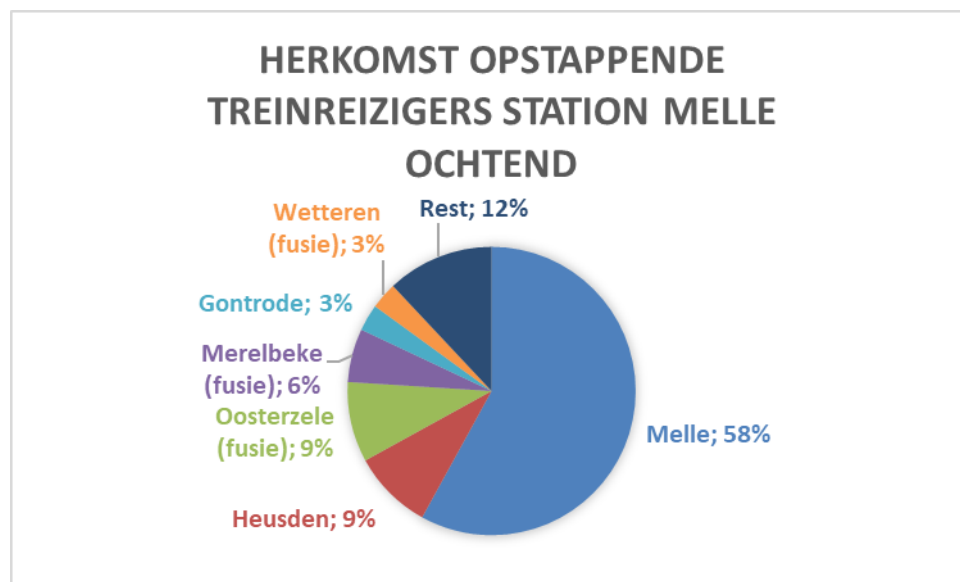
Resultaten enquête treinreizigers voor- en natransport

Op donderdag 6 februari 2018 in de morgen tussen 6u en 9u30 werden in totaal 405 treinreizigers bevroegd naar hun woonplaats (deelgemeente) en hun vervoermiddel van en naar het station van Melle. Het was een vrij koude morgen met lichte vorst. De tabellen hieronder geven het resultaat van deze bevraging.

Herkomst	Te voet	(brom)Fiets	Wagen (chauffeur)	Wagen (passagier)	Bus De Lijn	Trein	Totaal ondervraagd	% herkomst
Melle	138	62	19	13	3	-	235	58%
Heusden	1	20	10	4	-	-	35	9%
Merelbeke	-	7	10	2	-	-	19	5%
Gontrode	-	4	6	4	-	-	12	3%
Wetteren	-	4	6	-	-	1	11	3%
Oosterzele	-	2	11	4	-	4	21	5%
Andere	-	6	36	9	1	22	72	18%
Totaal	139	105	98	32	4	27	405	100%
% vervoermiddel	34%	26%	24%	8%	1%	7%		

Tabel 5: Herkomst en vervoermiddel voortransport treingebruikers station Melle, enquête 28/4/2016

Het merendeel van de treinreizigers is afkomstig uit de eigen gemeente (61%, Melle + Gontrode), 9% komt uit Heusden, evenveel uit Oosterzele (fusiegemeente) en 6% uit Merelbeke (fusiegemeente).

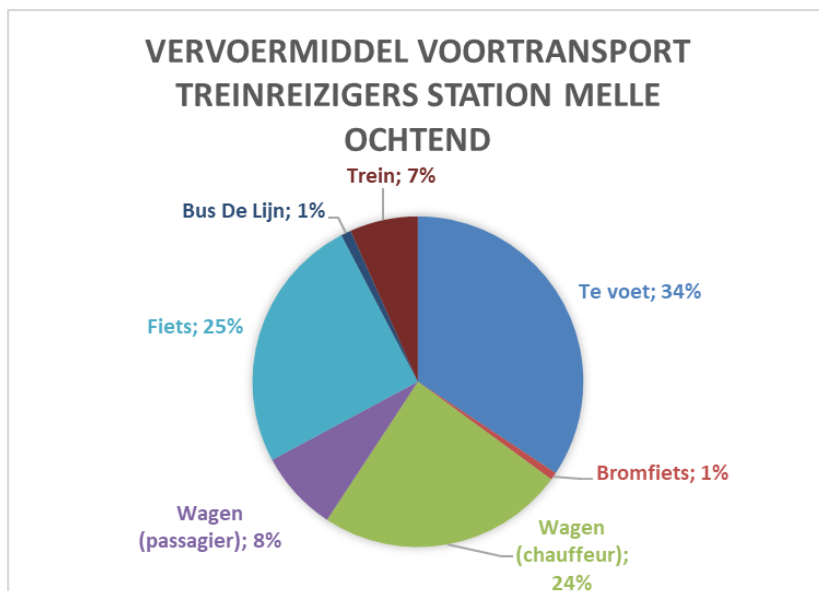


Figuur 31 : Vervoerswijzekeuze voortransport treinreizigers Melle ochtendspits, februari 2018

Het meest gebruikte vervoermiddel van en naar het station zijn de eigen benen: 34% van de opstappers in Melle komen te voet naar het station. De auto komt op de tweede plaats: als bestuurder is dit 24% en 8% worden gebracht met de wagen. Ongeveer één vierde komt met de fiets. De bus (3%) wordt amper gebruikt, 7% stapt over van een andere trein (overwegend van de lijn Zottegem-Geraardsbergen).

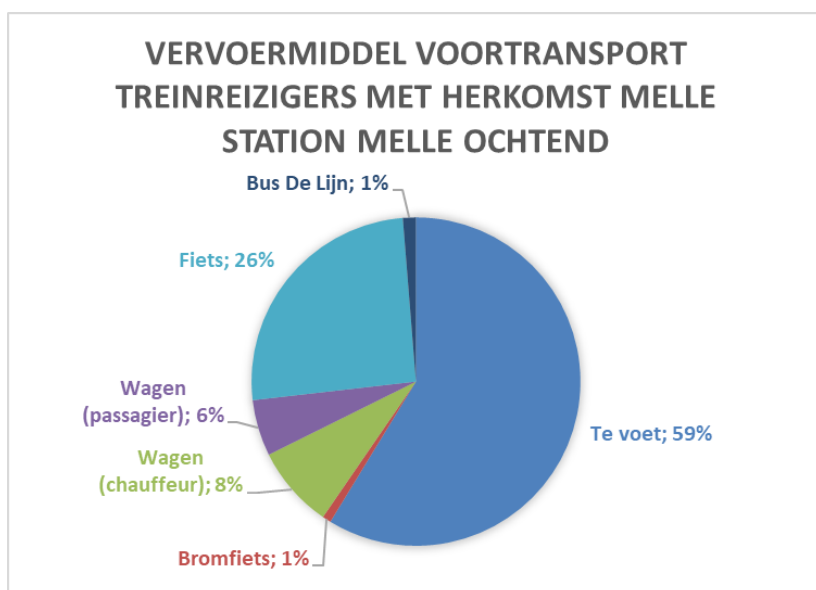
Als we deze bevindingen vergelijken met de steekproef van de NMBS uit 2005, en rekening houden dat in 2005 overstappers trein – trein niet werden meegerekend, dan is het vervoermiddel auto als bestuurder licht gestegen van 20% naar 24%, als passagier gedaald van 16% naar 9%, de fiets als voortransportmiddel is verhoogd van 21 tot 25% en te voet is status-quo gebleven.

De enquête van de NMBS van 2005 gaf ook aan dat de fiets ook als natransportmiddel voor de aankomende reizigers veel wordt gebruikt (vb. van en naar de tuinbouwhogeschool).



Figuur 32 : Vervoerswijzekeuze voortransport treinreizigers Melle ochtendspits, februari 2018

Als we enkel naar de Mellenaars kijken die 's morgens de trein nemen, dan komen die overwegend te voet (59%) of met de fiets (26%), een beperkt aantal komt met de wagen (8%) of wordt met de wagen gebracht (6%). De pendelparking wordt dus overwegend door niet-Mellenaars gebruikt.



Figuur 33 : Vervoerswijzekeuze voortransport treinreizigers Melle met herkomst ochtendspits, februari 2018

Wetende dat in 2016 752 opstappers per dag waren in Melle⁶ en ca. 24% met de wagen naar het station komt, dan zouden er 180 geparkeerde wagens moeten terug te vinden zijn in de omgeving van het station, wat ook ongeveer het geval is (zie vroeger).

Als we dezelfde oefening doen voor de fietsers (25%), dan moeten ongeveer 188 fietsen gestald zijn aan het station. De tellingen geven echter een pak meer fietsen aan (248 gestalde fietsen). Dit heeft te maken met het feit dat er zich een overlapping in tijd voordoet tussen mensen die de trein opstappen en hun fiets achterlaten aan het station en mensen die 's morgens aankomen per trein en dan de fiets als natransport nemen naar het werk of school in Melle. Wellicht staan er ook wat weesfietsen tussen. Weesfietsen zijn fietsen die op openbaar terrein gestald staan en al langere tijd niet meer zijn gebruikt.

⁶ Volgens cijfers van de NMBS zou het aantal opstappers In Melle in 2017 fors verhoogd zijn tot 894 bedragen. In beide gevallen gaat het echter over een éénmalige steekproef.

2.2. Verkeersleefbaarheid en parkeren Melle Leeuw

Onderzoeksopgave

Probleemstelling

Het kruispunt Melle Leeuw met de tramterminus lijn 2 is één van de meest onveilige plekken in de gemeente. Daarnaast is er parkeerdruk omwille van de blauwe zone in de omliggende straten. Deze blauwe zone werd ingevoerd in functie van de aanwezige handelszaken.

Onderzoeksvragen

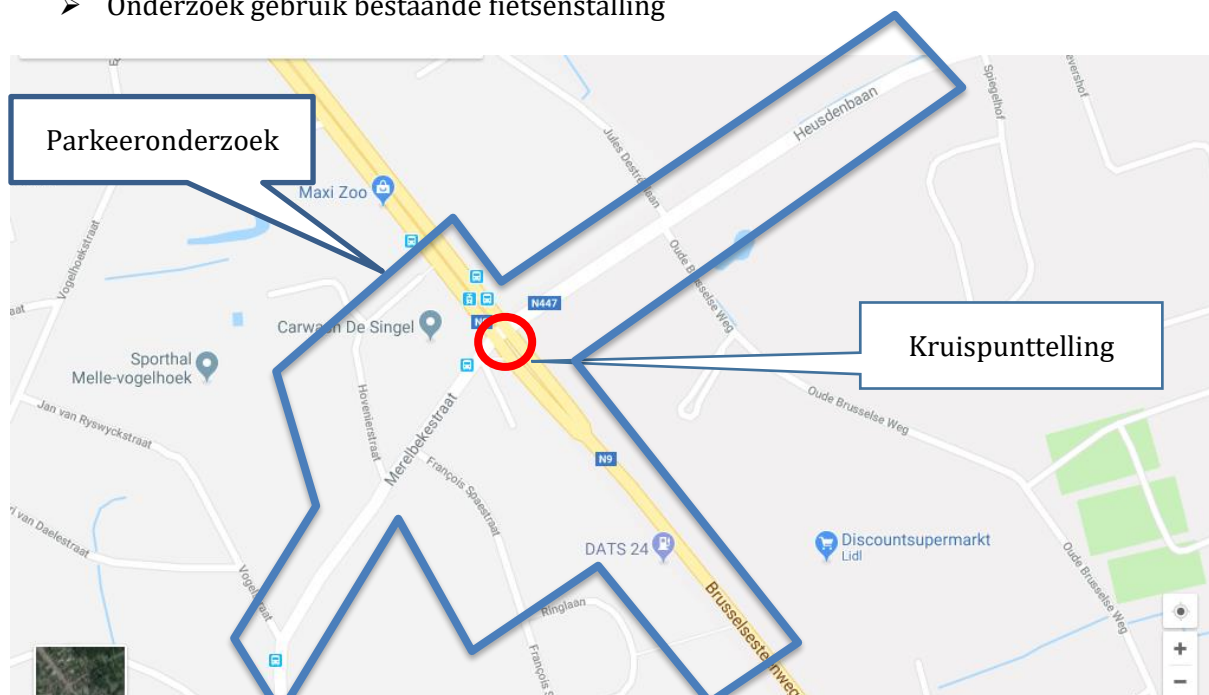
- Wat is de parkeerdruk in de omgeving van Melle Leeuw? Een evaluatie van de ingevoerde blauwe zone is gewenst
- Hoe verdeelt het verkeer zich op het kruispunt N9 – N447 -Merelbekerstraat (Melle Leeuw)?

Beschikbare gegevens

- Afbakening blauwe zone
- Intensiteitsmeting lokale politie (Heusdenbaan, Merelbekerstraat)
- Maneuverdiagrammen kruispuntongevallen

Methodiek

- Kruispunttelling op één dag
 - N9 Brusselsesteenweg – N447 Heusdenbaan - Merelbekerstraat
- Parkeeronderzoek blauwe zone en aanpalende straten en pleinen
- Onderzoek gebruik bestaande fietsenstalling



Figuur 34 : Verkeersonderzoek omgeving Melle Leeuw

Resultaten kruispunttelling Melle Leeuw

De resultaten hiervan werden al getoond en besproken in het voorgaande hoofdstuk over de tellingen in het centrum van Melle. We hebben hier te maken met een vrij druk kruispunt, met keerbewegingen, en waar ook de hoogst aantal overstekende voetgangers en fietsers werd geteld (354 personen op het ochtendpiek uur t.o.v. 228 aan het Gemeenteplein en 160 aan de

N465 op de andere twee kruispunten met verkeerslichten in het centrum van de gemeente). Ongetwijfeld is dat één van de oorzaken waarom in de omgeving van dit kruispunt een ongevalconcentratie is waar te nemen. De manoeuvre diagrammen van de ongevallen leveren wel geen specifieke oorzaak op.

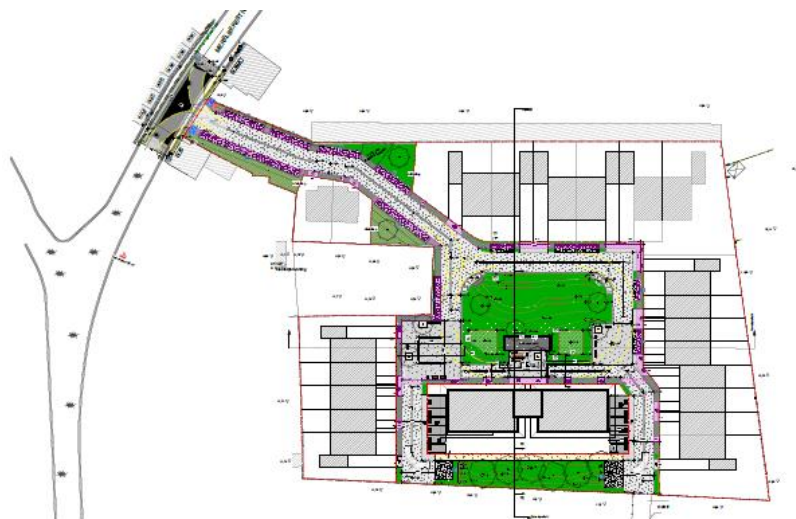
Parkeeronderzoek Melle Leeuw

Net zoals voor het centrum van Melle werden voor Melle Leeuw parkeertellingen uitgevoerd op verschillende dagen in de periode januari – februari 2018 en op dezelfde manier per straat de parkeercapaciteit en de bezetting opgenomen.

De volgende tabel geeft een overzicht van de resultaten. Deze zijn zeer vergelijkbaar met die van Melle-centrum. De totale parkeercapaciteit binnen het afgebakende gebied rond Melle Leeuw bedraagt 248 plaatsen, waarvan 129 plaatsen in de blauwe zone. De gemiddelde bezetting in de voormiddag (rond 11u) bedraagt 60%. in de namiddag (omstreeks 16u) is dat 57%. In de blauwe zone ligt dit wat lager (53% in de voormiddag en 49% in de namiddag). Een hoge parkeerdruk is enkel waar te nemen langs de N447 Heusdenbaan deel vrij parkeren voorbij het kruispunt met de Oude Brusselseweg, in een deel van Merelbekerstraat waar slechts langs één zijde kan worden geparkeerd en op de N9 Brusselsesteenweg ten oosten van het deel blauwe zone. Zowel op de N447 Heusdenbaan als op de N9 Brusselsesteenweg lijkt het op een verschuiving van het parkeren ten gevolge van het invoeren van de blauwe zone. De geparkeerde wagens op de N447 Heusdenbaan, evenals die in de F. Spaestraat zijn voornamelijk afkomstig van gebruikers van de stedelijke tramlijn 2. Samen gaat het over een 50-tal wagens.

Ook de bezetting van de fietsenstalling aan de eindhalte van de tram werd geteld. Hier staan dagelijks een 50-tal fietsen (capaciteit 81 plaatsen). Er is dus geen sprake van overbezetting.

Er werd ook 's nachts geteld. De gemiddelde bezetting is dan nog een stuk lager (41%), met uitzondering van de blauwe zone (57%). Het zijn uiteraard de bewoners die 's nachts hun wagen (noodgedwongen) op straat parkeren, maar ook hier is het wel opvallend dat het aantal geparkeerde wagens 's nachts in de blauwe zone een stuk lager ligt dan de door de gemeente uitgereikte bewonerskaarten : 114 bewonerskaarten t.o.v. 74 geparkeerde wagens. Veel mensen hebben dus wel een bewonerskaart aangevraagd (en verkregen), hoewel ze toch over een eigen garage beschikken. Hoge parkeerbezettingen zijn 's nachts waargenomen in een deel van de Merelbekerstraat. Om deze hoge parkeerdruk deels te verhelpen is in de nieuwe, goedgekeurde maar nog niet uitgevoerde verkaveling die uitkomt in de Merelbekerstraat meer parking voorzien dan noodzakelijk.

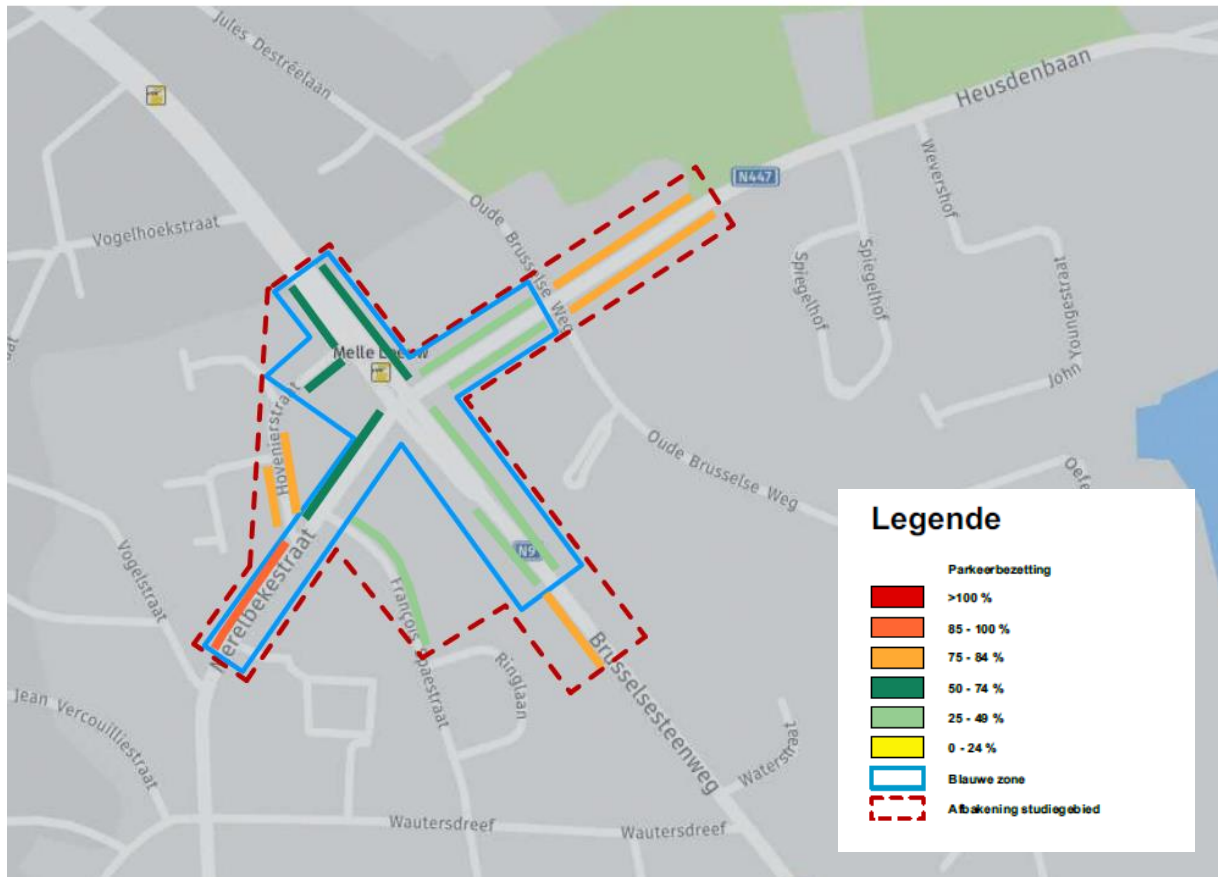


Figuur 35 :
Verkavelingsplan
Merelbekerstraat

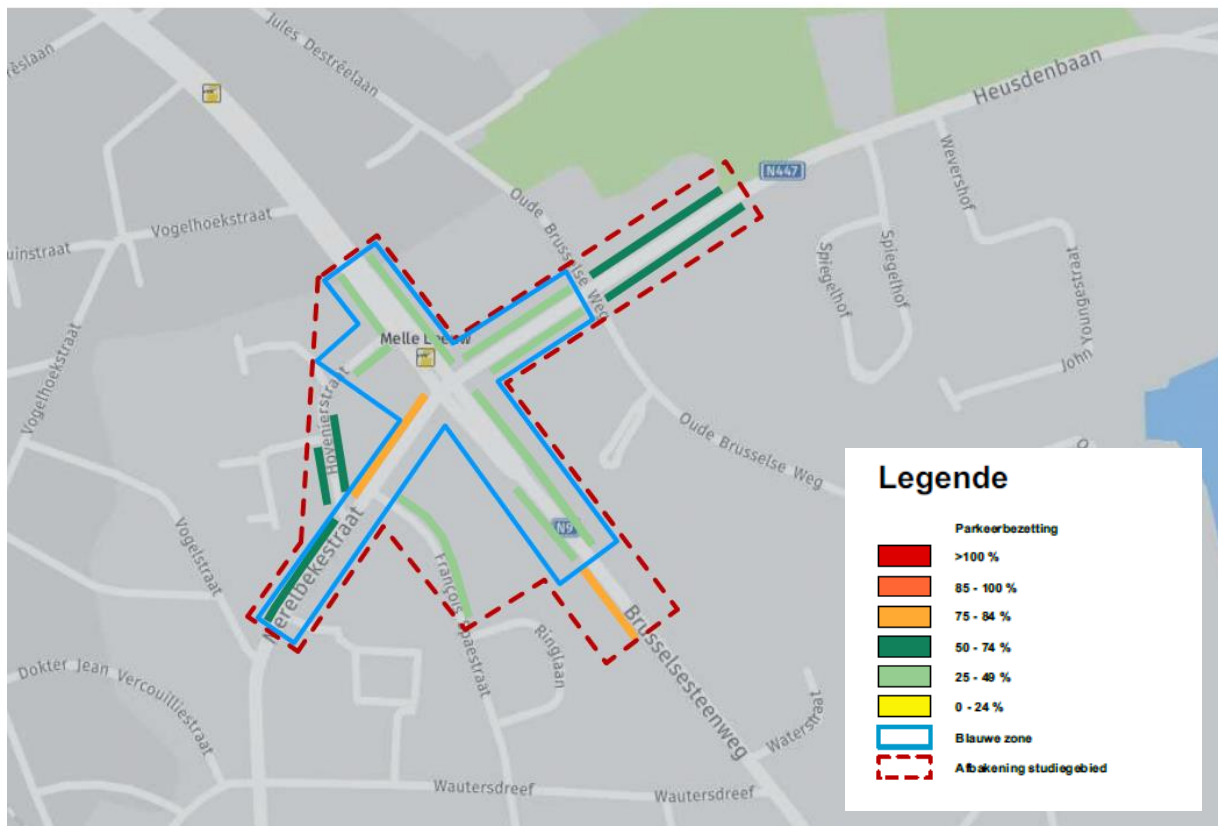
Hernieuwen mobiliteitsplan Melle : synthesesnota – 26/10/2018

Straat/parking	regime	Capaciteit	Bewo- nerskaarten	VM	%	NM	%	Nacht	%
Brusselsesteenweg oost	blauwe zone	39	21	13	33%	17	44%	9	23%
Brusselsesteenweg oost (tot nr. 42)	vrij	15		12	80%	12	77%	1	7%
Brusselsesteenweg west	blauwe zone	10	10	5	50%	5	45%	7	70%
François Spaestraat (tot Ringlaan)	vrij	25		8	32%	12	48%	3	12%
Heusdenbaan	blauwe zone	31	25	15	48%	14	45%	20	65%
Heusdenbaan (tot huisnr.65)	vrij	55		43	78%	40	72%	3	5%
Hoveniersstraat	vrij	24		18	75%	15	60%	21	88%
Hoveniersstraat	blauwe zone	15	11	8	53%	5	30%	7	47%
Merelbekestraat 1	blauwe zone	12	13	8	67%	9	75%	8	67%
Merelbekestraat 2	blauwe zone	22	34	20	91%	15	66%	23	105%
Totaal blauwe zone		129	114	69	53%	63,5	49%	74	57%
Totaal vrije zone		119		81	68%	77,5	65%	28	24%
Totaal		248	114	150	60%	141	57%	102	41%

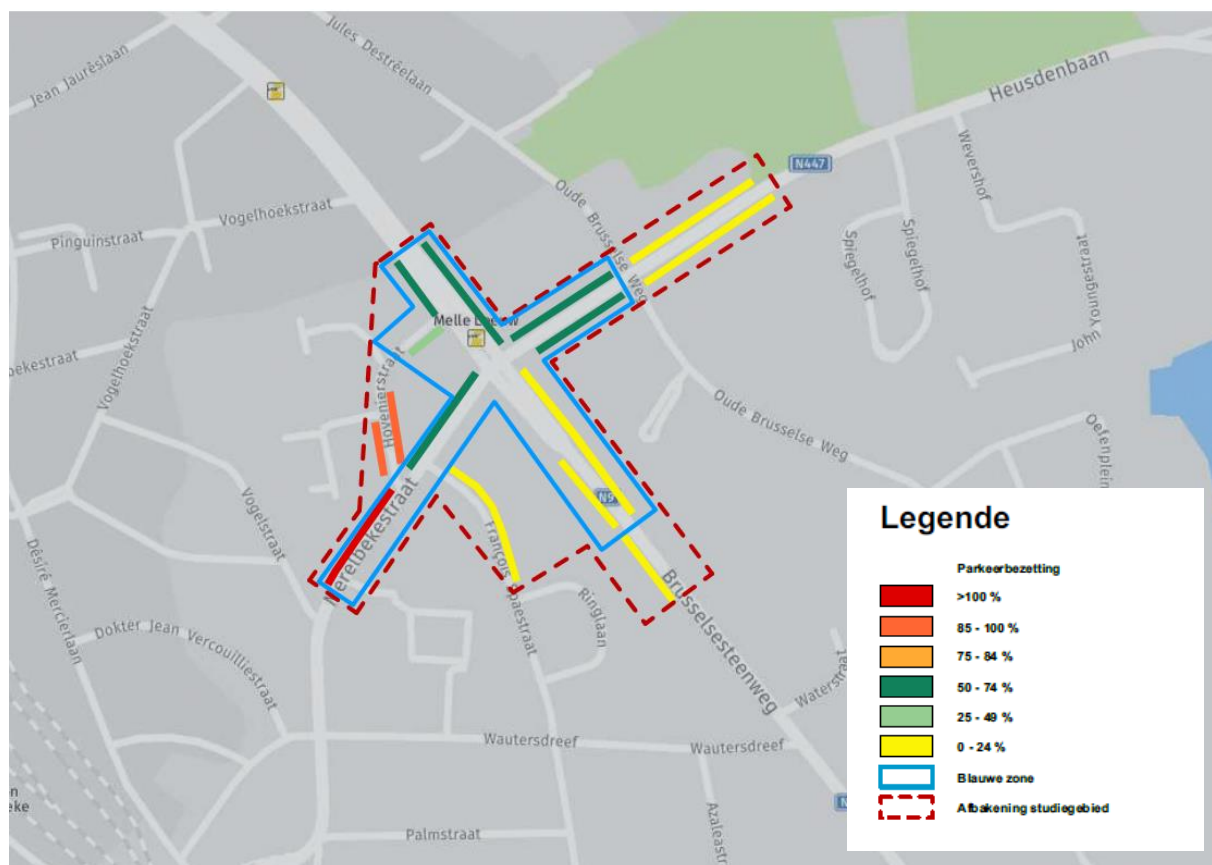
Tabel 6: Parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw op een weekday, voorjaar 2018



Figuur 36 : Gemiddelde parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw wekdagvoormiddag



Figuur 37 : Gemiddelde parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw wekdagnamiddag



Figuur 38 : Gemiddelde parkeerbezetting omgeving Melle Leeuw nacht weekdag

Er kan geconcludeerd worden dat er zich geen parkeerproblemen voordoen in de omgeving van Melle Leeuw, al kan de vraag gesteld worden dat de tramgebruikers die met de wagen komen naar de eindhalte van tramlijn 2 redelijk ver van deze halte moeten parkeren (minimaal 200m). Het gebruik van de auto in functie van de tram is wel beperkt (ca. 50), evenals het fietsgebruik (ook ca. 50 eenheden). Het voor- en natransport van deze halte (die evenveel op- en afstappers telt als het station van Melle!) gebeurt dus vooral te voet.⁷

⁷ De aantrekkelijkheid van de tramhalte Melle Leeuw heeft ongetwijfeld te maken met de hoge frequentie van de tram (elke 7,5' op schooldagen).

3. Knelpunten, kansen en doelstellingen

Knelpunten en kansen

In de oriëntatienota werden de verschillende knelpunten al een eerste maal uitgebreid opgelijst. Via de resultaten van het onderzoek kunnen deze een stuk worden verfijnd. Samenvattend onthouden we de volgende knelpunten:

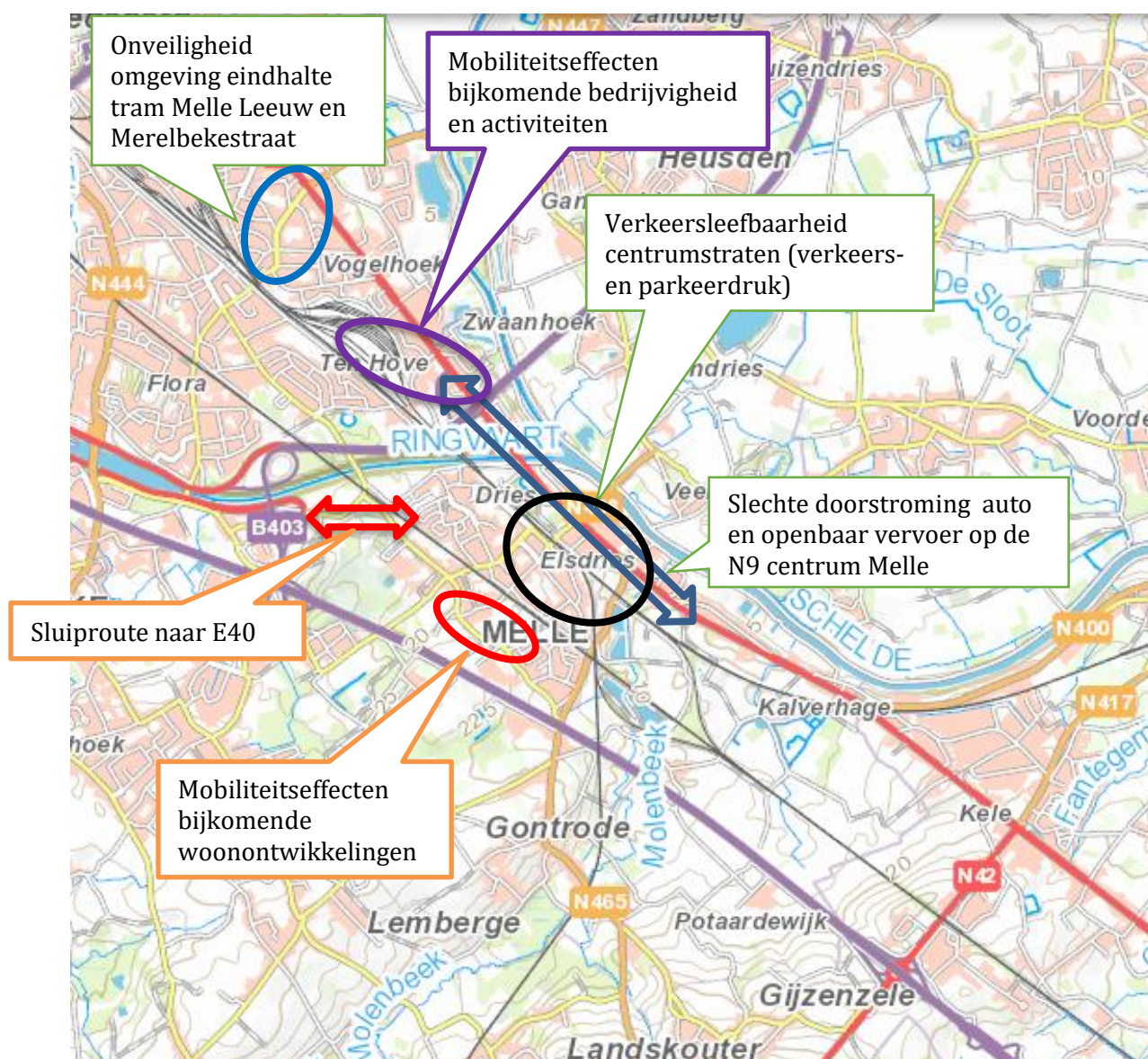
- De gemeente Melle wordt doorsneden door veel bovengemeentelijke infrastructuur (spoor-, water- en autowegen), gebundeld in de richting van Gent. De lijninfrastructuur bakent duidelijk van elkaar te onderscheiden ruimten af met elk hun eigen functies. Waar de lijninfrastructuur de lokale wegen kruisen werden bruggen of tunnels voorzien die de poorten vormen tot de volgende deelruimte. Conflictsituaties tussen de verschillende verkeersdeelnemers ter hoogte van bruggen en tunnels komen meermaals voor. Er dient tevens opgemerkt dat zowel de lijninfrastructuur als de bruggen en tunnels zeer beeldbepalend zijn.
- Het BPA Gontrode Heirweg heeft ruimte gecreëerd voor het bouwen van ca. 550 nieuwe wooneenheden tussen de E40 en de spoorweg Brussel-Oostende. Hiermee werd een forse uitbreiding van de bevolking mogelijk gemaakt. Een deel van het BPA (ca. 12 ha) is nog niet ontwikkeld en zal zeker bijkomend autoverkeer met zich meebrengen.
- De glastuinbouw langs de N9 is vrijwel verdwenen. De vrijgekomen vestigingen worden ingenomen door andere functies, met doorgaans een belangrijke verkeersfunctie (o.a. detailhandel en kantoren). Kleinhandel van bovenlokaal belang wordt echter maximaal geweerd. Toch staan er nog een aantal ontwikkelingen op til die rechtstreeks verbonden zijn met de goede ontsluiting via de Brusselsesteenweg, zoals de uitbreiding van de Eandissite en een nieuw regionaal bedrijventerrein R4/N9, en daarnaast de ingebruikname van de nieuwe werkplaats van de NMBS.
- De vele schoolomgevingen hebben een eigen complexiteit. De scholen zijn veelal gevestigd, of op drukke wegen (N9 Brusselsesteenweg), of in smalle straten (Klooster- en Wezenstraat). Door de verhuis van de gemeenteschool van de Brusselsesteenweg naar de locatie van het Lucernacollege, ontstaat wel een unieke gelegenheid om op die plaats de verkeerssituatie te verbeteren. De forse groei van het aantal leerlingen in het College van Melle tijdens de laatste vijftien jaar zorgt ook voor meer autoverkeer op de N9 Brusselsesteenweg.
- Het openbaar domein binnen de woonomgeving is zelden kwalitatief ingericht i.f.v. de verkeersleefbaarheid. De dorpskern van Melle-centrum en van Gontrode missen uitstraling. De voetpaden zijn er zeer smal (o.a. in de Kerkstraat en Wezenstraat).
- Er bestaat reeds een duidelijke visie op het fietsrouten netwerk (met o.a. verschillende fietsnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes), maar op een aantal schakels ontbreken veilige fietsvoorzieningen. Dit is onder meer het geval in:
 - Gontrode Heirweg (plannen voor de aanleg van een fietspad zijn in uitvoering)
 - N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van station Gontrode
 - Merelbekerstraat
 - Scheldeweg
 - Gemeenteplein
- De bussen die de N9 Brusselsesteenweg volgen kennen een slechte doorstroming en ernstige vertragingen. Ook het andere verkeer verloopt tijdens de spitsuren op de N9 Brusselsesteenweg stapvoets. Dit leidt tot een andere routekeuze van automobilisten tussen de ochtend- en de avondspits:
 - Van Laetestraat (grondgebied Merelbeke) als ontsluitingsweg voor het centrum van Melle
 - Het gebruik van Heusdenbrug t.o.v. Mellebrug.
- Op het vlak van bovenlokale ontsluiting is de gemeente Melle zeer goed bereikbaar. Niet enkel is er aansluiting op de R4 via de N9 Brusselsesteenweg, maar ook het op- en

afritcomplex E40 te Merelbeke maakt het mogelijk op vanaf het hoofdwegennet rechtstreeks wegen van lokaal belang te bereiken en omgekeerd. Via de Van Laetestraat (grondgebied Merelbeke) en de Gontrode Heirweg kan de woonkern van Melle worden bereikt. Dit stemt niet overeen met het principe van categorisering van wegen.

- Door de invoering van blauwe zone, zowel in het centrum van de gemeente als in de omgeving van Melle Leeuw, komen er geen structurele parkeerproblemen voor. De parkeerdruk is wel hoog aan het station.
- Op verschillende plaatsen wordt de snelheidsbeperking voor vele automobilisten niet gerespecteerd. Meest frappant hierbij zijn de Beekstraat, Caritasstraat, Gontrode Heirweg, N447 Heusdenbaan, Oude Brusselse Weg, Scheldeweg, Varingstraat, Vossenstraat, Wezenstraat. Dit kan te maken hebben met het niet-aangepaste wegbeeld t.o.v. de wettelijk toegelaten snelheid.

Overzicht knelpunten

De gedetecteerde knelpunten worden hieronder weergegeven op kaart.



Figuur 39 : Knelpuntenkaart

bron : NG,I topoviewer

4. Doelstellingen

Algemeen

Duurzame mobiliteit past binnen de uitgangshouding van duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarbij economische, sociale en ecologische componenten worden geïntegreerd. Een duurzame ontwikkeling voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding genomen als de vertaling van het begrip duurzaamheid naar het ruimtelijke beleid toe. Dit beleid streeft een ruimtelijke ontwikkeling na gebaseerd op draagkracht en kwaliteit van de omgeving en voor het vrijwaren van een leefbare ruimte voor de volgende generaties.

Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** vertrekt in haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen vanuit enkele basisdoelstellingen. Betreffende de lijninfrastructuren stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen volgende uitgangspunten voorop:

- Een optimalisatie van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur
- Aandacht voor de creatie van ruimtelijke condities voor de verbetering van collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op door openbaar vervoer ontsloten punten

Verder stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen volgende uitgangspunten in functie van een duurzame mobiliteit voorop :

- Een na te streven noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen. Zij dient selectief te zijn t.a.v. het autoverkeer. Immers, de evolutie naar een overheersend vervoer (goederen en personen) via de weg heeft tot een afnemende bereikbaarheid en leefbaarheid geleid.
- Een mobiliteitsbeleid met voldoende aandacht voor verkeersleefbaarheid
- Een grotere verkeersveiligheid
- Afremming van de groeiende automobilititeit in functie van alternatieve vervoersmodi en multimodaliteit.
- Een vrijwaring van de verplaatsingsbehoefte via een verbetering van de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer. Hiermee wordt ingespeeld op de ongelijke beschikbaarheid over verplaatsingsmogelijkheden.
- Optimalisatie van de bestaande infrastructuur (weg, spoor, water)

Het **Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen** ziet 5 uitdagingen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid :

- De vrijwaring van bereikbaarheid van economische knopen en poorten : de nood van een geïntegreerde benadering die naast het beleidsdomein mobiliteit ook de domeinen ruimtelijke ordening en infrastructuur omvat.
- Een tweede uitdaging heeft betrekking op mobiliteit als motor van onze samenleving. Immers de deelname aan onze samenleving vereist de mogelijkheid om zich te verplaatsen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wil de toegang tot mobiliteit voor iedereen garanderen door de vervoersongelijkheid (als zijnde de ongelijke beschikbaarheid over de verschillende vervoersmodi) op een aanvaardbaar niveau te brengen.
- Het verzekeren van verkeersveiligheid impliceert aandacht voor infrastructuur en het gebruik ervan.

- Een verkeersleefbare omgeving met een inperking van hinder, evenals aandacht voor de belevingswaarde en de kwaliteit van de verplaatsing. Een groeiende verkeersonleefbaarheid draagt (via de woonplaatskeuze) immers bij tot sociale en ruimtelijke segregatie.
- Het terugdringen van schade aan milieu en natuur door de wijze waarop we onze verplaatsingen organiseren is het vijfde aandachtspunt voor het toekomstige mobiliteitsbeleid.

Gemeentelijke algemene doelstellingen

Conform het mobiliteitsdecreet uit 2009 moet het gemeentelijk mobiliteitsplan van Melle zich richten naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hieronder worden de algemeen Vlaamse doelstellingen geconcretiseerd naar het gemeentelijk vlak.

De verdere afbouw van **verkeersonveiligheid** is net zoals op federaal en Vlaams niveau, een aandachtspunt voor het gemeentelijk verkeers- en mobiliteitsbeleid. Concreet worden volgende doelstellingen voorop gesteld:

- Aanpak van de voornaamste knelpunten inzake verkeersonveiligheid : wegvakken en kruispunten (ongevallen, oversteekbaarheid, doorstroming, wegprofiel, snelheid, ...)
- Waken over verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en in het verblijfsgebied van de kern van Melle.

Verkeersleefbaarheid verwijst naar een bepaalde toestand in een specifiek gebied, waarbij de draagkracht er al dan niet wordt overschreden door de impact van het verkeer dat er zijn oorsprong of bestemming vindt, dan wel doorheen gaat. Het aan de sociale verkeerskunde ontleende begrip heeft betrekking op het geheel van positieve en negatieve effecten van het verkeer op het menselijk welzijn en welbevinden. Het moet minstens de bedoeling zijn de verkeersleefbaarheid in Melle op het huidige niveau te behouden, waar mogelijk te verbeteren. Voor het toekomstig mobiliteitsbeleid betekent dit :

- Het beperken van het gemotoriseerd verkeer, of minstens de snelheid ervan in
 - De kern van Melle
 - De schoolomgevingen
- Het beperken van de parkeerdruk aan het station en aan Melle Leeuw

Een duurzaam mobiliteitsbeleid zoekt naar mogelijkheden om het auto- en vrachtwagengebruik verder terug te dringen, en de **alternatieve vervoerswijzen** meer kansen te bieden, en dit afgestemd met het ruimtelijke beleid. Volgende subdoelstellingen worden gesteld :

- Het stimuleren van meer verplaatsingen te voet of per fiets op lokaal niveau door :
 - Een maximale doordringbaarheid van de gemeente voor langzaam verkeer (tragewegenbeleid).
 - Het veilig ontwikkelen van lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk
- Een selectieve organisatie van de doordringbaarheid van de dorpskern van Melle t.a.v. het gemotoriseerd verkeer.
- Het realiseren van goede overstapvoorzieningen tussen de verschillende vervoersmodi.

Het **optimaliseren** van bestaande **infrastructuren** is nauw verwant met eerder geformuleerde doelstellingen aangaande verkeersonveiligheid of het ondersteunen van netwerkstructuren voor openbaar vervoer of fiets. Voor Melle kan verder worden gespecificeerd :

- Evalueren van de bestaande categorisering waarbij een gewenst gebruik van het wegennetwerk wordt gedefinieerd. Navenant profileren van de betreffende wegen.
- Strikt handhavingsbeleid op de naleving van het verkeersreglement (snelheid, parkeren, ...)

Een duurzaam mobiliteitsbeleid is onlosmakelijk verbonden met het ruimtelijk beleid en noodzaakt een **geïntegreerde benadering** van de beleidsdomeinen ruimte, verkeer en infrastructuur, conform het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Gemeentelijke operationele doelstellingen

De gemeente Melle ambieert eveneens het verminderen van het aantal voertuigkilometers voor personenvervoer en voor goederenvervoer, een verbetering van de milieukeurmerken van de vloot en de gebruikte brandstoffen, en dit in het kader van het **duurzaam energieactieplan**, goedgekeurd in de gemeenteraad in 2016. Er wordt gestreefd naar

- 15% minder voertuigkilometers door personenwagens
- 2% van de kilometers met personenwagen wordt elektrisch afgelegd

En dit tegen 2020 (volgens het burgemeestersconvenant).

Daarnaast worden de volgende operationele doelstellingen gelanceerd:

- Geen toename in het gebruik van de wagen als vervoermiddel voor de trein en tram. Er wordt weliswaar gestreefd naar een hoger openbaar vervoergebruik, maar dit mag geen bijkomende autoverplaatsingen veroorzaken. Dit betekent concreet dat geen bijkomend parkeeraanbod wordt gecreëerd in de stationsomgevingen. Het fietsgebruik in het vervoer stijgt van 25% naar 33%
- De ongevallencijfers worden binnen 5 jaar met 10% verminderd.
- Doorstroming openbaar vervoer op de N9 : een verhoging van de commerciële snelheid tussen het Gemeenteplein en Collegebaan

5. Het huidig beleidsscenario

De gemeente Melle beschikt vandaag over een mobiliteitsplan met bijhorend beleidsscenario, goedgekeurd in 2005, dat als een nulscenario kan worden beschouwd, mits rekening te houden met intussen genomen beleidsbeslissingen. Het nulscenario vormt de referentiesituatie, waarbij rekening wordt gehouden met de goedgekeurde plannen en het actuele beleid voor de volgende 10 jaar. Het kan als vergelijkingsbasis dienen voor het nieuwe beleidsscenario in het volgende hoofdstuk.

Het nulscenario wordt uitgewerkt volgens werkdomeinen A, B en C. Werkdomein A bestaat uit de ruimtelijke ontwikkelingen, de ontwikkelingen van de verkeersnetwerken per modus zijn ondergebracht onder werkdomein B en ten slotte wordt in werkdomein C verder ingegaan op de ondersteunende en flankerende maatregelen van het nulscenario.

Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen

In het vorige mobiliteitsplan werden een aantal principes voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen als een advies vanuit mobiliteitsoverwegingen geformuleerd. Deze principes werden later verfijnd en vastgesteld in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2012), zoals opgenomen in de oriëntatienota. Het heeft bijgevolg weinig zin om op het vlak van gewenst ruimtelijk beleid nog te citeren uit het vorige mobiliteitsplan. Het huidig ruimtelijk beleid wordt bepaald door het goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Werkdomein B : verkeersnetwerken

Autoverkeer

De categorisering van het wegennet in Melle is vandaag als volgt opgebouwd:

Hoofdwegen en primaire wegen:

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) duidt de hoofdwegen en primaire wegen aan. In de omgeving van Melle zijn geselecteerd als hoofdweg:

- E40 Brugge – Gent – Brussel – Luik (met schakelpunt te Merelbeke en Wetteren)

Als primaire wegen zijn geselecteerd:

- De R4 oostelijk deel (tussen R4 west Merelbeke en de E17 te Destelbergen) type I
- N42 Wetteren – Geraarsbergen : type II, net buiten het grondgebied van Melle

Secundaire wegen:

In het Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen zijn de secundaire wegen aangeduid. De secundaire wegen hebben een regionale functie. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen secundaire wegen I (verbindend), II (ontsluitend) en III (prioriteit voor het openbaar vervoer en de fietsers). Voor Melle is de N9 als secundaire weg geselecteerd:

- N9 tussen R40 (Gent) en N465 : type III
- N9 tussen N465 en N46 (Erpe-Mere) : type II

Lokale wegen:

De lokale wegen worden bepaald in het gemeentelijk mobiliteitsplan en vastgelegd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Ook hier wordt een onderscheid gemaakt tussen type I (verbindend), II (ontsluitend) en III (erftoegangswegen):

De volgende wegen zijn geselecteerd als lokale type I:

- N465 Geraardsbergsesteenweg
- N447 Heusdenbaan

Volgende wegen zijn geselecteerd als lokale weg type II (ontsluitend)

Op niveau van de kern:

- De Gontrode Heirweg tot Merelbeke
- De Merelbekerstraat
- De Scheldeweg

Op niveau van de wijk:

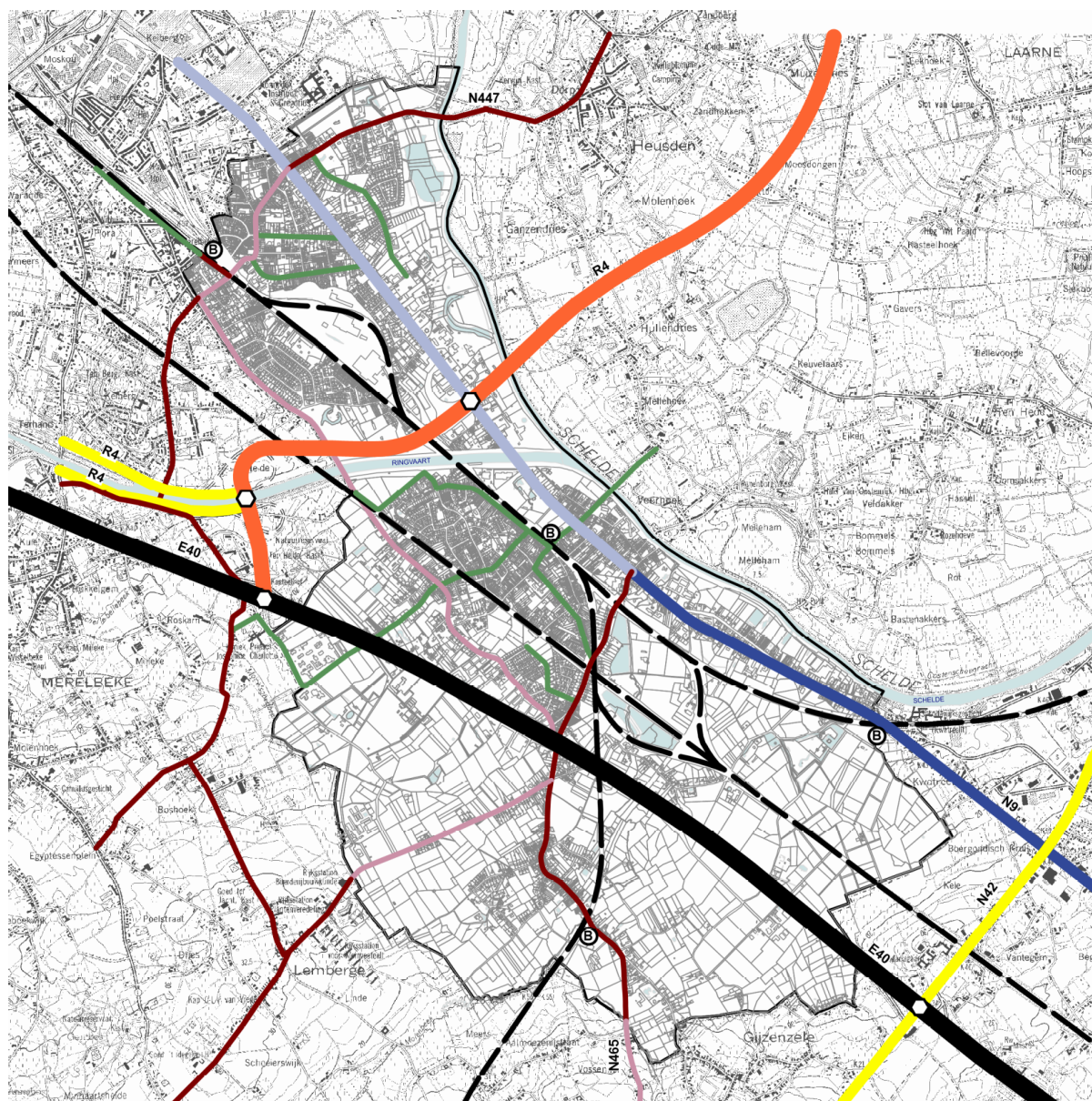
- Caritasstraat
- Lindestraat, Kruisstraat, Begijnenwegel
- Schauwegemstraat (gedeeltelijk)
- Gemeenteplein, Kerkstraat
- Heidestraat (gedeeltelijk)
- Oude Brusselseweg
- Wautersdreef
- Tuinstraat
- Driebunderputlaan

De overige wegen werden geselecteerd als lokale weg type 3 (woonstraten en landbouwwegen).

Bij bovenstaande keuze inzake categorisering van het wegennet is het van belang te wijzen op discrepanties met categorisering van (lokale) wegen zoals opgenomen in de beleidsplannen van buurgemeenten :

- Gontrode Heirweg (Merelbeke) : lokale weg 1 vs. Gontrode Heirweg (Melle) : lokale weg 2
- Fraterstraat (Merelbeke) : lokale weg 1 vs. Merelbekerstraat (Melle) : lokale weg 2
- Burgemeester Van Gansberghelaan (Merelbeke) : lokale weg 1 vs Scheldeweg (Melle) : lokale weg 2
- Salisburylaan /Heidestraat (Merelbeke) : lokale weg 3 vs. Caritasstraat (Melle) : lokale weg 2
- Mellestraat (Gent): lokale weg IIB vs. Mellestraat (Melle) : lokale weg 1⁸
- N465 Geraardsbergsesteenweg (Oosterzele): lokale weg type 2 vs. N465 Geraardsbergsesteenweg (Melle): lokale weg type 1

⁸ De Mellestraat op het grondgebied van Melle staat als lokale weg type 1 niet vermeld in de tekst maar wel op de figuur van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS Melle, 2007)



Legende

	gemeentegrens
	spoorwegen
	hoofdweg
	primaire weg I
	primaire weg II
	secundaire weg II
	secundaire weg III
	lokale weg I
	lokale weg II A
	lokale weg II B
	knooppunt

Figuur 40 : Huidige categorisering wegennet

Naast de categorisering steunt het huidig beleidsscenario op het beperken van zwaar doorgaand verkeer tot drie wegen :

- N9 Brusselsesteenweg
- N465 Geraardsbergessteenweg
- N447 Heusdenbaan

Openbaar vervoer

Algemeen beoogt het huidig beleid inzake openbaar vervoer een samenhangend pakket aan maatregelen waarbij volgende doelstellingen worden gerealiseerd:

- Beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze ten voordele van het openbaar en collectief vervoer. Dit is mogelijk indien een gunstige reistijd verhouding bekomen wordt ten opzichte van de reistijd met de auto
- Realiseren van een algemene kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer (aanbod, halte-uitrusting, comfort van de reiziger,...)

De optimalisatie van de bestaande openbaar vervoersstructuur houdt in dat voor de verdere uitbouw wordt uitgegaan van de huidige lijnvoering om zo het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Het beschikken over twee stations op haar grondgebied in Melle-centrum en Gontrode is voor Melle een belangrijke troef. Om het treingebruik te stimuleren is zowel de lijnvoering en de frequentie van belang. Ook het voor- en natransport en de omstandigheden waarin deze dienen te gebeuren speelt een grote rol.

Volgende actiepunten leiden tot een betere bereikbaarheid van de stations en aantrekkelijke stationsomgevingen:

- Goede bereikbaarheid en verknoping met openbaar busvervoer ontwikkelen
- Veilige en comfortabele fiets- en voetgangersroutes naar de stations en logisch gesitueerde, comfortabele spoorwegonderdoorgangen voorzien
- Verbindingen van de stations van Melle met de tewerkstellingszones d.m.v. langzaamverkeerroutes en openbaar vervoer
- Bewegwijzering naar de stations voorzien
- Uitbouwen van voldoende en comfortabele stallingsvoorzieningen en fietsdiefstalpreventie
- Voldoende en goed bereikbare parkeerplaatsen binnen een korte en aangename loopafstand (park and ride) aanbrenge
- Kiss and ridezones voor elk station voorzien
- Afstemmen van de ruimtelijke ordening op de stations
- Het kwaliteitsvol, esthetisch, veilig en comfortabel inrichten van het openbaar domein
- Het treingebruik stimuleren door specifieke ondersteunende maatregelen

Volgens de openbaarvervoersvisie op regio Gent (Pegasusplan)⁹ streeft De Lijn naar een grootstedelijk transferpunt ter hoogte van Melle Leeuw en aan het knooppunt van de R4 met de N9. De tram wordt in dit kader doorgetrokken van Melle Leeuw tot de R4. Er dient ook aandacht besteed te worden aan de overstap tussen langzaam verkeer en openbaar vervoer.

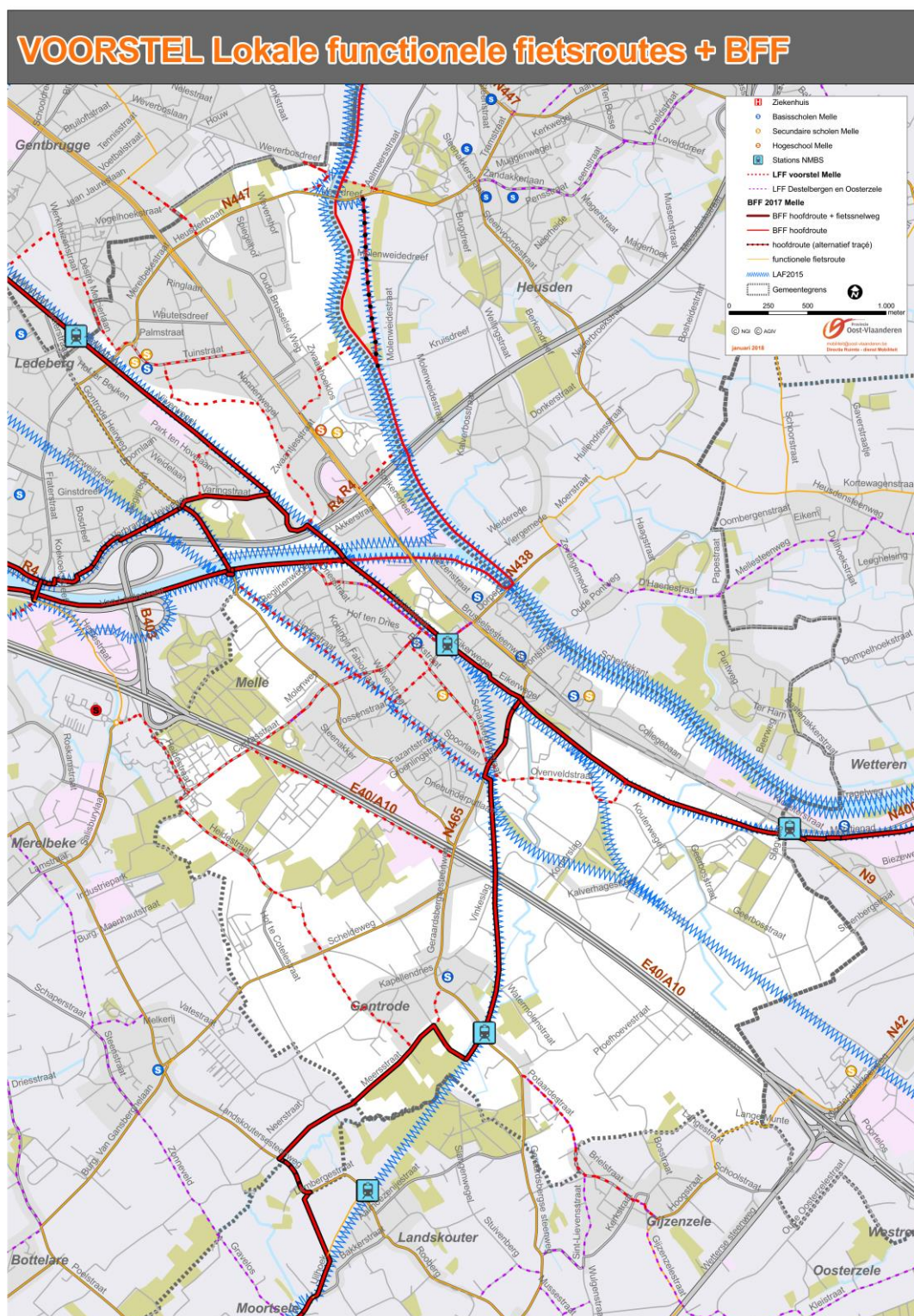
Wat de bus betreft worden de volgende concrete maatregelen voorgesteld:

- Optimalisatie van de bestaande busstructuur
- Uitbouw van een voorstedelijke openbaarvervoersas op de N9 doorheen het centrum van Melle
- Realiseren basismobiliteit
- Doorstroming openbaar vervoer: het verzekeren van een goede doorstroming op de N9 en aan de belangrijkste kruispunten door verkeerslichtenbeïnvloeding en het halteren van de bus op de rijweg
- Routeaanpassing bij de uitbouw van de woonzone aan de Gontrode Heirweg
- Verbeteren en/of uitbreiden van de halteaccommodatie en informatieverstrekking

⁹ Het Pegasusplan werd ondertussen vervangen door een Mobiliteitsvisie 2020 (zie oriëntatienota)

Fietsnetwerk

Het uitgewerkte fietsroutenetwerk in het vorige mobiliteitsplan is volledig achterhaald door enerzijds het concept van fietssnelwegen en anderzijds het nieuwe voorstel van lokale fietsroutes dat in de gemeenteraad van 23 mei 2016 werd goedgekeurd. Op onderstaande kaart staan ook de bovenlokale routes, fietssnelwegen en langeafstandfietspaden aangeduid.



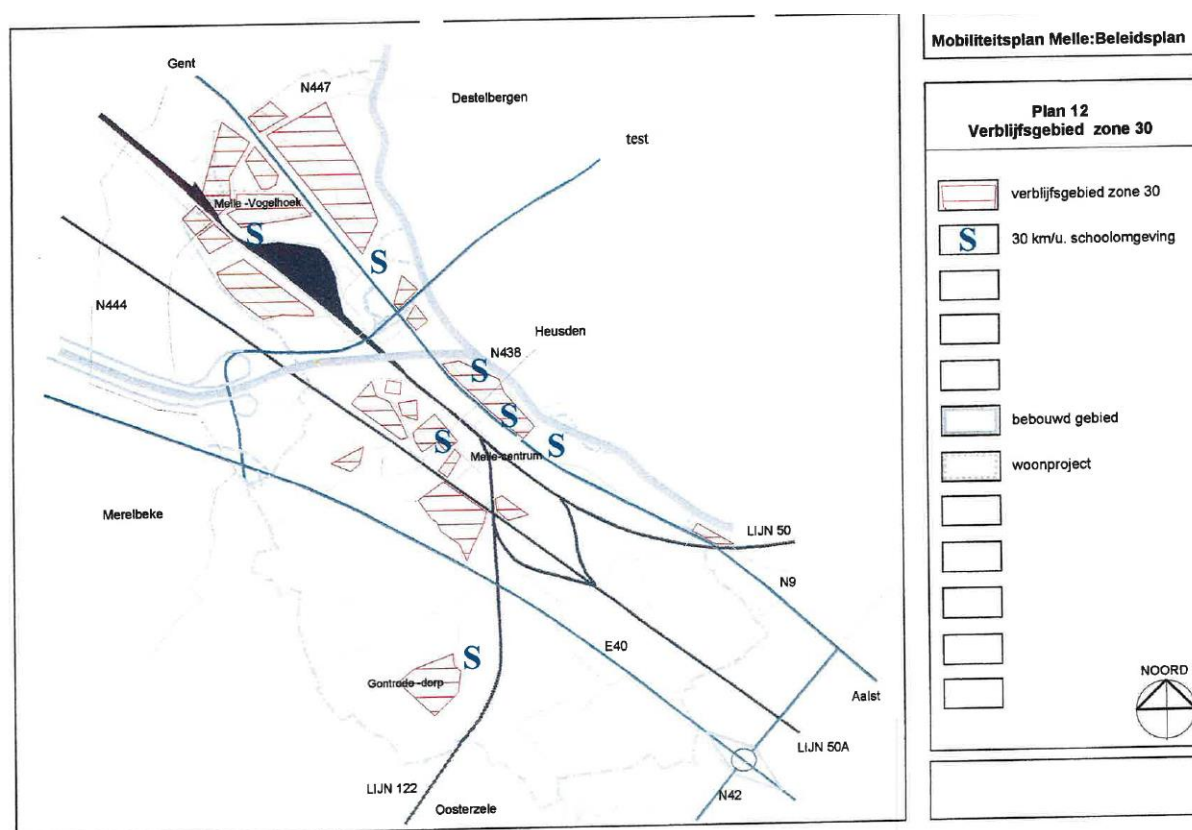
Figuur 41 : Huidig fietsroutenetwerk
Bron : provincie Oost-Vlaanderen

Parkeren

Het huidig parkeerbeleid steunt op het scheiden van de kort- en de langparkeerders door de invoering van blauwe zones, zowel in het centrum van de gemeente als in de omgeving van Melle Leeuw.

Verkeersveiligheid

Gepaste snelheidsregimes en inrichting van de weg ondersteunen zowel de selectie van de verblijfsgebieden als de voorgestelde categorisering van de wegen. In verband met de verblijfsgebieden zone 30 en de schoolomgevingen werd onderstaande kaart in het vorige mobiliteitsplan opgenomen (samen met een lijst van straten).



Figuur 42 : verblijfsgebieden zone 30

Bron : buro 4D, beleidsplan 2005

Snelheidsremmende maatregelen worden daarnaast voorgesteld in:

- Scheldeweg ter hoogte van de wooncluster
- Wautersdreef
- Lindestraat

Eigen aan Melle zijn de veelvuldig voorkomende bruggen over infrastructuur en de indeling in verschillende deelzones. Afhankelijk van de situatie kunnen de vele bruggen aanleiding geven om op beeldbepalende wijze om te gaan met de inrichting voor de verschillende weggebruikers. Deze inrichting dient afgewogen te worden op basis van de categorie van de weg, de netwerken (auto, bus, vrachtwagen, fiets, voetganger) die ter hoogte van de brug samenkomen en de ruimtelijke mogelijkheden die de brugomgeving biedt.

Verkeersleefbaarheid

De doortocht van de N9 door het centrum van de gemeente Melle werd in 2008-2009 heringericht, in functie van het wegwerken van het conflict tussen stroom- en erffunctie van deze weg, alsook van het stedenbouwkundig weefsel, en met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid en een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein.

De schoolomgevingen worden aangepakt via:

- Het verbeteren van de directe schoolomgeving (voet- en fietspaden, signaalfunctie, parkeerplaatsen)
- Het realiseren van kortste, veilige en comfortabele loop- en fietsroutes naar de scholen
- Het wegwerken van de subjectieve onveiligheid voor voetgangers en fietsers op de voornaamste schoolroutes

De bestaande infrastructuur (openbaar domein) wordt vernieuwd met oog voor de kwaliteit van de ruimte, met oog voor de cultuur en duurzame uitstraling van de publieke ruimte, door hoge kwaliteitseisen te stellen aan belangrijke stedenbouwkundige projecten, architecturale invullingen, en de aanleg van voorzieningen voor passieve recreatie.

De stationsomgeving, centrum-as Melle, Vogelhoek, Gontrode Centrum, ..., worden heringericht door een samenhangend concept voor straten en pleinen, d.m.v. een duurzaam materiaalgebruik en de goede integratie van groen en openbare verlichting, en dus niet enkel door middel van verkeerstechnische oplossingen.

Werkdomein C : flankerende maatregelen

Hieronder wordt een opsomming gemaakt van de bestaande flankerende of ondersteunende maatregelen die vandaag al werkzaam zijn in de gemeente Melle, naast de voorziene, maar nog niet uitgevoerde maatregelen uit het vorige mobiliteitsplan.

Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

Mobiliteitsmanagement of vervoersmanagement is een concept ter bevordering van duurzaam vervoer en het beheersen van de vraag naar autogebruik door het veranderen van de gewoontes en het gedrag van reizigers. De kern van het mobiliteitsmanagement wordt gevormd door "zachte" beleidsmaatregelen als informatie en communicatie, de organisatie van diensten en de coördinatie van activiteiten van de verschillende partners. Heel specifiek aan dit thema is de samenwerking met en het creëren van partnerships met de zgn. verkeersgeneratoren. Dit zijn functies die zorgen voor aanzienlijke creatie van verkeersstromen, zoals bedrijven, diensten en scholen.

Vandaag reeds werken de meeste scholen met **gemachtigde opzichters**, uitgezonderd het Lucernacollege en het College Paters Jozefieten.

De Wezenstraat tussen de Kerkstraat en de Kapellestraat is bij het begin en einde van lesuren een **schoolstraat**.

De gemeente beschikt ook reeds over een schoolroutekaart.

Nog niet gerealiseerde maatregelen zijn:

- Opstarten, in samenwerking met de scholen, van een fietspoolproject. Fietspoolen is het begeleiden van kleine groepen van scholieren van en naar school. Op die manier krijgen

ook ouders van lagereschoolkinderen vertrouwen dat hun kinderen niet meer met de auto, maar met de fiets naar school kunnen.

- Opstellen van een gemeentelijk bewegwijzeringsplan teneinde het zoekverkeer in de gemeente te beperken.

Tarifering openbaar vervoer

De gemeente zorgt in het kader van het '**derdebetalerssysteem**' een gemeentelijke tegemoetkoming inzake openbaar vervoer. De gemeente geeft een korting van 50 % op de Buzzy Pazz (abonnement -25 jaar). De abonnementen zijn geldig in heel Vlaanderen, op alle voertuigen van De Lijn.

Algemene sensibilisering door middel van campagnes

Communicatie en sensibilisering vormen belangrijke pijlers binnen het flankerend beleid. Zij kunnen immers het effect van concrete – al dan niet infrastructurele – maatregelen gevoelig versterken. Efficiënt, tijdig en correct informeren over veranderingen of alternatieven is daarbij een basisdienstverlening.

Vandaag worden de volgende campagnes in de gemeente gevoerd of ondersteund:

- Wijzigingen in de bediening van De Lijn worden opgenomen op de gemeentelijke website, folders van De Lijn zijn verkrijgbaar in het gemeentehuis
- Affiches en informatie op de gemeentelijke website over de campagne van Mobiel 21 'woensdag fietsdag'
- Campagnes op scholen zoals Octopus, Strapdag, Sam de Verkeerssling, Helm op Fluo Top,...
- De gemeente organiseert ook elk jaar in samenwerking met Bond Beter Leefmilieu, Gezinsbond en Unizo de campagne 'met Belgerinkel naar de Winkel'¹⁰

Specifieke markering, informatie en promotie naar doelgroepen

De lokale politie verzorgt sporadisch een les **verkeerseducatie** per school tijdens het schooljaar. Dit gebeurt niet systematisch.

De gemeente heeft recent een aantal **elektrische laadpalen** voor auto's laten installeren: één op het Dorpsplein en één aan de Tuinstraat.

Controle en handhaving

De aandacht van de lokale politie op het vlak van verkeer en verkeershandhaving gaat uit naar de volgende prioritaire verkeersthema's (zonaal veiligheidsplan):

- ✓ overdreven snelheid
- ✓ rijden onder invloed van alcohol of drugs
- ✓ gsm-gebruik achter het stuur
- ✓ niet dragen van de gordel en niet gebruiken van de kinderzitjes
- ✓ agressief verkeersgedrag

¹⁰ Met belgerinkel naar de winkel' werd voor het laatst in 2016 georganiseerd. De gemeente doet niet mee aan de opvolger ervan ('Zo dichtblij') en wil een eigen campagne op touw zetten

✓ (wild)parkeren

Het handhaven van de verschillende blauwe zones (zones met parkeerschijf) gebeurt op regelmatige wijze door een externe firma.

Beleidsondersteuning

Op gemeentelijk vlak functioneert een **werkgroep verkeer** die regelmatig samenkomt met eigen agendapunten of adviesvragen van het schepencollege. In de mobiliteitsraad zetelen afgevaardigden van andere gemeentelijke adviesraden, alle scholen, fietsersbond, de lokale politie.

De gemeente beschikt over een **gemeentelijke mobiliteitsambtenaar**.

6. Bouwstenen voor een nieuw duurzaam beleidsscenario

In dit onderdeel worden duurzame mobiliteitsscenario's ontwikkeld.

Het huidig mobiliteitsbeleid in Melle (op basis van beslist beleid en plannen in voorbereiding, dwz het nulscenario) gaat al duidelijk in een duurzame richting. Het ontwikkelen van duurzame scenario's moet dan ook gebeuren in min of meer dezelfde richting. Zo niet zijn deze scenario's louter imaginaire denkpijpen die bij afweging meteen geschrapt worden.

Er wordt getracht een dimensie toe te voegen aan de hand van enkele bouwstenen om zo ook de discussie aan te wakkeren. Deze bouwstenen zijn voorstellen gebaseerd op het gedane verkeersonderzoek en de inspraakronde bij de oriëntatienota. Op basis van deze bouwstenen zal dan getracht worden om te komen tot één nieuw duurzaam scenario.

Hieronder wordt dieper ingegaan op vier bouwstenen:

- een versterkte bediening door het openbaar vervoer
- veilige en verkeersluwe fietsroutes doorheen de gemeente
- een gedifferentieerd snelheidsbeleid 30-50-70
- een verkeersluw centrum

Een versterkte bediening door het openbaar vervoer

Knelpunten en vaststellingen

- Het station van Melle en van Merelbeke hebben goede verbindingen met Gent en Brussel (in mindere mate geldt dit ook voor Gontrode en Kwatrecht).
- 60% van de opstappers in Melle station komen uit Melle (te voet of met de fiets), de overige uit de buurgemeenten Heusden, Oosterzele, Merelbeke (waarvan heel wat met de wagen). Dit zorgt voor een hoge parkeerbezetting rond station Melle: de recent aangelegde parking staat meestal vol, echter zonder veel overlast naar de omliggende straten.
- De fietsenstalling aan het oud stationsgebouw van Melle is overbezet.
- Voor voetgangers en fietsers kent het station van Merelbeke een slechte bereikbaarheid kant Vogelhoek. Je moet immers rondgaan via trappen of rondfietsen via de steile spoorwegbrug van Melle Vogelhoek.
- Merelbeke station is opgenomen in City Pass Gent, Melle station niet. Met een City Pass mag je onbeperkt op alle treinen binnen de Gentse regio en op alle bussen en trams in Vlaanderen.
- Tramlijn 2 Melle Leeuw is een groot succes (1500 op- en afstappers per dag of evenveel als op- en afstappers treinstation Melle en Merelbeke). Het is een eindhalte zonder parking (ca. 50 opstappers parkeren hun auto wel langs N447 Heusdenbaan en in de François Spaelaan).
- De bussen die de N9 Brusselsesteenweg volgen kennen een slechte doorstroming en ernstige vertragingen tussen de R4 en de Collegebaan. I.p.v. een commerciële snelheid van 35 km/u wordt op de spits nauwelijks 10 km/u gehaald.
- Er is een goede afstemming bus en trein aan Melle Station Merelbeke station.
- De deelgemeente Gontrode wordt slecht bediend met bus, de basismobiliteit buitengebied wordt niet gehaald, maar de deelgemeente beschikt wel over een treinstation.

Opportunities

- De NMBS heeft de intentie om een voorstadsnet uit te bouwen rond Gent. Ook het mobiliteitsplan Gent pleit voor een dergelijk voorstadsnet.
- Er zijn werken aan de perrons in het station Melle bezig die de toegankelijkheid van de perrons vanaf kant Kruisstraat gevoelig zal verbeteren (rechtstreekse toegang tot perron 1). Wellicht zal dit een verschuiving van het parkeren met zich meebrengen.
- De doortrekking van tramlijn 2 langs N9 tot R4 is opgenomen in verschillende beleidsplannen en -nota's (Mobiliteitsvisie De Lijn 2020, vorig mobiliteitsplan, gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, mobiliteitsplan Gent,..).
- Langs het station van Kwatrecht, Melle en Merelbeke loopt het tracé van de fietssnelweg Gent – Wetteren. De provincie wenst op korte termijn effectief deze fietssnelweg te realiseren.

Voorstellen

- Op korte termijn zijn er plannen van De Lijn en AWV om een busbaan te voorzien op de N9:
 - Tussen de R4 en de Ringvaart (richting centrum Melle)
 - Tussen de halte Collegebaan en halte Melle College (busbaan in de middenstrook)
- Doortrekken van tramlijn 2 tot aan R4/Tuinbouwschool met P&R/carpoolparking. Hierbij wordt het onveilige kruispunt N9/R4 heringericht als rotonde met als vierde tak de toegang tot de parking.

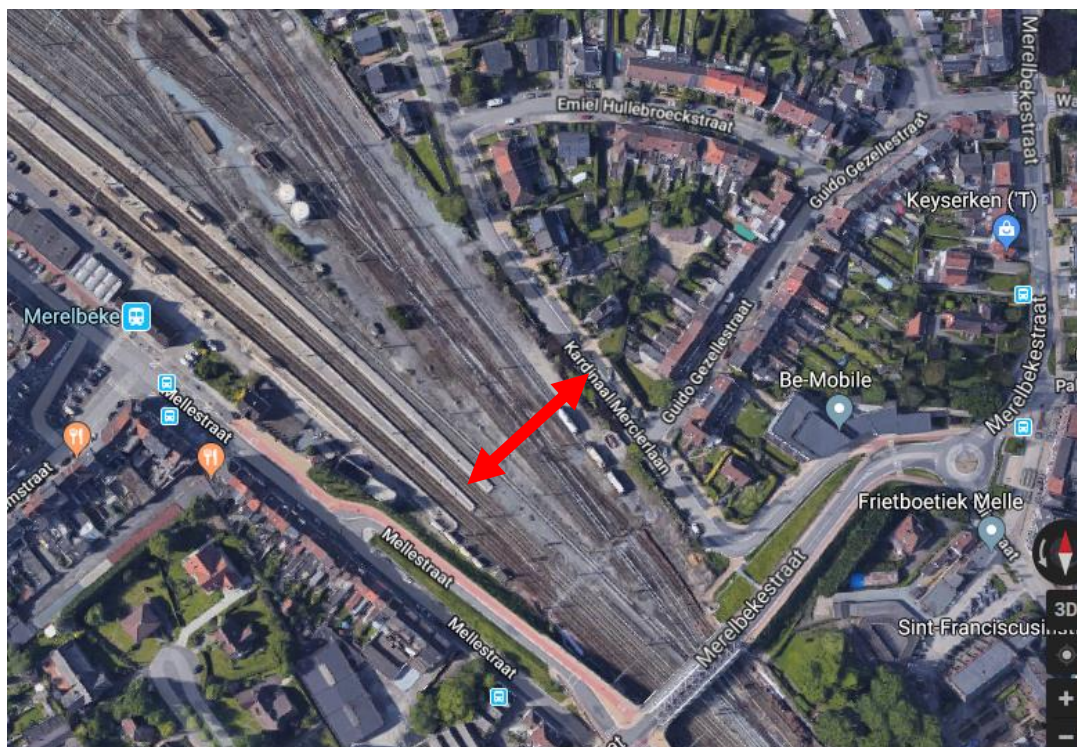


Figuur 43 : Voorstel herinrichting omgeving Tuinbouwschool

- Het voorstadsnet Gent wordt uitgebouwd met Merelbeke en Melle station als één van de belangrijke haltes hierbij. Om echt te functioneren als voorstadsstation moet de frequentie van en naar Gent Sint-Pieters verhogen en gelijkmatig verspreid zijn. Vandaag zijn er in

daluren drie verbindingen per uur en vijf tijdens de spits. Minimaal zouden vier treinen per uur richting Gent moeten stoppen (en vice versa) met een maximale wachttijd van 20 min in de daluren en zes tijdens de piekuren.

- Door de op korte termijn verbeterde toegankelijkheid van de perrons langs de kant Kruisstraat is het aangewezen om een bijkomende fietsenstalling te plaatsen aan de kant van de Kruisstraat. Dit kan de chaos aan de kant van het stationsgebouw wegnemen. Ook kan gedacht worden aan een reorganisatie en beperkte uitbreiding van het parkeren aan de kant van de Kruisstraat.
- Oprichten van een fietspunt aan station Melle en Merelbeke. Een fietspunt omvat steeds een minimumpakket aan fietsgerelateerde publieke diensten. Het minimum dienstenpakket omvat:
 - toezicht op en onderhoud van (brom)fietsenstelplaatsen;
 - fietsverhuur;
 - hersteldienst volgens het thuiskomprincipe.
- Opname Melle station in city pass Gent
- Het Gemeenteplein/stationsomgeving ontwikkelen als mobipunt (specifiek naar autodelen toe). Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits-) functies elkaar ontmoeten. Een mobipunt is ingericht om op kleinschalig niveau multimodaal vervoer mogelijk te maken en te promoten. Een mobipunt bevat steeds meerdere functies waarvan autodelen, nabijheid openbaar vervoer en fietsparkeren en toegankelijkheid essentieel zijn.
- Creëren van een voetgangersonderdoorgang aan Merelbekestation tussen K. Mercierlaan en de perrons.



Figuur 44 : Voorstel voetgangersonderdoorgang aan Merelbeke station

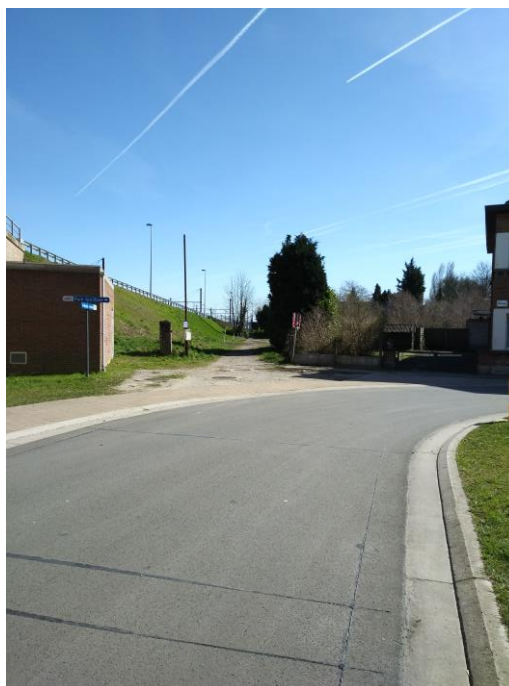
Veilige en verkeersluwe fietsroutes doorheen de gemeente

Knelpunten en vaststellingen

- De gemeente Melle is een knooppunt van tracés van fietssnelwegen. Het fietsroutenetwerk (bovenlokaal en lokaal) werd reeds door provincie en gemeenteraad vastgelegd.
- Er wordt al heel wat gefietst in de gemeente (scholen, jaagpaden). De belangrijkste fietsroutes zijn:
 - Fraterstraat (Merelbeke) – Merelbekerstraat – N447 Heusdenbaan
 - Van Laetestraat (Merelbeke) – Begijnenwegel – jaagpad langs de Schelde tot aan Mellebrug en verder jaagpad aan de overzijde van de Schelde richting Wetteren
 - Geraardsbergsesteenweg tussen Scheldeweg en de Spoorlaan
 - Oude Brusselseweg – verkaveling Wevershof
- Veel aangelegde fietspaden zijn te smal volgens Vlaamse normen (o.a. N465 Geraardsbergsesteenweg in het centrum van Gontrode).
- Er komt nog veel gemengd verkeer voor in straten met veel autoverkeer (vb. Gemeenteplein, Kerkstraat)
- Moeilijke oversteekbaarheid van de N9 Brusselsesteenweg tussen de grens met Gent en de Ringvaart voor fietsers.

Voorstellen

- Uitbouw van de verschillende fietssnelwegen:
 - F2 Wetteren – Gent :
 - nog volledig aan te leggen tussen station Kwatrecht en de Ringvaart als fietsweg
 - via Akkerstraat – Varingstraat loopt de fietssnelweg door richting Gent langsheen Vijverwegel: uit te bouwen als fietsstraat
 - fietsdoorsteek onder spoorwegbrug Melle Vogelhoek via recent goedgekeurde verkaveling Vervaenehof (zie foto hiernaast)
 - F417 Zottegem – Melle
 - Ter hoogte van het Aelmoezenijebos (Gontrode) zal omwille van de hoge natuurwaarde van dit bos de fietssnelweg de Meersstraat volgen
 - De fietssnelweg loopt daarna parallel met de N465 Geraardsbergsesteenweg
 - Merelbeke is vanuit de kant van Oosterzele een belangrijke bestemming :
 - Voorstel om een nieuw tracé tussen Meersstraat en de Scheldeweg en de Heidestraat – Caritasstraat tot aan F40/R4 Merelbeke op te waarderen als fietssnelweg (i.p.v. tracé langs de spoorlijn).
 - F40 langsheen Ringvaart zuidelijke kant
 - Deel tussen Melle Brug en Gontrode Heirweg recent afgewerkt
 - De feitelijke fietsroute loopt vandaag verder via Van Laetestraat – Heidestraat (grondgebied Merelbeke). De Van Laetestraat is een zeer smalle,



oorspronkelijk landelijke straat, gevaarlijk voor fietsers en een typisch voorbeeld van een sluiproute. Om de fietsers een veilige route te geven, wordt voorgesteld om deze straat te knippen voor autoverkeer in het begin van de straat ter hoogte van de Gontrode Heirweg (op de grens met de gemeente Merelbeke).



- Een fietsroute vereist niet steeds een fietspad of andere nieuwe fietsvoorzieningen. In een zeer rustige woonwijk of op een landbouwweg kan gemengd verkeer bijvoorbeeld voldoende veiligheid bieden voor de fietsers, ook op een fietsroute. Enkel wanneer het conflict met het gemotoriseerd verkeer te hoog is (ofwel op het vlak van snelheid, ofwel omwille van de intensiteiten) is een fietspad of een aangepaste weginrichting wel een vereiste om de veiligheid van de fietsers op een fietsroute te garanderen. Op basis hiervan ontbreken vandaag fietspaden langsheen:
 - o Gontrode Heirweg (in aanleg)
 - o N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van station Gontrode
 - o Scheldeweg
 - o Gemeenteplein
- De fietspaden in de doortocht van Gontrode zijn te smal. Ook hier zal moeten gekozen worden tussen het behoud van de parkeerstrook en het verbreden van het fietspad.
- Langsheen de N9 Brusselsesteenweg zijn over het algemeen de fietspaden voldoende breed en comfortabel. Tussen de grens met Gent en de Ringvaart is er wel een probleem van oversteekbaarheid. Op dit op te lossen wordt voorgesteld om over de ganse lengte van dit segment dubbelrichtingsfietspaden aan te leggen, waar door de noodzaak om over te steken vermindert.
- Fietssuggestiestroken in de Merelbekerstraat. In deze straat zijn fietspaden enkel mogelijk ten koste van de parkeerstrook. Een oplossing hiervoor op lange termijn kan zijn om de bestaande parkeervraag op te vangen in een buurtparking.
- Vossenstraat als fietsstraat (zie verder)

Een gedifferentieerd snelheidsbeleid 30-50-70

Knelpunten en vaststellingen

Uit de eerste participatieronde is gebleken dat in heel wat straten in de gemeente Melle een gevoel van verkeersonveiligheid en –onleefbaarheid heerst wegens onaangepast rijgedrag. De snelheidsmetingen die de politie in het recent verleden heeft gehouden, hebben ons geleerd dat in de straten de waargenomen snelheden voor 85% boven de maximaal toegelaten snelheid

vallen. Dit moet enigszins genuanceerd worden door het feit dat de meeste snelheidsmetingen kort na een wijziging in de maximaal toegelaten snelheid werden gehouden en dat bijgevolg de meeste automobilisten nog niet gewend waren aan de nieuwe snelheidslimiet. Toch moet dit als een probleem worden ervaren, omdat blijkbaar de weginrichting niet helemaal de juridisch toegelaten snelheid ondersteunt.

In de gemeente Melle zijn op dit ogenblik slechts een paar zone 30-gebieden afgebakend:

- Melle-centrum : gebied tussen de N9 Brusselsesteenweg en de Schelde
- Verkaveling Driesstraat
- Verkaveling tussen Oude Brusselse Weg en de N447 Heusdenbaan
- Verkaveling Gontrode Kapellendries
- Alle schoolomgevingen
- Alle doodlopende woonstraten

Voorstellen

Er wordt een gedifferentieerd snelheidsbeleid 30 50 70 voorgesteld. 90 km/u en hoger is vandaag al enkel toepasselijk op de E40 en de R4.

70 km/u

Deze snelheid is van toepassing op delen van de gewestwegen N9 Brusselsesteenweg en N465 Geraardsbergsesteeuweg. Dit wordt behouden. Ook op de Scheldeweg kan op termijn weer 70 km/u wordt ingevoerd, na aanleg van vrijliggende fietspaden.

50km/u

Dit snelheidsregime is algemeen van toepassing op alle lokale ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, tenzij andere belangen een verdergaande snelheidsbeperking al dan niet noodzakelijk maken (schoolomgevingen). Deze lokale ontsluitingswegen zijn:

- Gontrode Heirweg
- Caritasstraat
- Merelbekestraat – N447 Heusdenbaan
- Akkerstraat
- Lindestraat – Kruisstraat – Gemeenteplein
- Tuinstraat

Ook op alle landbouwwegen binnen de gemeente geldt al een snelheidsbeperking van 50 km/u.

30 km/u

Zone 30 wordt uitgebreid naar alle woonstraten in de gemeente. De reden hiervoor is

- het risico op een ongeval is dubbel zo groot bij 50 km/u dan bij 30 km/u
- bij 30 km/u heeft een voertuig een stopafstand van 13,5m, bij 50 km/u is 27,5m, bij 70 km/u 44,5m
- de overlevingskans van een zachte weggebruiker bij een aanrijding aan 32 km/u bedraagt 95%, bij 48 km/u is dit slechts 55% meer, bij 64 km/u amper 10%
- auto's die aan 30 km/h rijden maken minder lawaai
- een zone 30 zorgt voor minder uitstoot van uitlaatgassen
- zone 30 ontmoedigt doorgaand verkeer, te voet gaan en fietsen wordt opnieuw aantrekkelijk

Op termijn en gefaseerd wordt dus voorgesteld om in alle woonstraten de snelheid te beperken tot 30 km/u. De zone 30-regelmentering legt op dat de inrichting van de weg moet aangepast zijn aan deze snelheidsbeperking. Dit betekent dat per woonwijk zal moeten bekeken worden welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn en op welke plaats.

Een leefbaar centrum

Knelpunten en vaststellingen

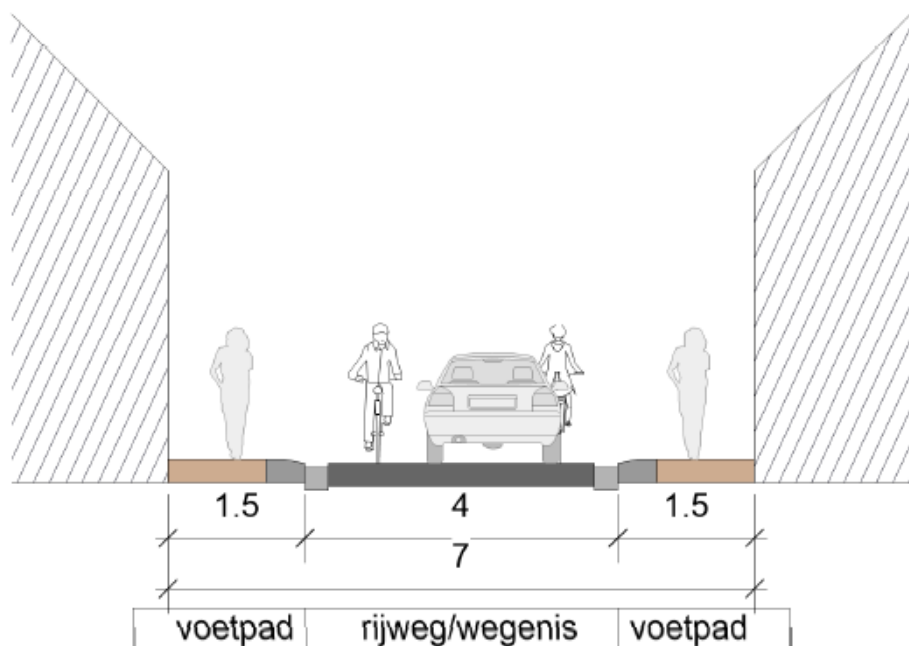
- Op basis van de kruispunttellingen in 2002 en 2018 werd een verkeerstoename in straten van Melle-centrum, niet enkel op de N9 maar ook op de andere straten. Het gaat dus niet enkel om een toename van het doorgaand verkeer, maar ook van het lokale, plaatselijke verkeer.
- De moeilijke doorstroming op N9 tijdens de pieken leidt tot andere routekeuzes
 - o Via Van Laetestraat (Merelbeke)
 - o Via Heusdenbrug versus Mellebrug
 - o Beperkt sluipverkeer via Beekstraat en station tussen N465 en N9
 - o Wezenstraat
 - o Klinkerlaan
- Er gebeuren relatief veel ongevallen met fietsers en de cijfers zijn niet dalende.
- Veel smalle centrumstraten met smalle voetpaden (Kerkstraat, Kloosterstraat).
- Ten zuiden van de kern zal zich nog een belangrijke groei van de bevolking voordoen via het BPA Gontrode Heirweg (ca. 12,5 ha nog te ontwikkelen als woongebied). Het gebied tussen de Gontrode Heirweg en het station is bovendien weinig gestructureerd.

Opportunities

- De gemeentelijke basisschool is momenteel gehuisvest in verouderde gebouwen langs de drukke N9 te Melle. De gemeente zal de school herlokalisieren naar een nabijgelegen schoolsite die binnenkort leeg komt te staan (Lucernacollege) tussen Beekstraat en Vossenstraat.
- Er zijn op korte termijn wegeniswerken gepland in een aantal straten (Vossenstraat, Kerkstraat, Kloosterstraat, Wezenstraat).

Voorstellen

- Er wordt voorgesteld om verkeerscirculatieve maatregelen te nemen in het gebied tussen N9 Brusselsesteenweg en de Schelde
 - o Éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat richting N9
 - o Omdraaien éénrichtingsverkeer in de Kloosterstraat tussen Dageraadstraat en Brugstraat
 - o Eenrichtingsverkeer in Kapellestraat naar Wezenstraat
- Hierdoor ontstaat in Kerkstraat en Kloosterstraat ruimte voor bredere voetpaden en ook het kruispunt N9 – Kerkstraat – Gemeenteplein wordt eenvoudiger (geen inrijdend verkeer meer naar de Kerkstraat), wat de doorstroming op de N9 zal bevorderen.



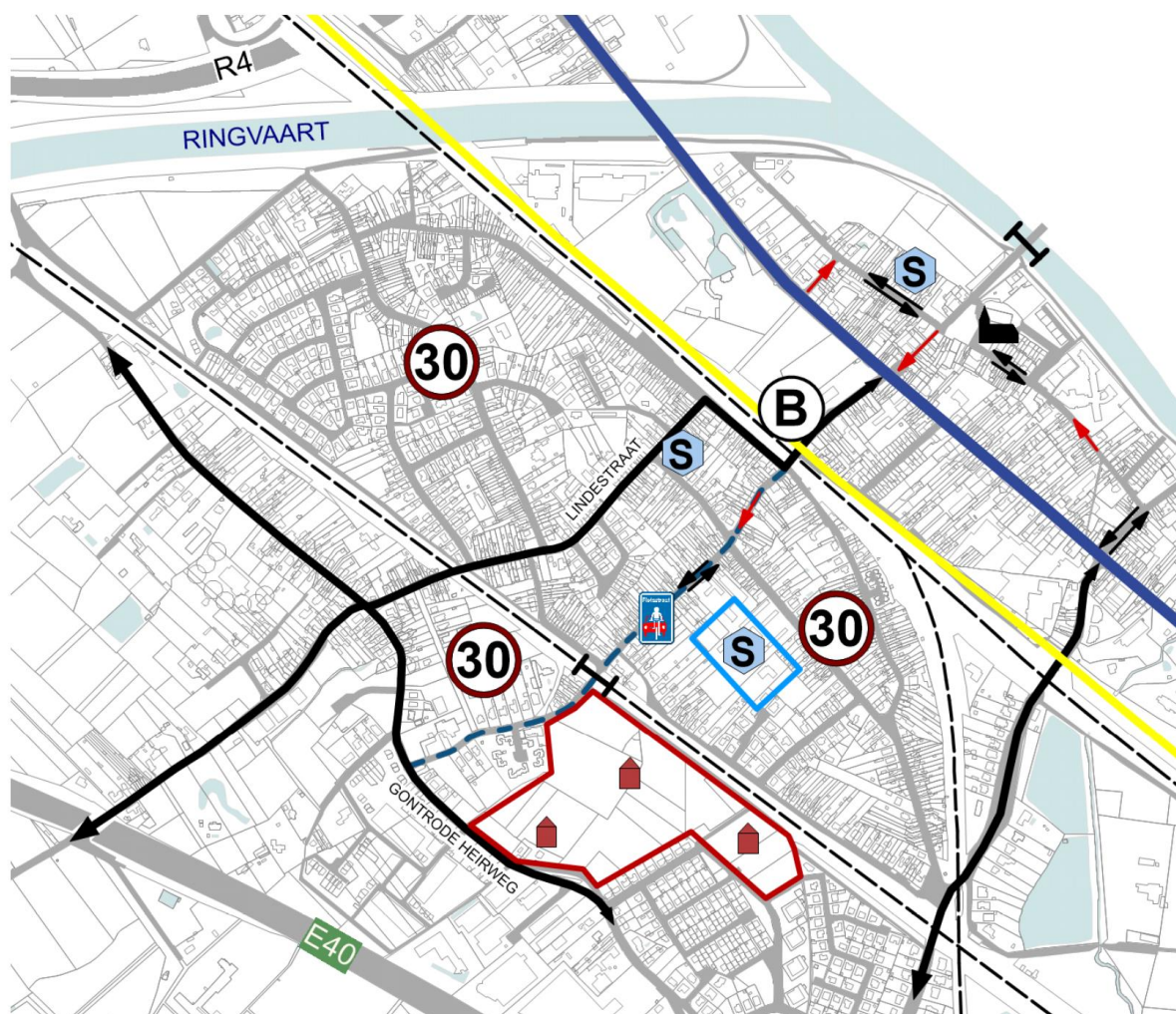
Figuur 45 : Voorstel nieuw dwarsprofiel Kerkstraat

- Maar misschien moeten we verder durven denken aan een scenario waarbij louter plaatselijk autoverkeer nog is toegelaten in het gebied tussen N9 en de Ringvaart. Vandaag wordt Mellebrug al in de avondspits vermeden door vele automobilisten via Heusdenbrug. Door het autoverkeer te knippen ter hoogte van Mellebrug weren we al het doorgaand verkeer uit de dorpskern en blijft de kern wel nog bereikbaar vanuit alle richtingen.
- Het gebied tussen de N9 Brusselsesteenweg en de Gontrode Heirweg heeft nood aan een duidelijke verkeersstructuur. Vandaag komen er twee noord-zuidverbindingen voor Vossenstraat en Lindestraat, naast een aantal oost-westassen (Driesstraat, Kruisstraat, Beekstraat, Schauwegemstraat, maar ook de Gontrode Heirweg). We opteren voor één goed uitgebouwde oost-westas (Gontrode Heirweg) en één noord-zuidas (Lindestraat – Kruisstraat). Met goed uitgebouwd bedoelen we de aanwezigheid van veilige fietspaden.
- De Vossenstraat wordt uitgebouwd als de fietsas onder de vorm van fietsstraat. De nieuwe gemeenteschool sluit hierbij naadloos aan op deze fietsas. Omdat fietsstraat en autoverkeer niet volledig samen sporen ¹¹, worden een aantal maatregelen voorgesteld ter beperking van het autoverkeer in de Vossenstraat
 - o Onderbreken van het autoverkeer onder de spoorwegviaduct Gent-Brussel



¹¹ Op basis van de verkeerstellingen ter hoogte van het station kan het gemiddeld aantal voertuigen in de Vossenstraat geraamd worden op ca. 1400 per dag, tussen Beekstraat en spoorwegbrug is dat ca. 3650 mvt/dag. Recente tellingen in de Vossenstraat (juni en oktober 2018) geven 1800 mvt/werkdag aan en ca. 300 fietsers per dag. Vanuit Nederlands onderzoek kan worden aangenomen dat 2500 mvt/dag het maximum is voor een fietsstraat en dat het aantal (toekomstige) fietsers hoger of gelijk aan het aantal wagens dient te zijn.

- o Éénrichtingverkeer tussen de Beekstraat en de Kruisstraat-Schauwegemstraat in de richting van de Beekstraat (uitgezonderd lijnbussen)



Legende

	station		toekomstige woonontwikkeling
	spoorwegen		kerk
	secundaire weg N9		scholen
	fietssnelweg F2		nieuwe locatie gemeenteschool
	lokale ontsluitingswegen		
	fietsstraat		
	bestaande te behouden rijrichtingen		
	Gewijzigde rijrichting		
	knip autoverkeer		

Figuur 46 : Voorstel nieuwe verkeersstructuur Melle centrum

7. Het nieuw duurzaam beleidsscenario

In dit hoofdstuk wordt het voorstel van nieuw duurzaam beleidsscenario uiteengezet aan de hand van de drie werkdomeinen.

Werkdomein A : ruimtelijke ontwikkelingen

Op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen volgt het nieuwe duurzaam beleidsscenario volledig de opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Globale visie

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan uit 2012 stelt de volgende globale visie voor :

Melle is een gemeente op de grens tussen stad en platteland, met duidelijk verstedelijkte delen en buitengebieddelen. Deze typische confrontatie tussen stad en open landschap is een belangrijke troef en dient te worden behouden. Naar verstedelijking toe wenst Melle de druk vanuit Gent binnen de perken te houden. Toch kan niet onderkend worden dat Melle en meer bepaald de ruime band langsheen de Brusselsesteenweg reeds verschillende stedelijke kenmerken en dito potenties heeft. Er zal gezocht worden naar een gezond evenwicht tussen verstedelijking en platteland.

De goede bereikbaarheid met Gent en Brussel garandeert diverse mogelijkheden voor de inwoners. In de toekomst zal deze bereikbaarheid ook in het kader van tewerkstelling een belangrijke troef blijven. Een nieuw bedrijventerrein wordt gelinkt aan de Brusselsesteenweg. Voor de realisatie van nieuwe woningen is er nog voldoende ruimte voorhanden binnen het juridisch aanbod.

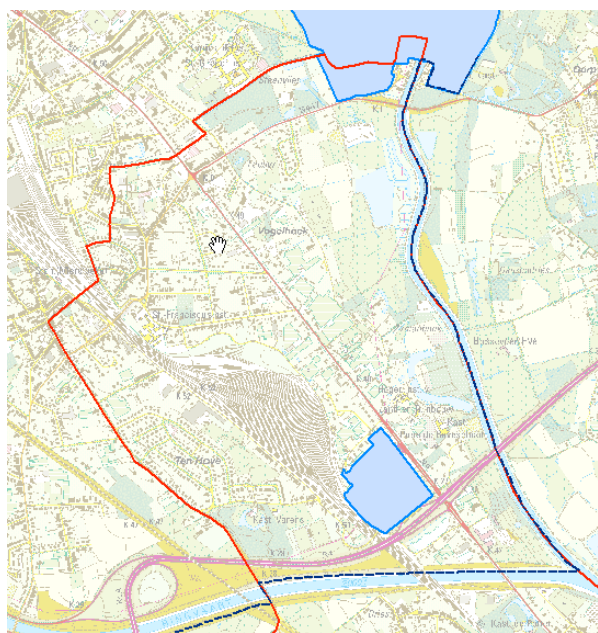
Landbouw is en blijft de belangrijkste beheerder van de open ruimte. Deze blijft in de toekomst voldoende rekening houden met het fysisch systeem. Ook mogelijkheden tot landschapsbehoud, natuurontwikkeling en zachte recreatievormen worden in de open ruimte benut. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de uitgestrekte landbouwgebieden ten zuiden van de E40 en in het oosten van de gemeente en tussen de versnipperde landbouwgebieden. Het beleid voor zonevreemde functies wordt hier op afgestemd.

Sport en recreatie concentreert zich in het domein Kouterslag. Kleinere voorzieningen, eerder gericht op de niet-competitieve sporter, kunnen in de verschillende kernen en wijken tot ontwikkeling komen.

De valleigebieden worden gevrijwaard van bebouwing en ontwikkeld als landschappelijk natuursysteem met waterbufferend vermogen. De Schelde en Gondebeek/Molenbeekvallei vormen een groene ruggengraat in het landelijke gebied die tot het bebouwde gebied van Melle reikt. Deze beekvallei wordt als ecologische lint uitgebouwd. Ook de Vuntebeek dient haar ecologische waarde te behouden en waar mogelijk te versterken.

De diverse kasteelparken zijn tevens structuurbepalende bakens in Melle. Deze kunnen op verschillende vlakken ingezet worden, hetzij cultureel, toeristisch-recreatief of louter als woonfunctie, waarbij rekening gehouden wordt met het landschap en de cultuur-historische waarden.

Voorstel wijziging afbakening stedelijk gebied



De gemeente Melle stelt voor de afbakeningslijn die momenteel de Nonnenwegel en Merelbekerstraat volgt te verleggen tot aan de Ringvaart en de Schelde (= grens van de gemeente Melle). De site van Tenstar en het kasteel De Varens komen nu wel binnen de afbakeningslijn te liggen, echter zonder verdere stedelijke opties.

Verder wordt de volledige activiteitenstrip langsheen de Brusselsesteenweg mee in het grootstedelijk gebied Gent opgenomen. Het verder aantrekken en uitbreiden van grootschalige kleinhandel is echter geen optie. Evenmin wordt het aantrekken van nieuwe bovenlokale functies beoogd.

Het is de bedoeling dat de tewerkstellingspool Eandis, maar ook de tuinbouwschool (=

bovenlokaal onderwijs) en het te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein inclusief interventiepost politiezone en het voormalig vormingsstation gemakkelijker met het openbaar vervoer bereikbaar zouden zijn (bv. tram, aparte busbaan,...).

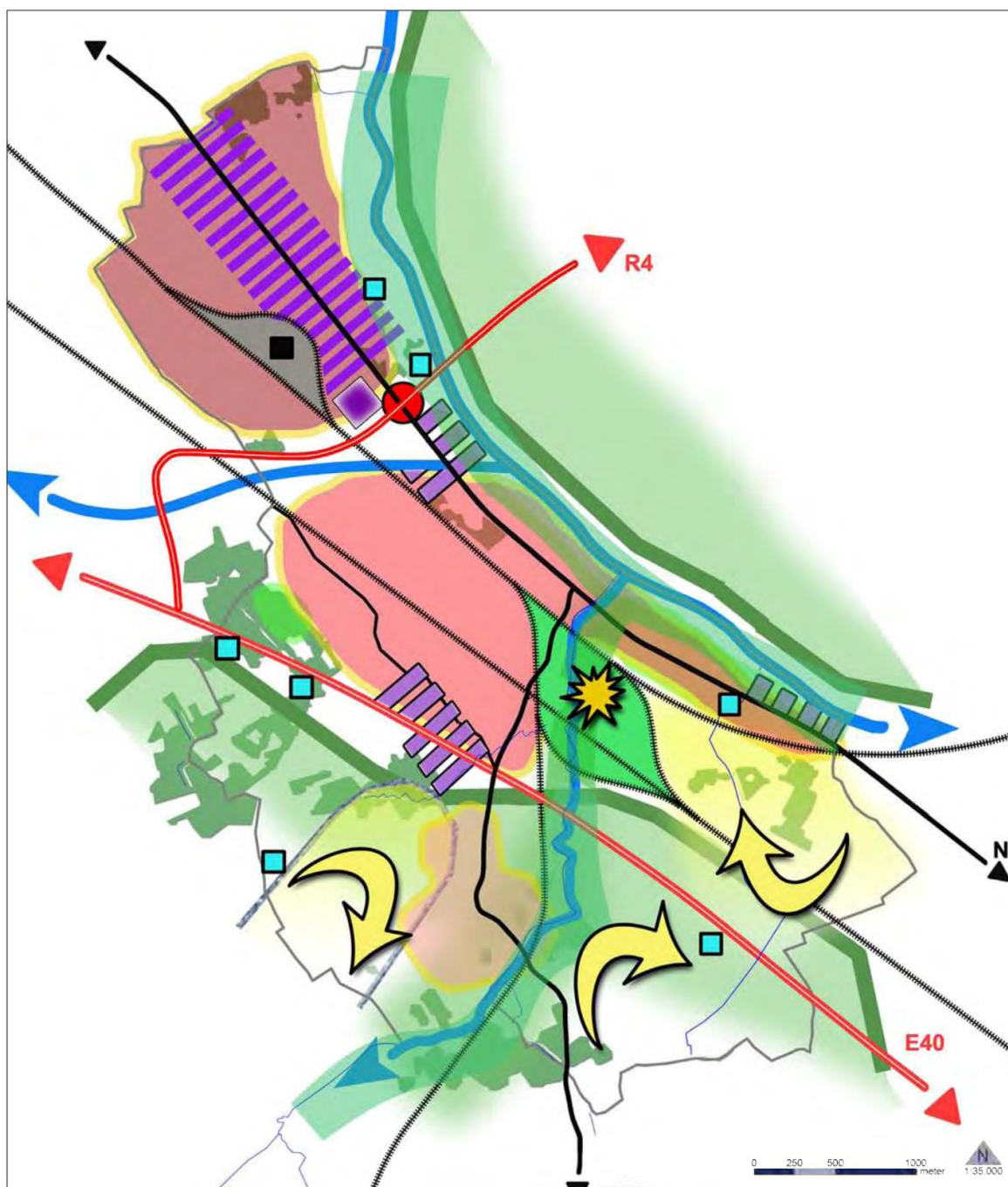
Anderzijds heeft de gemeente reeds voldoende voorzieningen langsheen de Brusselsesteenweg en is het niet de bedoeling nog extra verkeersgenererende activiteiten, die zich zouden kunnen vestigen langsheen deze steenweg t.g.v. de ligging binnen het grootstedelijk gebied Gent, aan te trekken. De gemeente doelt hier voornamelijk op kleinhandel van bovenlokaal belang dat verkeer genereert.

De meeste onbebouwde percelen zijn ofwel gelegen binnen een goedgekeurde verkaveling, of betreffen restpercelen. Binnen het stedelijk gebied vraagt de hogere overheid een gemiddelde woningdichtheid van 25 woningen per ha. In de praktijk is deze dichtheid binnen Melle Vogelhoek reeds ruim een feit. Melle wenst erover te waken dat de gemiddelde dichtheid beperkt blijft. Hiertoe zal de gemeente een stedenbouwkundige verordening of RUP opmaken.

Visie op bedrijvigheid

Een nieuw lokaal bedrijventerrein wordt voorgesteld aansluitend bij de site van Eandis (ca. 3 ha) betreft een restruimte ingesloten door de Brusselsesteenweg, de R4 en de Schelde. Allen zijn het harde, bovenlokale infrastructuur. Ten aanzien van zowel de R4 als de Brusselsesteenweg kunnen zich bedrijven vestigen die gebaat zijn met een zichtlocatie. Ook een uitbreiding van Eandis kan voor de gemeente, rekening houdend met de ligging, de visie rond openbaar vervoer en de mogelijks toekomstige ligging in stedelijk gebied. Dit betekent dan wel dat de site ingevuld wordt voor een stedelijke activiteit en er elders ruimte dient gezocht te worden voor lokale bedrijven.

De aanwezigheid van het grootschalige bedrijf Eandis opent mogelijkheden naar gemeenschappelijke ontsluiting (een ontsluiting op de Brusselsesteenweg is bovendien de enige mogelijkheid), ev. gemeenschappelijke parkeervoorzieningen en openbaar vervoer.



- | | |
|---|--|
|  gemeentegrens |  lokale bedrijvigheid |
|  waterloop |  regionaal bedrijventerrein |
|  valleigebieden |  woon-werkenclave |
|  belangrijke open ruimte |  tewerkstellingspool |
|  bebouwde omgeving |  uitbouwen recreatiesite |
|  rangeerstation | |

Figuur 47 : Synthese gewenste ruimtelijke structuur Melle
 bron : GRS Melle, Veneco (2012)

Werkdomein B : Verkeersnetwerken

Autoverkeer

Ten opzichte van de categorisering van het wegennet (ifv het auto- en vrachtverkeer) in het huidig beleidsplan worden de volgende wijzigingen gesuggereerd:

- Het aantal lokale ontsluitingswegen wordt beperkt tot:
 - Gontrode Heirweg
 - Caritasstraat
 - Merelbekerstraat – N447 Heusdenbaan
 - Akkerstraat
 - Lindestraat – Kruisstraat – Gemeenteplein
 - Tuinstraat
- De Scheldeweg wordt opgewaardeerd tot lokale weg type I (verbindend), in afstemming met het mobiliteitsplan van de gemeente Merelbeke
- N465 Geraardsbergsesteenweg tussen de Scheldeweg en de grens met Oosterzele (en in afstemming met het mobiliteitsplan van de gemeente Oosterzele) wordt een lokale weg type II. Hierdoor wordt ook duidelijk gemaakt dat de autoverbinding tussen Oosterzele en Melle via de N42 – N9 dient te verlopen en niet via de kern van Gontrode..

In de volgende tabel wordt overzichtelijk de verschillen tussen het huidig en voorstel van nieuw beleidsscenario inzake de categorisering weergegeven.

Straat	Categorisering	
	Huidig beleidsscenario	Nieuw beleidsscenario
N465 Geraardsbergsesteenweg (tussen Scheldeweg en grens Oosterzele)	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Scheldeweg	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Wautersdreef	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Begijnenwegel-Driesstraat - Kruisstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Schauwegemstraat - Beekstraat - Vossenstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Driebunderputlaan	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Kerkstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Akkerstraat	Lokale weg type III	Lokale weg type IIB
Gontrode Heirweg (tussen Merelbekerstraat en grens Gent)	Lokale weg type III	Lokale weg type IIB
Mellestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III

Tabel 7: Wijzigingen categorisering wegennet

Op basis van voorgaande tabel is de nieuwe categorisering als volgt opgebouwd:

Hoofdwegen en primaire wegen:

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) duidt de hoofdwegen en primaire wegen aan. In de omgeving van Melle zijn geselecteerd als hoofdweg:

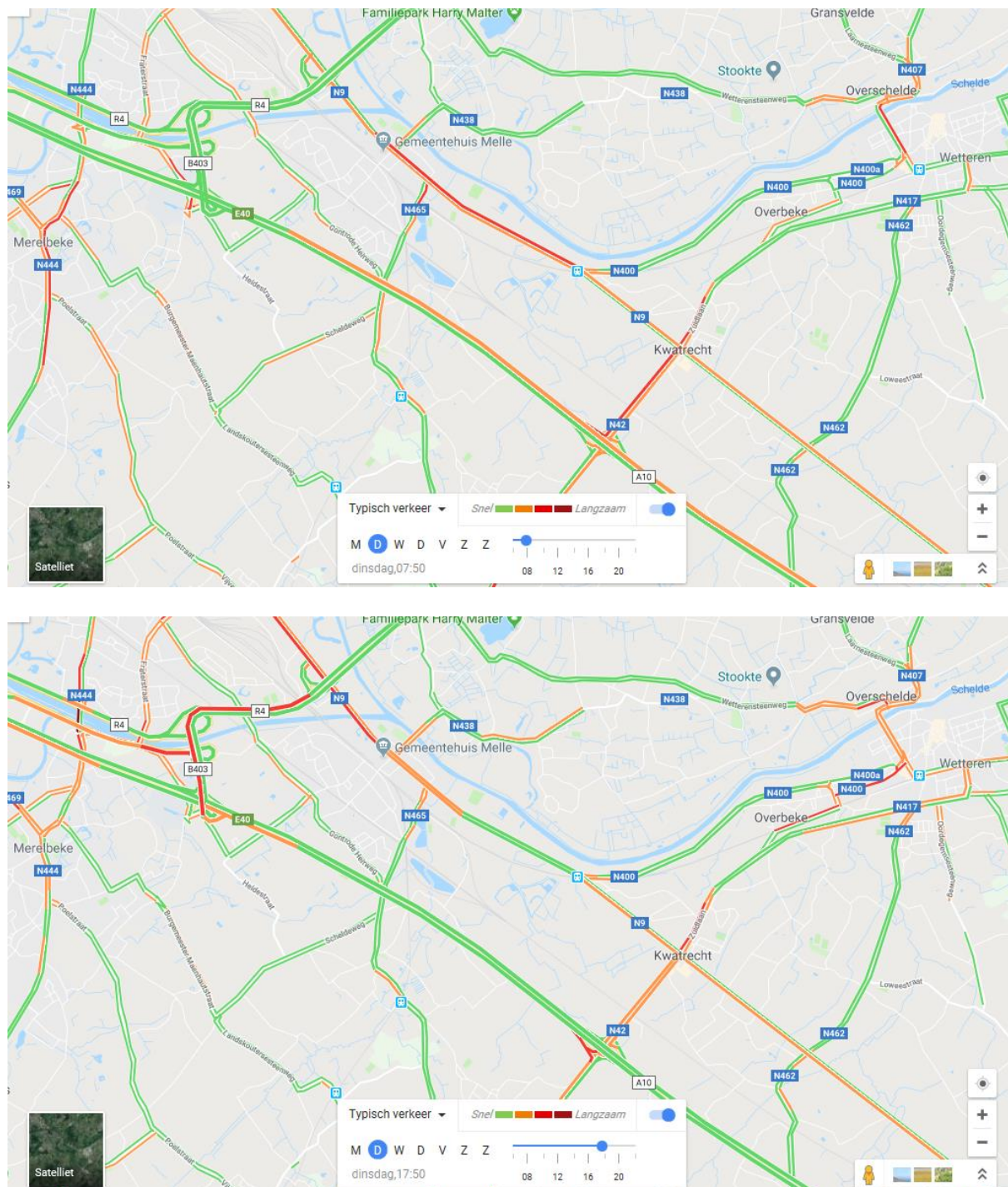
- E40 Brugge – Gent – Brussel – Luik (met schakelpunt te Merelbeke en Wetteren)

Als primaire wegen zijn geselecteerd:

- De R4 oostelijk deel (tussen R4 west Merelbeke en de E17 te Destelbergen) type I
- N42 Wetteren – Geraardsbergen : type II, net buiten het grondgebied van Melle

Zowel de E40, de R4 al de N42 kampen met congestieproblemen. 's Morgens is dat voornamelijk de N42 en de E40 richting Gent (waardoor ook files ontstaan op de N9 in het centrum van de

gemeente), 's avonds is er een capaciteitstekort op het complex R4/E40 te Merelbeke richting Brussel, waardoor fileopbouw ontstaat op de R4 tot aan de N9 Brusselsesteenweg te Melle, maar evenzeer in het centrum van Melle. Oplossingen hiervoor dienen door het Vlaams gewest te worden uitgewerkt.



Figuur 48 : Doorstroming hoofd- en primair wegennet omgeving centrum Melle (boven ochtend en onder avond)
bron : Google Maps

Secundaire wegen:

In het Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen zijn de secundaire wegen aangeduid. De secundaire wegen hebben een regionale functie. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen secundaire wegen I (verbindend), II (ontsluitend) en III (prioriteit voor het openbaar vervoer en de fietsers). Voor Melle is de N9 als secundaire weg geselecteerd:

- N9 tussen R40 (Gent) en N465 : type III
- N9 tussen N465 en N46 (Erpe-Mere) : type II

Lokale wegen:

De lokale wegen worden bepaald in het gemeentelijk mobiliteitsplan en vastgelegd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Ook hier wordt een onderscheid gemaakt tussen type I (verbindend), II (ontsluitend) en III (erftoegangswegen):

De volgende wegen worden geselecteerd als lokale type I:

- N465 Geraardsbergsesteenweg tussen de N9 en de Scheldeweg
- N447 Heusdenbaan
- Scheldeweg

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale weg type II (ontsluitend)

Op niveau van de kern:

- Gontrode Heirweg
- Merelbekerstraat

Op niveau van de wijk:

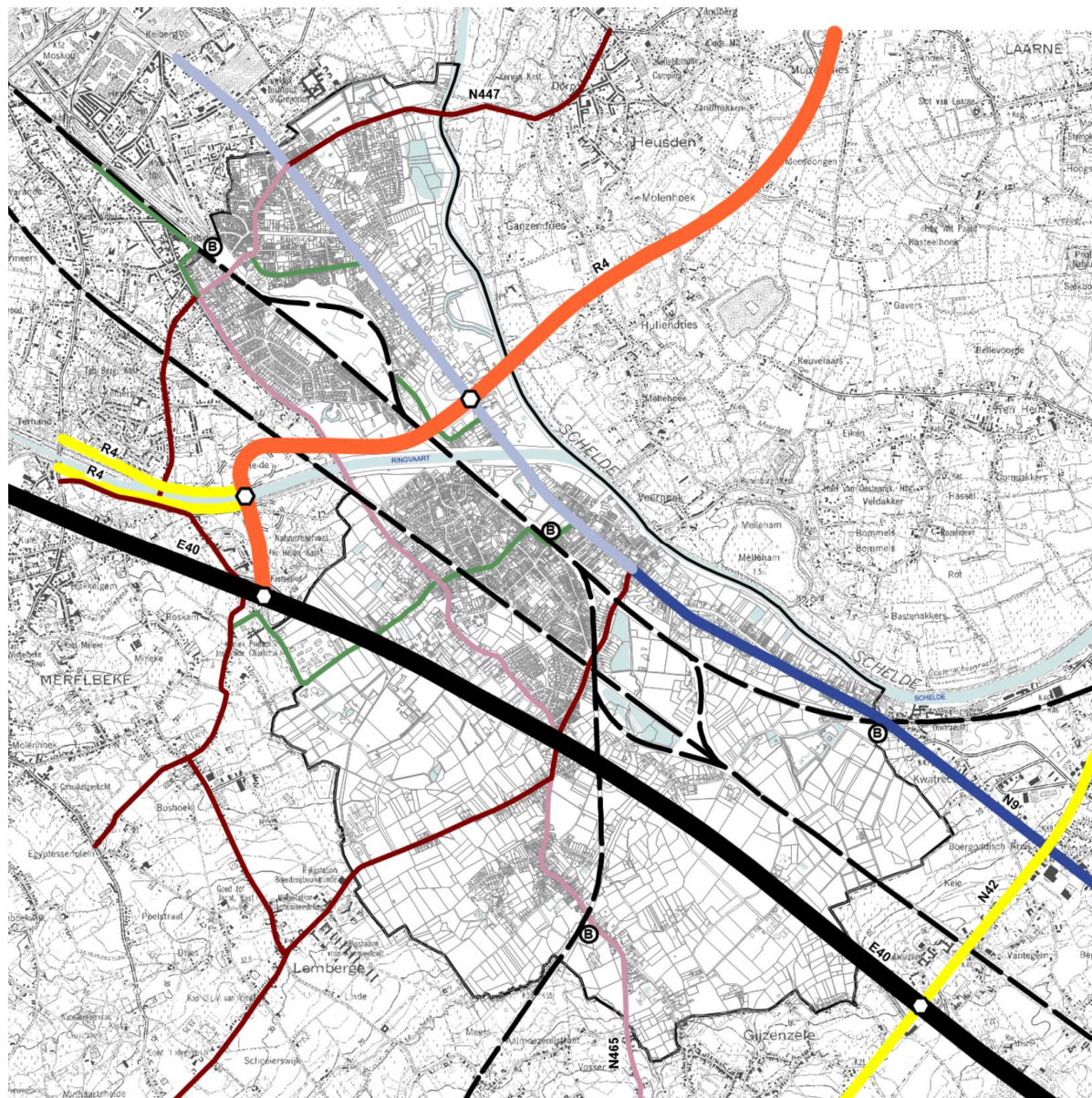
- Caritasstraat - Heidestraat
- Lindestraat - Kruisstraat - Gemeenteplein
- Tuinstraat
- Akkerstraat

De overige wegen worden geselecteerd als lokale weg type 3 (woonstraten en landbouwwegen).

Wegen dienen ingericht te worden naargelang de categorie die zij krijgen toebedeeld. De inrichting van de weg heeft tot doel:

- De categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar te maken;
- De integratie van de weg in de omgeving te verbeteren;
- Ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan;
- Duurzaam veilig te zijn. m.a.w. ongevallen voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval beperken en dit voor alle weggebruikers. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar het afdwingen van een aangepaste snelheid.

De wegcategorisering heeft de typologische beeldvorming (leesbaarheid) als aandachtspunt. De weginrichting en ondersteunende maatregelen zoals bewegwijzering, straatverlichting en de snelheidslimieten moeten de weggebruiker informeren over de status van de weg. Het beeld dat een weggebruiker voor zich ziet, bepaalt hoe hij/zij de omgeving ervaart wat op haar beurt het verkeersgedrag beïnvloedt. Het ontwerp en de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie.



Legende

-  gemeentegrens
-  spoorwegen
-  hoofdweg
-  primaire weg I
-  primaire weg II
-  secundaire weg II
-  secundaire weg III
-  lokale weg I
-  lokale weg II A
-  lokale weg II B
-  knooppunt

Figuur 49 : Voorstel van nieuwe categorisering wegennet

Inrichtingseisen lokale wegen

De volgende tabel geeft een overzicht van de categorisering van de lokale wegen met algemene eisen naar ontwerp en inrichting.

	Type 1: verbindingsweg	Type II A : Gebiedsontsluitend	Type II B : Wijkverzamelwegen	Type 3: erftoegangsweg
Selectie	<ul style="list-style-type: none"> - N465 Geraardsbergsesteenweg tussen N9 en Scheldeweg - N447 Heusdenbaan - Scheldeweg 	<ul style="list-style-type: none"> - Gontrode Heirweg - Merelbekerstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Caritasstraat - Heidestraat - Lindestraat – Kruisstraat - Gemeenteplein - Tuinstraat - Akkerstraat 	Overige straten
Functie	Verbinden op interlokaal en lokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. Doorstroming is belangrijk, daarnaast ook aandacht voor verkeersleefbaarheid	Verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau; ontsluitingsfunctie primeert, namelijk verzamelen van uitgaand verkeer naar weg van hogere orde en verdeling van ingaand verkeer in het gebied		Verblijven en toegang geven tot aanpalende percelen; verblijfsfunctie primeert. Enkel bestemmingsverkeer, overige wordt geweerd
Ontwerpsnelheid	70 km/h BUBEKO 50 km/h BIBEKO	70 km/h BUBEKO 50 km/h BIBEKO	30 - 50 km/h	30 km/h woonstraten 50 km/h landbouwwegen
Rijstroken	2x1 (min. 6,10 m rijbreedte)	2x1 (max. 6,10 m rijwegbreedte, indien busroute)	max. 5,5 m rijwegbreedte (max. 6,10 m rijwegbreedte, indien busroute)	Max. 5 m rijwegbreedte
Inrichtingseisen fiets	BUBEKO vrijliggende fietspaden, BIBEKO aanliggend verhoogd of gemengd (evt. fietssuggestiestroken)	vrijliggende of aanliggend verhoogde fietspaden of gemengd (evt. fietssuggestiestroken)	Gemengd Indien conflict met de fietsers te groot, fietssuggestiestroken of andere fietsvoorzieningen	gemengd
Voorrangsregeling	voorrangsweg	voorrangsweg	Voorrang van rechts	Voorrang van rechts

Tabel 8: Inrichtingseisen lokale wegen

Vrachtverkeer

Het doorgaand vrachtverkeer wordt beperkt tot de vier lokale wegen type I :

- N9 Brusselsesteenweg
- N465 Geraardsbergesesteenweg (tot Scheldeweg)
- Scheldeweg
- N447 Heusdenbaan

Op alle andere wegen is enkel plaatselijke bediening mogelijk.

De gemeente streeft naar een goede ontsluiting van de verschillende bedrijvenzones op het grondgebied van de gemeente. De bedrijventerreinen dienen ontsloten te worden via de kortst mogelijke route naar het secundaire wegennet, met minimale impact op de woonomgeving.

Concreet betekent dit dat:

- het bedrijventerrein gelegen tussen de Gontrode Heirweg en de E40 en een kleiner deel aan de overzijde van de E40 ter hoogte van de Autostradeweg, dient ontsloten te worden via de Geraardsbergesesteenweg.
- Het bedrijventerrein Brusselsesteenweg ter hoogte van de Ringvaart alsook de Site Eandis worden ontsloten via de Brusselsesteenweg.
- Het oude bedrijventerrein ter hoogte van de Schelde en de grens met Kwartrecht dient eveneens te worden ontsloten via de Oude Heirbaan richting Brusselsesteenweg. De interne ontsluiting is niet optimaal.

De ontsluiting van het nieuw regionaal bedrijventerrein dient volgens het RUP 'gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N9' op de Brusselsesteenweg aan te sluiten via een kluifrotonde. De ontsluiting van een deel van het bedrijventerrein via de Akkerstraat is tevens mogelijk. In het RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent is er momenteel geen sprake om de tramlijn vanaf Melle Leeuw door te trekken tot in Melle. Zonder tramlijn is het volgens AWW logischer te kiezen voor twee gewone rotondes. Dit is echter in strijd met het gewestelijk RUP, maar niet in strijd met de geest van het RUP, nl. bedrijventerrein, deel buiten de oksel, op één punt ontsluiten op de Brusselsesteenweg.

De gemeente Melle suggereert daarom, teneinde de ontwikkeling niet te hypothekeren, dat qua ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein op de Brusselsesteenweg, deel buiten de oksel, geopteerd wordt voor eender welke oplossing, maar zonder bijkomende aantakking op de Brusselsesteenweg. De afwikkeling van het verkeer zal moeten gebeuren via de Akkerstraat.

De bereikbaarheid van de site van het voormalig vormingsstation zal over de weg gebeuren langsheen de Akkerstraat, net zoals de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein. De NMBS heeft ondertussen voor haar werknemers op eigen terrein ook een breed fietspad aangelegd tussen het station van Merelbeke en de nieuwe werkplaats.

De bedrijvenzone Vijverwegel heeft al lang haar relatie met de spoorweg verloren. Deze zone dient geleidelijk aan omgezet te worden naar een gemengde woon-werkzone. De ontsluiting gebeurt via de Vijverwegel en Varingstraat naar de Akkerstraat.

Snelheidsregimes

Snelheidsregimes dienen in functie van de omgeving te worden ingesteld en zijn dus afhankelijk van de categorisering. Er wordt een gedifferentieerd snelheidsbeleid 30 50 70 voorgesteld. 90 km/u en hoger is vandaag al enkel toepasselijk op de E40 en de R4.

70 km/u

Deze snelheid is van toepassing op delen van de gewestwegen N9 Brusselsesteenweg en N465 Geraardsbergsesteeuweg. Dit wordt behouden. Ook op de Scheldeweg kan op termijn weer 70 km/u wordt ingevoerd, na aanleg van vrijliggende fietspaden.

50km/u

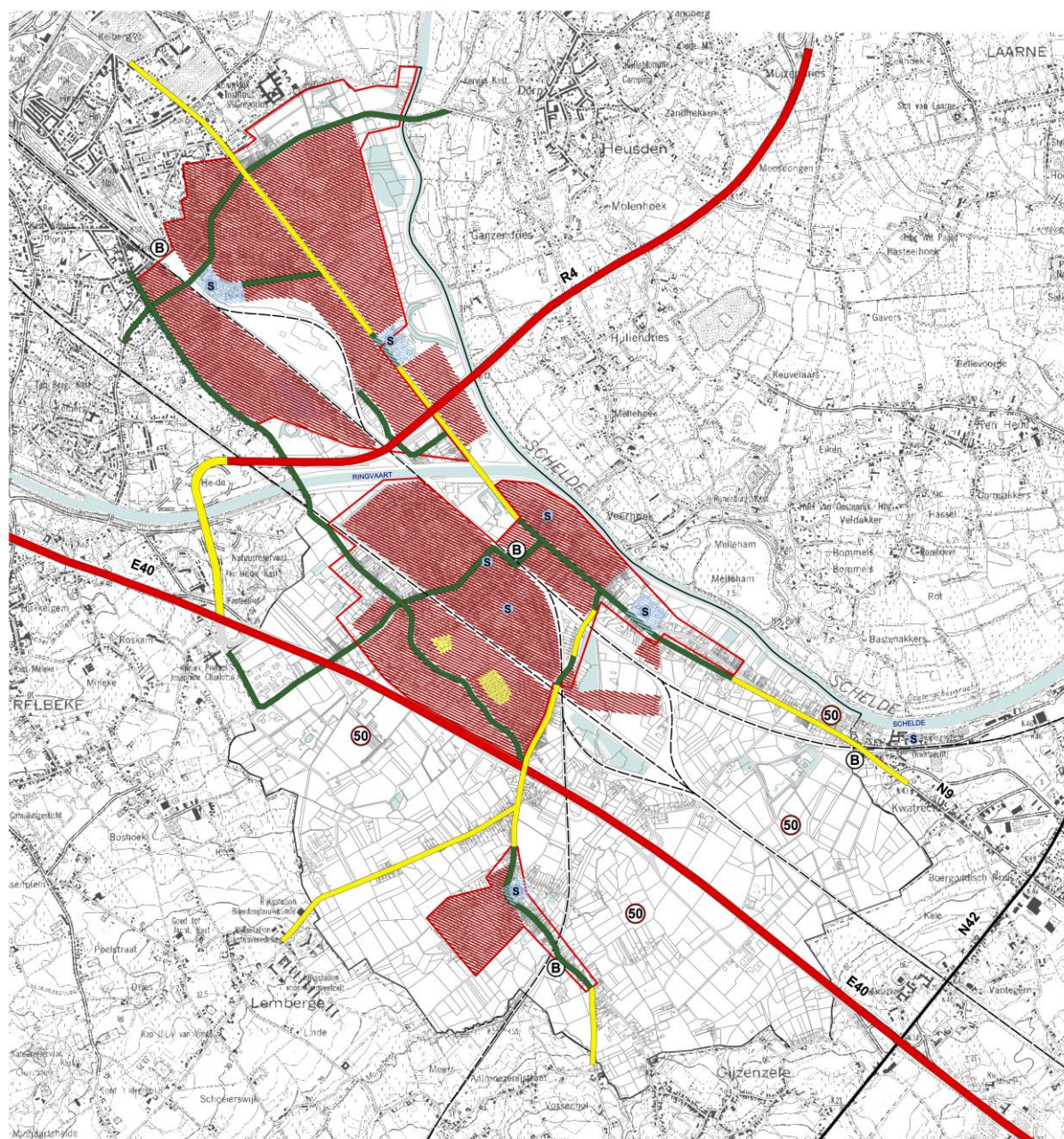
Dit snelheidsregime is algemeen van toepassing op alle lokale ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, tenzij andere belangen een verdergaande snelheidsbeperking al dan niet noodzakelijk maken (schoolomgevingen). Deze lokale ontsluitingswegen zijn:

- Gontrode Heirweg
- Caritasstraat
- Merelbekestraat – N447 Heusdenbaan
- Akkerstraat
- Lindestraat – Kruisstraat – Gemeenteplein
- Tuinstraat












Ook op alle landbouwwegen binnen de gemeente geldt al een snelheidsbeperking van 50 km/u.

30 km/u

Zone 30 wordt uitgebreid naar alle woonstraten in de gemeente. Op termijn en gefaseerd wordt dus voorgesteld om, naast de reeds bestaande zone 30 in alle woonstraten (lokale wegen type III) de snelheid te beperken tot 30 km/u. De zone 30-reglementering legt op dat de inrichting van de weg moet aangepast zijn aan deze snelheidsbeperking. Dit betekent dat per woonwijk zal moeten bekeken worden welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn en op welke plaats.



Legende

	station		120 km/u
	bebouwde kom		90 km/u
	zone 30		70 km/u
	school + schoolomgeving		50 km/u
	woonerven		
	belangrijke ontsluitingswegen		
	spoorwegen		

Figuur 50 : Voorstel van nieuw snelheidsplan

Parkeren

Het regelen van het parkeren is een beleidsinstrument om de leefbaarheid te waarborgen, en het lokaal winkelen te ondersteunen. Het huidig parkeerbeleid met het scheiden van de kort- en langparkeerders zowel in het centrum van Melle als in de omgeving van Melle Leeuw via het systeem van blauwe zone en bewonersparkeren wordt verder gezet. Het onderzoek heeft immers uitgewezen dat hierdoor weinig of geen parkeeroverlast voorkomt en het huidig parkeeraanbod voldoende is.

Het parkeeraanbod wordt wel op een drietal plaatsen beperkt bijgestuurd:

1° Door de binnenkort verbeterde toegankelijkheid van de treinperrons langs de kant Kruisstraat is het aangewezen om een reorganisatie en beperkte uitbreiding van het parkeren aan de kant van de Kruisstraat te voorzien, eerder dan de parking Eikerwegel verder uit te bouwen..

2° In de buurt van de Merelbekerstraat zal gezocht naar een opportuniteit voor de aanleg van een buurtparking voor bewoners . In deze straat zijn immers fietspaden enkel mogelijk ten koste van de bestaande parkeerstrook. In de goedgekeurde maar nog te ontwikkelen nieuwe sociale verkaveling die ontsluit op de Merelbekerstraat zijn reeds bijkomende parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners van de Merelbekerstraat, maar wellicht zal dit nog onvoldoende zijn om alle parkeerplaatsen in de Merelbekerstraat te schrappen.

3° Aanleg van een P&R/carpoolparking aan het kruispunt van de R4 met de N9 Brusselsesteenweg ter hoogte van de Tuinbouwschool, en dit in het kader van het doortrekken van de tram.

Openbaar vervoer

De gewenste verbindende openbaar vervoerstructuur is vnl. gericht op een vlotte relatie met Gent / Brussel en de omliggende kleinstedelijke gebieden Wetteren en Zottegem. Melle beschikt hierbij over niet minder dan vier spoorwegstations (Melle, Gontrode, Merelbeke en Kwatrecht) waarvan de actieradius (1km wandelafstand) volledig of deels op het grondgebied van de gemeente ligt.

Het toekomstig openbaar vervoernetwerk kadert dan ook in de uitbouw van de grootstedelijke openbaar vervoerstructuur rondom Gent (cfr. Pegasusplan van De Lijn). Het station van Melle zou daar een belangrijk onderdeel van uitmaken (op de lijnen Gent-Wetteren-Aalst/Dendermonde en Gent-Zottegem). Een dergelijk voorstadsnet kan uiteraard ook door de NMBS worden uitgebaat.

Ook de stad Gent heeft in haar nieuw mobiliteitsplan gepleit voor een geactualiseerd Pegasusplan gekoppeld aan een voorstadsnetwerk via de bestaande treinlijnen (op basis van een eigen studie, Projectnota voorstedelijk spoornet, vervoergebied Gent en omgeving, Vectris, 2012). Onlangs heeft de NMBS een studie opgestart omtrent de uitbouw van het voorstadsnet Gent. Om echt te functioneren als voorstadsstation moet de frequentie van en naar Gent Sint-Pieters verhogen en gelijkmatig verspreid zijn. Vandaag zijn er zowel voor Melle als voor Merelbeke in de daluren drie verbindingen per uur en vijf tijdens de spits. Minimaal zouden vier treinen per uur richting Gent moeten stoppen (en vice versa) met een maximale wachttijd van 20 min in de daluren en zes tijdens de piekuren. Parkeergelegenheid (o.a. kant Kruisstraat) is hierbij essentieel.

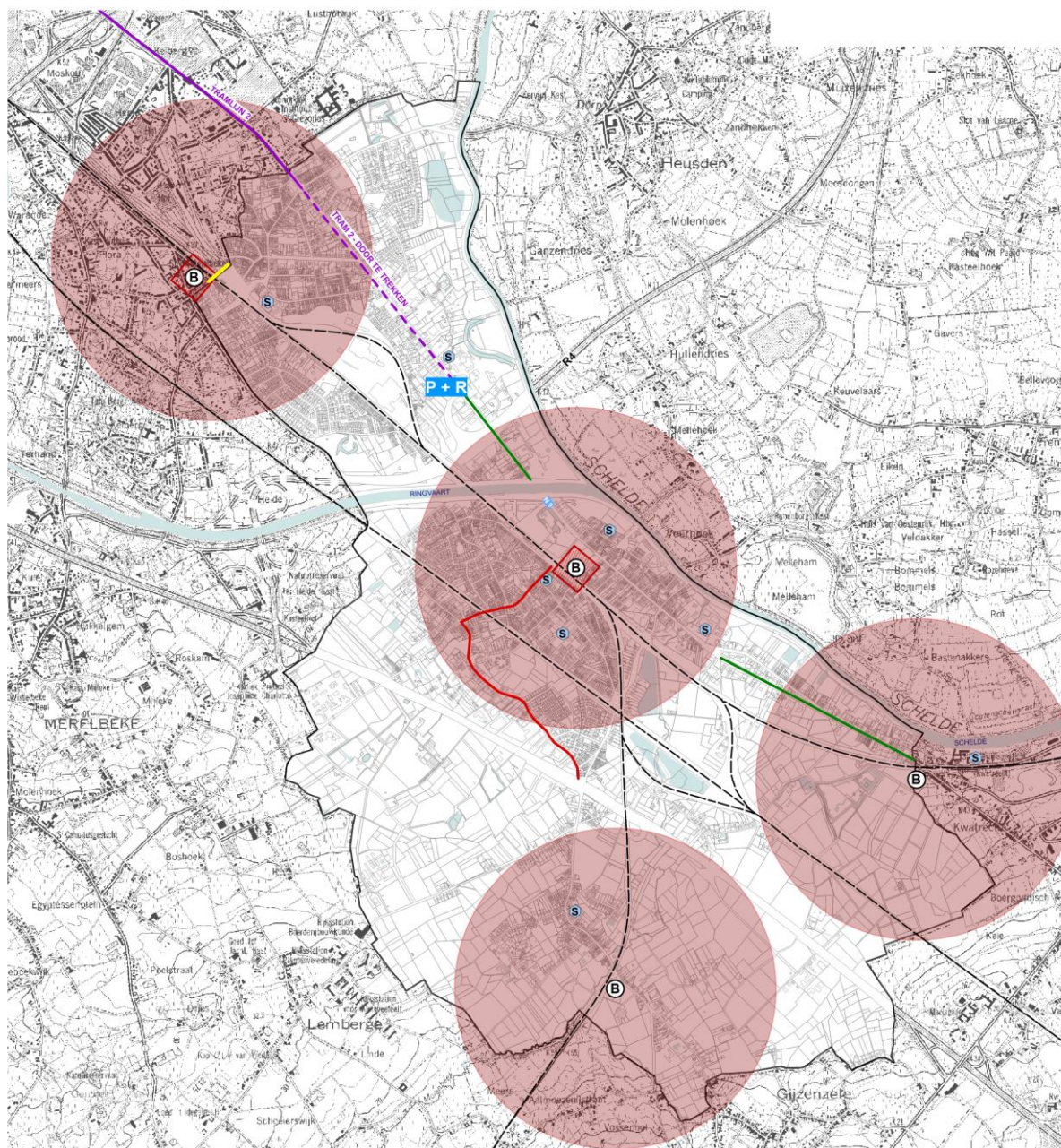
De bereikbaarheid van het station van Melle voor fietsers en voetgangers zal sterk toenemen door de aanleg van de fietssnelweg langsheen de spoorlijn.

De toegankelijkheid van het station van Merelbeke wordt verhoogd door het creëren van een voetgangersonderdoorgang tussen K. Mercierlaan en de perrons.










In het geactualiseerde Pegasusplan wordt tramlijn 2 doorgetrokken tot aan de R4/Tuinbouwschool met P&R/carpoolparking. Het doortrekken van de tram zou ook de (beperkte) parkeerdruk aan Melle Leeuw voor een stuk verhelpen. Hierbij wordt het onveilige kruispunt N9/R4 heringericht als rotonde met als vierde tak de toegang tot de parking.

De bestaande buslijnen dienen verder te worden uitgebouwd. Vandaag is het busnet vooral gericht op de verbinding met de stad Gent langsheen de N9 Brusselsesteenweg. De bussen die de N9 Brusselsesteenweg volgen kennen een slechte doorstroming en ernstige vertragingen tussen de R4 en de Collegebaan. I.p.v. een commerciële snelheid van 35 km/u wordt op de spits nauwelijks 10 km/u gehaald. Dit kan deels verholpen worden door de aanleg van busbanen tussen R4 en de Ringvaart en tussen het station van Kwatrecht en de Collegebaan. De detaillering hiervan is in opmaak. Ook verkeerslichtenbeïnvloeding kan hierbij helpen.

De verdere woonontwikkeling volgens het BPA Gontrode Heirweg zorgt voor een groter potentieel aan openbaarvervoergebruikers in deze woonzone, waardoor de overweging moet gemaakt worden om de lijnvoering in deze omgeving aan te passen. Een te onderzoeken mogelijkheid is om buslijn 20 Gentbrugge – Melle-Oosterzele te laten lopen langsheen Lindestraat – Gontrode Heirweg, i.p.v. de huidige route via de Beekstraat - Schouwagemstraat. Ook buslijn 44 Gent – Melle kan de Lindestraat volgen i.p.v. de Vossenstraat.



Legende

-  gemeentegrens
-  spoorwegen
-  voorstadsstation - multimodaal te versterken (fietspunt, autodelen)
-  1 km wandelafstand
-  tramlijn
-  doortrekken tramlijn
-  busbaan
-  verbeteren bereikbaarheid Merelbeke station
-  Park + Ride

Figuur 51 : Maatregelen openbaar vervoer

Fietsverkeer

Fietsroutenetwerken

De functie van het fietsroutenetwerk is directe en veilige fietsverplaatsingen mogelijk te maken, waarbij het netwerk zo goed mogelijk aansluit op de wenslijnen van het fietsverkeer. Dit betekent dat alle plaatsen waar activiteiten zijn (cfr. ruimtelijke structuur) per fiets bereikbaar moeten zijn, idealiter rechtstreeks onderling verbonden. Aan het netwerk wordt vorm gegeven door de schakels te categoriseren naar drie kwaliteitsniveaus :

- Verbindend stelsel voor doorgaande fietsverbindingen op stads- of regionaal niveau
- Verdellend stelsel voor fietsverbindingen op gemeentelijk niveau
- Ontsluitend stelsel voor fietsverbindingen op wijk en buurtniveau

Belangrijke kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk zijn veiligheid, sociale controle, bereikbaarheid, samenhang en continuïteit, routekeuzevrijheid, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en complementariteit van de fiets als voor- en natransportmiddel.

De hoogste categorie van het verbindend stelsel bestaat uit de fietssnelwegen. Deze vormen de hoofdroutes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en volgen meestal spoorlijnen en kanalen. Het streefbeeld van een fietssnelweg is een fietsverbinding met kwaliteitsvolle infrastructuur (comfortabele breedte en verharding en maximaal afgescheiden van het autoverkeer). Voor de recreatieve fietser bestaat ook nog het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF). Beide netwerken zijn vastgelegd door de provincie.

Er zijn verschillende fietssnelwegen aangeduid op het grondgebied van Melle :

- F2 : fietssnelweg Gent – Wetteren - Aalst langsheen spoorlijn 50
- F40 : fietssnelweg langsheen de R4
- F417 fietssnelweg Melle – Zottegem langsheen spoorlijn 122¹²
- Varingstraat als verbinding tussen de F2 en de F40

Er worden twee wijzigingen aan het tracé van deze fietssnelwegen voorgesteld:

1° Voorstel om nieuw tracé tussen Meersstraat en de Scheldeweg + Heidestraat + Caritasstraat op te waarderen als fietssnelweg en zo aan te sluiten op de F40 ter hoogte van de R4 te Merelbeke (i.p.v. tracé langs de spoorlijn 122, dat toch parallel loopt met de N465 Geraardsbergsesteenweg). Hierdoor ontstaat een interessante fietsverbinding tussen Oosterzele en Merelbeke.

2° Voorstel om de Van Laetestraat als autovrije straat in te schakelen in de fietssnelweg F40.

Het jaagpad langs de Schelde is aangeduid als fietsroute over lange afstand.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van bovenlokale fietsroutes voor doelgerichte fietsverplaatsingen. Het netwerk richt zich op fietsverplaatsingen tussen woonkernen en attractiepolen (stations, scholen, carpoolparkings, regionale bedrijventerreinen,...). Het BFF valt voor een stuk samen met de lokale wegen type I en II:

- N9 Brusselsesteenweg tot aan het kruispunt met de N465 Geraardsbergsesteenweg
- N465 Geraardsbergsesteenweg : verbinding Oosterzele – Melle
- Scheldeweg (verbinding met Lemberge en Bottelare)

¹² Ter hoogte van het Aelmoezenijebos zal omwille van de hoge natuurwaarde van dit bos de fietssnelweg de Meersstraat volgen

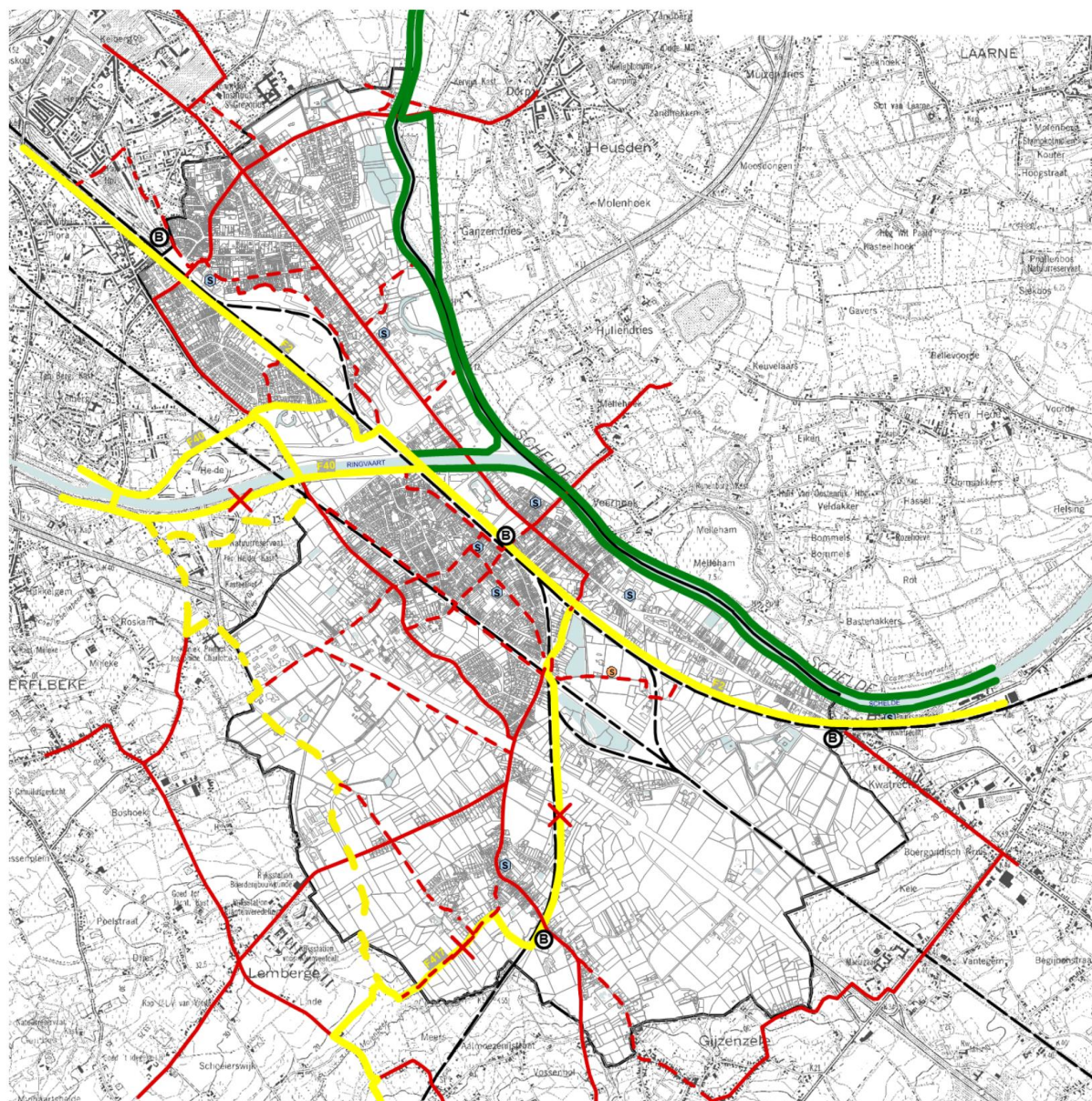
- Gontrode Heirweg (verbinding met Merelbeke Flora)
- Merelbekerstraat – N447 Heusdenbaan (verbinding met Heusden)
- Kerkstraat (verbinding met Wetteren ten Ede)

De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsroutenetwerk en ontsluiten wijken en buurten. Een lokale functionele fietsroute (LFF) is een route gericht op doelgericht, lokale fietsverplaatsingen in functie van het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen (al of niet over de grenzen van één gemeente heen) en voldoet aan de volgende afwegingscriteria :

- 1) De lokale fietsroute sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF of LAF)
- 2) De lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) of het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF) tenzij het wenselijk is om een extra sociaal veiliger of verkeersveiliger fietsroute aan te bieden

In Melle worden naast de scholen en het station, ook gemeentelijke voorzieningen zoals het sportcentrum Kouterslag, door een fijnmazig net met het woonweefsel verbonden. Tot het lokaal fietsroutenetwerk behoren:

- Verbinding N447 Heusdenbaan – Koningsdonkstraat (Gent)
- Oude Brusselseweg tussen N447 Heusdenbaan en Jan van Aelbroecklaan
- Kard. Mercierlaan – Tuinstraat – Nonnenwegel – Zwaantjesstraat tot Varingstraat
- Zwaanhoeklos vanaf N9 - doorsteek tot jaagpad Schelde
- Verbinding langs R4 tussen N9 en jaagpad Schelde
- Moeraswegel - Park van Hovelaan tussen Varingstraat en Vijverwegel
- Caritasstraat – Lindestraat
- Kruisstraat – Kleine Driesstraat
- Beekstraat – Schauwegemstraat
- Autostradeweg tussen Caritasstraat en N465 Geraardsbergsesteenweg
- Rechte Ree – Kapellendries tot Meersstraat
- Meersstraat – Stationswegel
- Potaardestraat
- Vossenstraat
- Ovenveldstraat – doorsteek Kouterslag - Kouterree



Legende

-  spoorweg
-  fietssnelweg
-  opwaarderen tot fietssnelweg
-  functionele fietsroute (BFF)
-  lokale fietsroute
-  langeafstandsfietsroute
-  schrappen tracé fietssnelweg
-  school
-  sportinfrastructuur

Figuur 52 : Gewenst fietsroutenetwerk

Fietsvoorzieningen

Een fietsroute vereist niet steeds een fietspad of andere nieuwe fietsvoorzieningen. In een zeer rustige woonwijk of op een landbouwweg kan gemengd verkeer bijvoorbeeld voldoende veiligheid bieden voor de fietsers, ook op een fietsroute. Voorbeelden hiervan zijn verschillende trage wegen en landbouwwegen zoals de Meerstraat. Enkel wanneer het conflict met het gemotoriseerd verkeer te hoog is (ofwel op het vlak van snelheid, ofwel omwille van de

intensiteiten) is een fietspad of een aangepaste weginrichting wel een vereiste om de veiligheid van de fietsers op een fietsroute te garanderen.

In dit beleidsscenario wordt volop gekozen een ontvlechting van het autonetwerk en het fietsnetwerk. De fietssnelwegen en jaagpaden zijn hiervan uitstekende voorbeelden. De gemeente Melle beschikt daarnaast reeds over verschillende trage wegen die vooral deel uitmaken van het lokale fietsroutenetwerk.

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgesteld wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen, waar voorgaande oplossingen niet haalbaar zijn.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
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	170 – 200 ²	170	/	/	≤ 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.

Tabel 9: Inrichtingseisen fietsvoorzieningen

Bron: Vlaams gewest, MOW, Vademecum fietsvoorzieningen,

Op de meeste geselecteerde bovenlokale fietsroutes in Melle zijn al fietspaden aanwezig, maar soms wordt de aanbevolen breedte echter niet gehaald, zoals op de N465 Geraardsbergsesteenweg in de doortocht van Gontrode. Hier zal moeten gekozen worden tussen het parkeren en het verbreden van fiets- en voetpaden. Ook het fietspad in de Tuinstraat is volgens bovenstaande normen onvoldoende breed.

Langsheen de N9 Brusselsesteenweg zijn over het algemeen de fietspaden voldoende breed en comfortabel. Tussen de grens met Gent en de Ringvaart is er wel een probleem van oversteekbaarheid. Op dit op te lossen wordt voorgesteld om over de ganse lengte van dit segment dubbelrichtingsfietspaden aan te leggen, waar door de noodzaak om over te steken vermindert.

Fietspaden ontbreken vandaag volledig langsheen

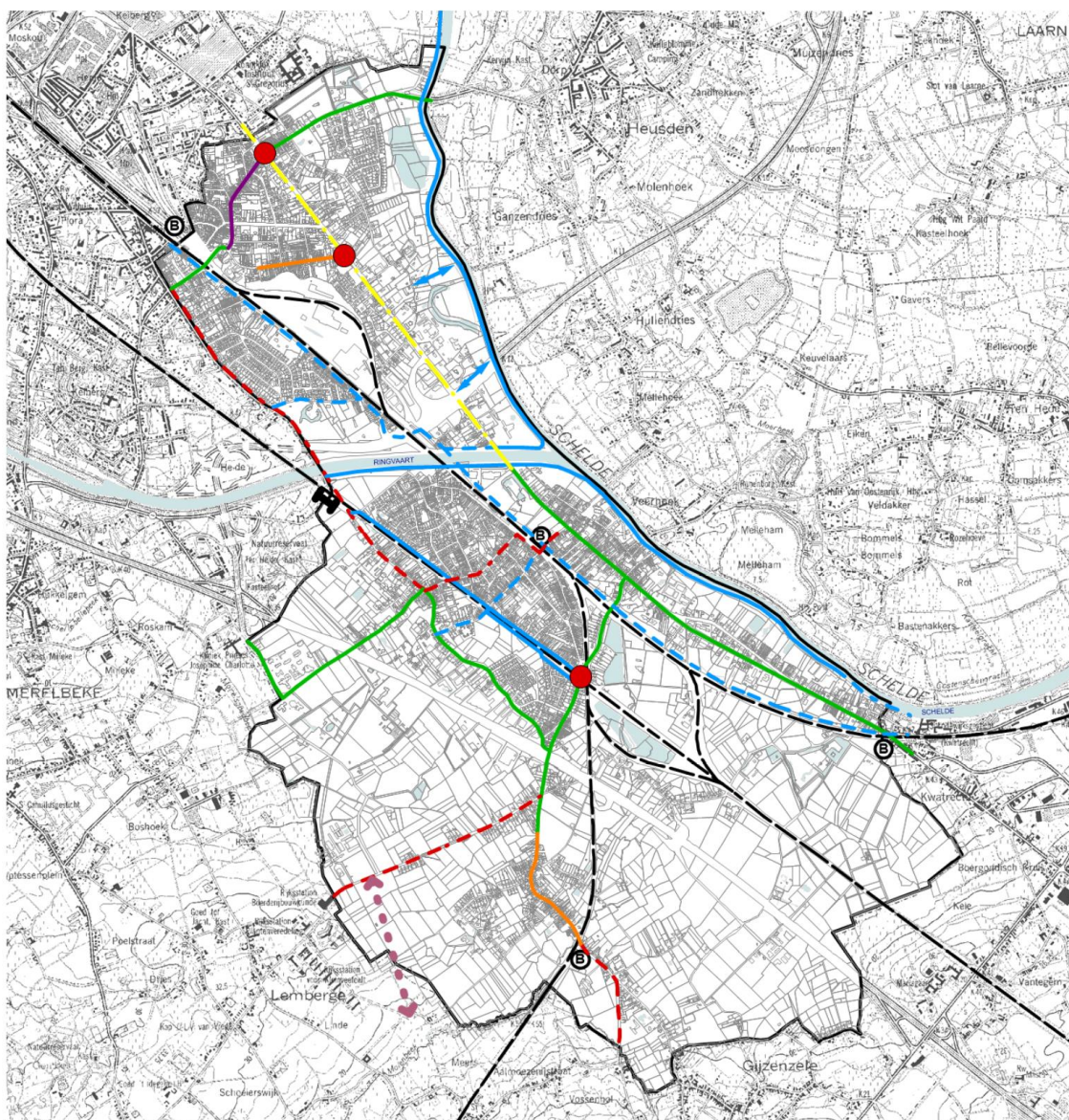
- Gontrode Heirweg (in aanleg tussen de Caritasstraat en de Merelbekerstraat)
- N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van station Gontrode
- Scheldeweg
- Gemeenteplein

In de Merelbekerstraat zijn fietspaden enkel mogelijk ten koste van de parkeerstrook. Een oplossing hiervoor op lange termijn kan zijn om de bestaande parkeervraag op te vangen in een buurtparking. Op korte termijn wordt gekozen voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken.

De fietssnelweg tussen Gent en Wetteren moet nog quasi volledig worden aangelegd tussen de Ringvaart en Kwatrecht. Ten noorden van de Ringvaart fungeert de Varingstraat - Vijverwegel als fietssnelweg. Deze worden omgebouwd tot fietsstraten. Onder spoorwegbrug Melle Vogelhoek wordt de fietssnelweg doorgetrokken via de recent goedgekeurde verkaveling Vervaenehof.

Het jaagpad langsheen de Schelde wordt ter hoogte van de bedrijvzone Oude Heirbaan op termijn doorgetrokken richting Wetteren. Fietsdoorsteken tussen het jaagpad en de N9 Brusselsesteenweg worden gerealiseerd ter hoogte van de R4 en de Zwaanhoeklos. Aan Mellebrug wordt een betere aansluiting voorzien met het jaagpad kant Heusden (in overleg met de gemeente Destelbergen)..

De Vossenstraat wordt als fietsas aangeduid in het woongebied ten zuiden van het station van Melle en omgevormd tot fietsstraat. Op die manier ontstaat een veilige en korte fietsverbinding tussen de woonontwikkeling langsheen de Gontrode Heirweg, de nieuwe locatie van de gemeenteschool en het station.



Legende

-  spoorweg
-  fietspad conform fietsvademeccum
-  fietspad niet - conform fietsvademeccum
-  bestaande fietsstraat/fietsweg
-  nieuw aan te leggen fietspad
-  nieuw aan te leggen fietsstraat/fietsweg
-  dubbelrichtingsfietspad aan beide zijden
-  fietsuggestiestroken
-  nieuwe fietsverbinding
-  fietsdoorsteek
-  verbeteren oversteekbaarheid
-  onderbreking gemotoriseerd verkeer

Figuur 53 : Fietsvoorzieningen

Voetgangersverkeer

Verblijfsgebieden en schoolomgevingen

In de kernen moet er speciale aandacht gaan naar de voetgangers. Straten moeten ingericht worden in functie van voetgangers met oog voor een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte. Dit betekent in eerste instantie voldoende brede voetpaden (1,50 m aan beide zijden van de weg), zoals in de Kerkstraat, Wezenstraat en Kloosterstraat. Ook een continu onderhoud van de voetpaden is hierbij belangrijk.

Ook in de omgeving van de scholen primeert de veiligheid van de zwakke weggebruiker en deze dienen in functie hiervan te worden ingericht (signalisatie en markering, brede voetpaden, goed onderhoud, ...). De verhuis van de gemeenteschool naar de Beekstraat / Vossenstraat vormt hierbij een ideale testcase. Toch blijft het autogebruik in de woon-schoolrelatie nog steeds zeer hoog. Er dient daarom vooral gewerkt te worden op het vlak van gedragsbeïnvloeding (zie verder bij flankerende maatregelen).

Trage Wegen

De gemeente beschikt sinds 2013 over een goedgekeurd tragewegenplan. Dit tragewegenplan wordt stelselmatig uitgevoerd.

Werkdomein C : flankerende maatregelen

Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

Op het vlak van mobiliteitsmanagement of vervoersmanagement wordt hard ingezet op de scholen. Vandaag reeds werken de meeste scholen met **gemachtigde opzichters**, uitgezonderd het Lucernacollege en het College Paters Jozefieten. De Wezenstraat tussen de Kerkstraat en de Kapellestraat is bij het begin en einde van lesuren een **schoolstraat**. De gemeente beschikt ook reeds over een schoolroutekaart.

Verder kan in overleg met de scholen nagedacht worden over het opstellen van een **schoolvervoersplan**. Een schoolvervoersplan is een geheel van maatregelen dat ervoor moet zorgen dat de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en op de routes van en naar school verhoogt en dat het aantal milieubewuste verplaatsingen naar school toeneemt en zo de autodruk aan de schoolpoort doet afnemen. Een schoolvervoersplan veronderstelt een grotere betrokkenheid van kinderen en ouders, zowel bij het opstellen als het doorvoeren van het plan. In dit opzicht dient er zeker eveneens aandacht te gaan naar **fietspoolprojecten** opdat leerlingen het traject woonplaats-school veilig en aangenaam met de fiets kunnen afleggen.

Er wordt voorgesteld om een **fietspunt** op te richten aan het station van Melle en van Merelbeke. Een fietspunt omvat steeds een minimumpakket aan fietsgerelateerde publieke diensten. Het minimum dienstenpakket omvat:

- toezicht op en onderhoud van (brom)fietsenstelplaatsen;
- fietsverhuur;
- hersteldienst volgens het thuiskomprincipe.

Bijkomend kan het gemeenteplein/stationsomgeving ontwikkeld worden als een **mobipunt** (specifiek naar autodelen toe). Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits-) functies elkaar ontmoeten. Een mobipunt is ingericht om op kleinschalig niveau multimodaal vervoer mogelijk te maken en te promoten. Een mobipunt

bevat steeds meerdere functies waarvan autodelen, nabijheid openbaar vervoer en fietsparkeren en toegankelijkheid essentieel zijn.

Tarifering openbaar vervoer

De gemeente zorgt in het kader van het '**derdebetalerssysteem**' een gemeentelijke tegemoetkoming inzake openbaar vervoer. De gemeente geeft een korting van 50 % op de Buzzy Pazz (abonnement -25 jaar). De abonnementen zijn geldig in heel Vlaanderen, op alle voertuigen van De Lijn. Deze tegemoetkoming wordt verder gezet.

De gemeente vraagt aan de NMBS en De Lijn om het systeem van de **city pass** formule, waarin het station van Merelbeke al is opgenomen uit te breiden naar het station van Melle. Met een City Pass mag je onbeperkt op alle treinen binnen de Gentse regio en op alle bussen en trams in Vlaanderen.

Algemene sensibilisering door middel van campagnes

Communicatie en sensibilisering vormen belangrijke pijlers binnen het flankerend beleid. Zij kunnen immers het effect van concrete – al dan niet infrastructurele – maatregelen gevoelig versterken. Efficiënt, tijdig en correct informeren over veranderingen of alternatieven is daarbij een basisdienstverlening.

Vandaag worden de volgende campagnes in de gemeente gevoerd of ondersteund:

- Wijzigingen in de bediening van De Lijn worden opgenomen op de gemeentelijke website, folders van De Lijn zijn verkrijgbaar in het gemeentehuis
- Affiches en informatie op de gemeentelijke website over de campagne van Mobiel 21 'woensdag fietsdag'
- Campagnes op scholen zoals Octopus, Strapdag, Sam de Verkeerssling, Helm op Fluo Top,...

De gemeente zal ook participeren in bijkomende, bestaande initiatieven om gerichte acties te voeren :

- 'terug naar school'
- vakantieperiodes : de straat als speelterrein (speelstraten)
- Promo-actie ' De burgemeester & schepenen gaan met de fiets'
- Autoloze schooldag/zondag
- Eigen actie met medewerking van de lokale middenstand

Bij invoering van de zone 30 in de woonwijken zal de nodige richtbaarheid en informatie aan de bewoners en weggebruikers worden verstrekt.

Specifieke markering, informatie en promotie naar doelgroepen

Verkeerseducatie in relatie tot verkeersveiligheid is een ander item. De initiatieven naar educatiemateriaal dienen verder uitgebouwd te worden. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde beschikt bijvoorbeeld over pakketten voor scholen rond verkeers- en mobiliteitseducatie. De lokale politie voorziet verschillende sessies verkeersopvoeding per school tijdens het schooljaar (verkeersles + fietsexamen).

Bij de organisatie van **evenementen** dient de verkeersveiligheid in alle facetten aandacht te krijgen. Dit kan vorm krijgen in het opstellen van veilige alternatieve routes, tijdelijke fietsstallingen, wegomleggingen, het organiseren van openbaar vervoer, maar ook in het houden van extra alcohol- en snelheidscontroles. Dit is uiteraard een taak van de lokale politie.

De gemeente zal ook specifieke promotie voeren omtrent elektrische fietsen d.m.v. groepsaankopen (cursussen voor bejaarden, dienstdiensen voor gemeentelijk personeel), het aankopen van plug-in hybride en elektrische dienstvoertuigen evenals dienstvoertuigen op CNG, het voorzien van laadpunten voor zowel **elektrische fietsen als wagens**. De gemeente heeft recent een aantal elektrische laadpalen laten installeren in de gemeente: één op het Dorpsplein en één aan de Tuinstraat.

Controle en handhaving

De aandacht van de lokale politie op het vlak van verkeer en verkeershandhaving gaat uit naar de volgende prioritairere verkeersthema's (zonaal veiligheidsplan):

- ✓ overdreven snelheid
- ✓ rijden onder invloed van alcohol of drugs
- ✓ gsm-gebruik achter het stuur
- ✓ niet dragen van de gordel en niet gebruiken van de kinderzitjes
- ✓ agressief verkeersgedrag
- ✓ (wild)parkeren

Het handhaven van de verschillende blauwe zones (zones met parkeerschijf) gebeurt op regelmatige wijze door een externe firma en dit systeem wordt verder gezet..

Beleidsondersteuning

Het opzetten van een gestructureerd **overleg met de andere buurgemeenten** is essentieel aangezien verkeers- en mobiliteitsproblemen de gemeentegrenzen overschrijden: wegen stoppen niet aan de gemeentegrens, buslijnen lopen door, verplaatsingen zijn gemeentegrensoverschrijdend, Zo kan overleg worden georganiseerd over het op termijn al dan niet afsluiten voor het gemotoriseerd verkeer van de Van Laetestraat op de grens van de gemeentes Melle en Merelbeke.

Op gemeentelijk vlak functioneert een **werkgroep verkeer** die regelmatig samenkomt met eigen agendapunten of adviesvragen van het schepencollege. In de mobiliteitsraad zetelen afgevaardigden van andere gemeentelijke adviesraden, alle scholen, fietsersbond, de lokale politie. Deze mobiliteitsraad blijft functioneren als belangrijk adviesorgaan.

De gemeente beschikt over een **gemeentelijke mobiliteitsambtenaar**.

8. Resultaten participatietraject

De eerste inspraakronde in het najaar van 2017 waarin alle inwoners, bezoekers en passanten van Melle de kans kregen om opmerkingen of ideeën over het verkeer en de mobiliteit in Melle in te sturen, resulteerde in maar liefst 1.229 voorstellen.

Van 28 april tot 15 juni 2018 werd een tweede inspraakronde georganiseerd. De bouwstenen voor het nieuwe Mobiliteitsplan Melle werden voorgesteld tijdens drie infomarkten en afgetoetst via een online bevraging op de website maakmellemeermobiel.be. Wie geen toegang had tot internet, kon ook een schriftelijke versie invullen (beschikbaar tijdens de infomarkten en in het gemeentehuis en de bibliotheek).

Ook tijdens de tweede inspraakronde was de respons groot. We ontvingen 516 reacties. Een synthese van de binnengekomen bemerkingen is terug te vinden in de bijlage. Inhoudelijk vormden ze ook input voor het volgende hoofdstuk.

9. Afweging nieuw duurzaam beleidsscenario

De voorstellen uit het nieuwe beleidsscenario worden in onderstaande tabel afgewogen op basis van de reacties in de GBC, de gemeentelijke mobiliteitsraad en vanuit het participatietraject. Dit gebeurt aan de hand van de vier bouwstenen.

	VOOR	TEGEN/BEDENKING
<i>EEN VERSTERKTE BEDIENING DOOR HET OPENBAAR VERVOER</i>		
Betere OV-doorstroming op de N9		
- Aanleg busbaan tussen R4 en Ringvaart (richting centrum Melle) en tussen Collegebaan en station Kwatrecht	- Verlaagt de reistijden van de bussen en verhoogt bijgevolg de aantrekkelijkheid ervan	-
- Doortrekken tramlijn 2 tot R4 t.h.v. Tuinbouwschool gekoppeld aan een P&R/carpoolparking	- Verhoogt sterk de aantrekkelijkheid van het OV-gebruik	- Doortrekking staat niet in de lijst van prioritair uit te voeren projecten van De Liin - Financiële haalbaarheid vanuit De Lijn, een trambus kan een oplossing zijn - Tram moet verder worden doorgetrokken richting centrum Melle en eventueel zelfs tot aan College Melle
Uitbouw van het station Melle en Merelbeke tot voorstadsstation	- Zal zeker het gebruik van de trein bevorderen	- Financiële haalbaarheid NMBS? - Frequentie is nu al ok
Bijkomende fietsstallingen en reorganisatie parkeren aan station Melle kant Kruisstraat	- Vermindert de verkeersdruk aan het station (c.q. spoorwegviaduct)	- Ruimte is beperkt
Openen van een fietspunt aan station Melle en Merelbeke	- Bevordert het gebruik van de fiets in voor- en natransport	- NMBS richt slechts bij 1000 fietsstalplaatsen een fietspunt in - Financieel kostenplaatje onzeker - Oneerlijke concurrentie voor lokale handelaars
Opname Melle station in city pass Gent	- Zal zeker het gebruik van de trein bevorderen	- Financiële haalbaarheid NMBS?
Gemeenteplein/stationsomgeving ontwikkelen als mobipunt	- Zal het gebruik van het OV en autodelen bevorderen	- Financieel kostenplaatje onzeker - Autodelen.net (Vlaams Netwerk Autodelen) kan hierbij als partner optreden
Creëren van voetgangersonderdoorgang aan station Merelbeke tussen K. Mercierlaan en perrons	- Verhoogt de aantrekkelijkheid van het station	- Technische haalbaarheid en financieel kostenplaatje?
<i>VEILIGE EN VERKEERSLUWE FIETSRoutes</i>		
Fietssnelweg F2 Wetteren - Gent: Varingstraat – Vijverwegel fietsstraat	- Bevordert het gebruik van de fiets voor lange afstanden	- Bereikbaarheid bedrijventerrein Vijverwegel

Hernieuwen mobiliteitsplan Melle - synthesenota - 26/10/2018

Fietsnelweg F417 Zottegem – Melle: Verleggen naar Merelbeke via nieuw tracé en Heidestraat	- Tracé meer afgestemd op werkelijke behoefte	- Nieuw tracé doorheen landbouwgebied
F40 langsheen Ringvaart zuidelijke kant: Onderbreken Van Laetestraat	- Door het ontvlechten van het auto- en fietsnetwerk ontstaan veilige en aangename fietsroutes zonder grote infrastructurele kosten	- Tracé F40 tussen R4 en Ringvaart op lange termijn mogelijk. De Vlaamse Waterweg werkt aan het uitkragen van de oevers van de Ringvaart waardoor ruimte vrijkomt voor fietsnelweg - Van Laetestraat is enige ontsluitingsweg in Melle zonder file - Waarom geen éénrichtingsverkeer of aanleg fietspad? - Overleg met Merelbeke noodzakelijk
Aanleg fietspaden langsheen N465 Geraardsbergsesteenweg (ten zuiden van Gontrode), Scheldeweg en Gemeenteplein gewenst	- Bevordert het fietsgebruik en verhoogt de veiligheid van de fietser	
Verbreden fietspaden in doortocht N465 Gontrode	- Verhoogt de veiligheid van de fietser	- Gaat ten koste van de parkeerstrook
Aanleg fietsuggestiestroken in Merelbekestraat	- Verhoogt de veiligheid van de fietser	
Aanleg dubbelrichtingsfietspaden langsheen N9 tussen Melle Leeuw en Ringvaart	- Bevordert het fietsgebruik en verhoogt de veiligheid van de fietser	- Is dit een veilige oplossing?
<i>EEN GEDIFFERENTIEERD SNELHEIDSBELEID</i>		
Verhogen toegelaten snelheid in Scheldeweg tot 70 km/u, mits aanleg vrijliggende fietspaden	- Snelheid komt meer overeen met functie van de weg (verbindend)	- Vermindert de leefbaarheid van het bewoonde deel - Gaat ontegeningen van voortuinen vergen
Invoeren van 30 km/u in alle woonwijken, gefaseerd en met infrastructurele maatregelen	- Verhoogt in het algemeen de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid	- Er gebeuren vandaag geen ongevallen in de woonwijken. Een vermindering van de maximaal toegelaten snelheid is dan ook overbodig
<i>EEN LEEFBAAR CENTRUM</i>		
Verkeerscirculatieve maatregelen tussen N9 en de Schelde		
- Éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat richting N9 - Omdraaien éénrichtingsverkeer in Kloosterstraat - Éénrichtingsverkeer in Kapellestraat	- Maakt bredere voetpaden mogelijk in Kerkstraat - Vereenvoudigt kruispunt met N9	- Bemoedigt de bereikbaarheid van het centrum - Van Kerkstraat ook fietsstraat maken
- Onderbreken Mellebrug voor gemotoriseerd verkeer	- Zal zeker voor een verkeersluw centrum zorgen	- Veroorzaakt grote omrijfactor (ook voor landbouwtractoren)

		<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid handelszaken vanuit Heusden? - Grote impact op lokale wegen in Heusden, overleg met de gemeente Destelbergen noodzakelijk
Duidelijke verkeerstructuur gebied ten zuiden van het station		
<ul style="list-style-type: none"> - Vossenstraat als fietsstraat met onderbreking voor gemotoriseerd verkeer aan spoorwegviaduc en éénrichtingsverkeer in Vossenstraat tussen station en Beekstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Zorgt voor een rustige en veilige fietsas tussen de Gontrode Heirweg en het station - Zorgt tevens voor een veilige schoolomgeving nieuwe locatie gemeenteschool 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeer zal deels verschuiven naar de Lindestraat – Kruisstraat, waar ook een (kleuter)school is gevestigd - Geen oplossing voor Beekstraat-Schauwegemstraat - Busroute : bussen in tegenrichting toelaten
<ul style="list-style-type: none"> - Aanleg fietspaden in Lindestraat - Kruisstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Beveiligt de fietsers in deze straat 	<ul style="list-style-type: none"> -

Bijlage

Syntheseverslag participatietraject fase 2

Verslag GBC