



HERNIEUWEN VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN Beleidsnota

Opdrachtgever: gemeente Melle

Opdrachthouder Patrick Maes Consulting bvba

In samenwerking met :

DenS Communicatie bvba
Lange Boomgaardstraat 19
9000 Gent



Studiebureau BVP
Dendermondsesteenweg 563
9070 Destelbergen



Versie definitieve vaststelling gemeenteraad
20/01/2020



Inhoudstafel

1.	INLEIDING	3
	Algemeen	3
	Procesverloop	3
	Participatietraject	5
	Samenstelling Gemeentelijke Begeleidingscommissie	5
2.	KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	7
	Analyse van de bestaande ruimtelijke en mobiliteitstoestand	7
	Overzicht knelpunten en toekomstige mobiliteitsbehoeften	8
	Strategische doelstellingen	10
	Duurzame mobiliteitsscenario's	11
	Relatie met andere beleidsplannen	11
3.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	13
4.	HET DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	15
5.	RUIMTELIJK BELEID	17
	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	17
	Lopende projecten	20
	<i>BPA Gontrode Heirweg</i>	20
	<i>Herlokalisatie gemeenteschool</i>	20
6.	VERKEERSNETWERKEN	21
	Categorisering autoverkeer	21
	Inrichtingseisen lokale wegen	25
	Vrachtverkeer	26
	Snelheidsregimes	27
	Parkeren	29
	Openbaar vervoer	29
	<i>Uitbouw voorstadsnet Gent</i>	30
	<i>Streefbeeld overwegen Infrabel</i>	32
	<i>Uitbouw busnet</i>	32
	<i>Haltevoorzieningen</i>	32
	Fietsverkeer	34
	<i>Fietsroutenetwerken</i>	34
	<i>Fietsvoorzieningen</i>	37
	<i>Oversteekbaarheid</i>	40
	<i>Fietsstallingen</i>	40
	Voetgangersverkeer	41
	<i>Verblijfsgebieden en schoolomgevingen</i>	41
	<i>Trage Wegen</i>	45
7.	FLANKERENDE MAATREGELEN	47
	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen	47
	Tarifering openbaar vervoer	47
	Algemene sensibilisering door middel van campagnes	47
	Specifieke markering, informatie en promotie naar doelgroepen	48
	Controle en handhaving	48
	Beleidsondersteuning	48
8.	ACTIEPLAN	50
9.	VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN BESTAANDE BELEIDSPANNEN	51
10.	TOETSING VAN DE DOELSTELLINGEN	53

11. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	55
Organisatie	55
Evaluatie	55
BIJLAGE	56

Figuren

Figuur 1 : Situering gemeente op topokaart	8
Figuur 2 : Knelpuntenkaart	10
Figuur 3 : Evolutie aantal ongevallen met lichamelijk letsel	14
Figuur 4 : Duurzaam beleidsscenario	16
Figuur 5 : Synthese gewenste ruimtelijke structuur Melle	19
Figuur 6 : BPA Gontrode Heirweg	20
Figuur 7 : Voorstel van nieuwe categorisering wegennet	24
Figuur 8 : Voorstel van nieuw snelheidsplan	28
Figuur 9 : Voorstel voetgangersonderdoorgang aan Merelbeke station	31
Figuur 10 : Voorstel herinrichting omgeving Tuinbouwschool	31
Figuur 11 : Maatregelen openbaar vervoer	33
Figuur 12 : Gewenst fietsroutenetwerk	36
Figuur 13 : Voorstel nieuw dwarsprofiel Vossenstraat en Beekstraat/Schauwegemstraat	38
Figuur 14 : Fietsvoorzieningen	39
Figuur 15 : Voorstel aangepaste verkeerscirculatie schoolomgeving Sint-Franciscusinstituut	41
Figuur 16 : Voorstel nieuw dwarsprofiel Kerkstraat	42
Figuur 17 : Voorstel nieuwe verkeersstructuur Melle centrum	43
Figuur 18 : Voorstel verkeersontsluiting nieuwe gemeenteschool	45
Figuur 19 : Wenselijkheidskaarten trage wegen Melle	46

Tabellen

Tabel 1: Wijzigingen categorisering wegennet	22
Tabel 2: Inrichtingseisen lokale wegen	25
Tabel 3: Inrichtingseisen fietsvoorzieningen	37
Tabel 4: Raming verkeersintensiteiten verkeerscirculatievoorstel dorpskern Melle	42
Tabel 5: Parkeerbezetting omgeving nieuwe gemeenteschool, september 2018	44
Tabel 6: Wijzigingen categorisering wegennet t.o.v. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	51
Tabel 7: Toetsing van de doelstellingen	54

1. Inleiding

Algemeen

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden en dit voor de komende tien jaar. Vanaf 2005 was het vorige mobiliteitsplan van kracht, sindsdien zijn er maatregelen genomen ter verbetering van de mobiliteit in Melle. Ook in deze tweede versie van het mobiliteitsplan kiest Melle voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: voorrang voor voetgangers (Stappers), fietsers (Trappers) en collectief vervoer (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de auto (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

In het nieuwe mobiliteitsplan ligt de nadruk vooral op de leefbaarheid van de dorpskern, de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen, de actualisering van de wegencategorisering en de uitbouw van veilige fietsroutenetwerken.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) gerealiseerd kunnen worden. Het mobiliteitsplan is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

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

Procesverloop

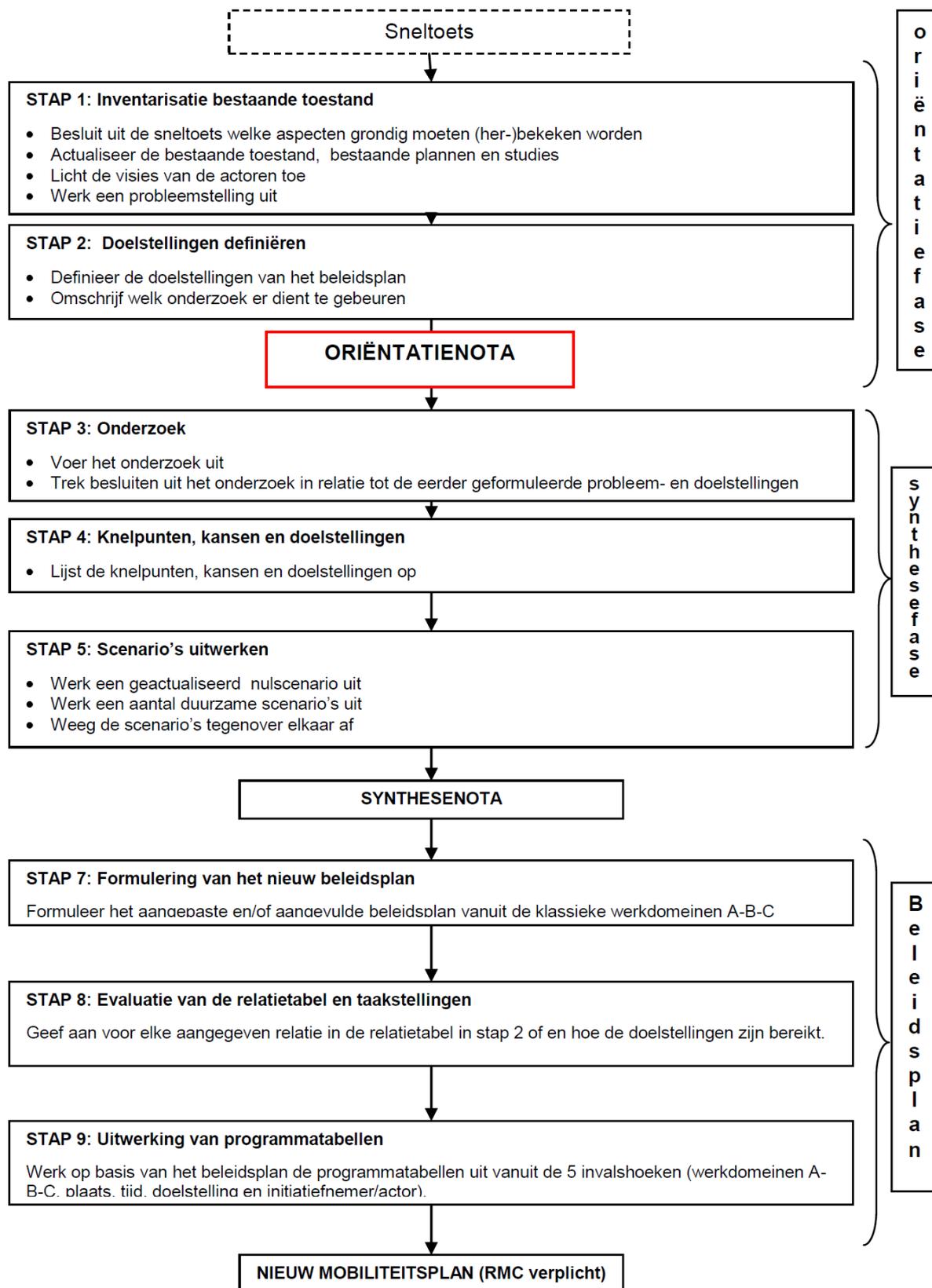
De gemeente Melle heeft in 2016 besloten om haar gemeentelijk mobiliteitsplan volledig te herzien volgens de voorgeschreven richtlijnen van de Vlaamse Overheid departement Mobiliteit en Openbare Werken. Door middel van de sneltoets werd gekozen voor spoor 1.

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 synthesenota werd afgerond in oktober 2018 en aan de RMC voorgelegd op 19 november 2018, eveneens met een gunstig advies als gevolg.

De GBC is omtrent de beleidsnota éénmaal samengekomen, nl. op 24 mei 2019. Het verslag van de GBC wordt opgenomen in bijlage.



Participatietraject

Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009, gewijzigd op 10 februari 2012 voorziet een participatietraject voor elk mobiliteitsplan.

Op 26 juni 2017 keurde de gemeenteraad het communicatie- en participatietraject, zoals terug te vinden in de bijlage van de oriëntatienota, goed. Per fase werd een aangepast traject gevolgd, waarvan het resultaat resp. in de oriëntatienota en de synthesesnota werd neergeschreven. Na de voorlopige vaststelling van dit beleidsplan door de gemeenteraad (juni 2019) volgde nog een publieke consultatieronde. Deze publieke consultatieronde ging door tussen 20 augustus en 30 september 2019. Een synthese van de binnengekomen opmerkingen en reacties is terug te vinden in de bijlage.

De resultaten van deze publieke consultatieronde werden zowel besproken in de gemeentelijke mobiliteitsraad (26/11/2019) als op een projectstuurgroep (3/12/2019). Deze projectstuurgroep (PSG) vervangt de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) die door het nieuwe mobiliteitsdecreet van 26 april 2019 werd afgeschaft. De PSG omvat dezelfde leden als de GBC (zie hieronder voor de samenstelling). Ook het verslag van de PSG is terug te vinden in bijlage.

Samenstelling Gemeentelijke Begeleidingscommissie

De gemeentelijke begeleidingscommissie (afgekort GBC) vormt de spil van dit planningsproces. Zij is als volgt samengesteld:

Dirk De Maeseneer	gemeente Melle - burgemeester
Dirk Gistelincx	gemeente Melle – schepen voorzitter
Wim Verween	gemeente Melle - gemeenteraadslid
Dominique Vandermeersch	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Lieven Volckaert	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Anne Dalemans	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Steven Van de Vyver	gemeente Melle – mobiliteitsambtenaar
Benoit Soenen	lokale politie
Katia Rottiers	Vlaamse Overheid – departement MOW
Lucie Pertry	Vlaamse Overheid – AWW Oost-Vlaanderen regiomanager
Maikel Kegels	Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
Carolina De Winne	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Kris Van Buynder	NMBS
Samuel Beernaert	Infrabel
Joris De Wilde	Fietsersbond Melle
Bart Antheunis	Waterwegen & Zeekanaal

INFORMATIEF DEEL

2. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

Analyse van de bestaande ruimtelijke en mobiliteitstoestand

De gemeente Melle telde 11.321 inwoners op 1 januari 2017. In 2005 (bij de goedkeuring van het vorige mobiliteitsplan) waren er dat nog maar 10.555 inwoners. Sindsdien is de bevolking gestaag gestegen. Aangezien de gemeente 1.514 ha groot is, komt dit vandaag neer op een bevolkingsdichtheid van 748 inwoners/km². Daarmee behoort Melle tot een van de dichter bevolkte gemeenten van het arrondissement Gent. Aan Melle grenzen volgende gemeenten in wijzerzin: Gent, Destelbergen, Wetteren, Oosterzele en Merelbeke.

De gemeente wordt in het noordoosten afgebakend door de Schelde. Daarenboven wordt ze tevens doorkruist en opgedeeld door diverse belangrijke andere infrastructuren: De Ring R4 rond Gent, de autostrade E40 Brussel-Oostende, de Brusselsesteenweg (N9) alsook diverse spoorlijnen en spoorwegbundels Gent-Aalst, Gent-Brussel en Gent-Zottegem. De Schelde (en de Ringvaart) zijn bevaarbaar voor schepen tot 2.000 ton, maar er geen enkel bedrijf op het grondgebied van Melle dat hiervan gebruik maakt.

Een belangrijk aspect is dat diverse van de bestaande infrastructuur het gemeentelijke belang overschrijden. Zowel de autosnelweg E40 als de ringweg R4 zijn van bovenlokaal niveau op Vlaams niveau. Daarenboven kan ook de gewestweg N9 (Brusselsesteenweg) als weg van bovenlokaal niveau op regionaal niveau beschouwd worden. Alle drie kennen een hoge verzadiging op piekmomenten en zijn ook onderdeel van het vrachtrouten netwerk waarop kilometerheffing van toepassing is.

Melle geniet van de verkeersinfrastructuur die het grootstedelijk gebied Gent bedient en ontsluit. De gemeente Melle beschikt over een gemakkelijke aansluiting op de autosnelweg E40 door middel van de op- en afrit van de R4 met de Brusselsesteenweg (N9), maar ook de op- en afrit E40 te Merelbeke is bereikbaar vanuit Melle via de Caritasstraat en de Gontrode Heirweg.

Melle wordt bijzonder goed bediend door de NMBS. De gemeente heeft twee treinstations op haar grondgebied nl. in Melle en in Gontrode. De stations van Merelbeke, nabij Melle-Vogelhoek, en Kwatrecht liggen voor vele inwoners eveneens binnen wandelbereik.

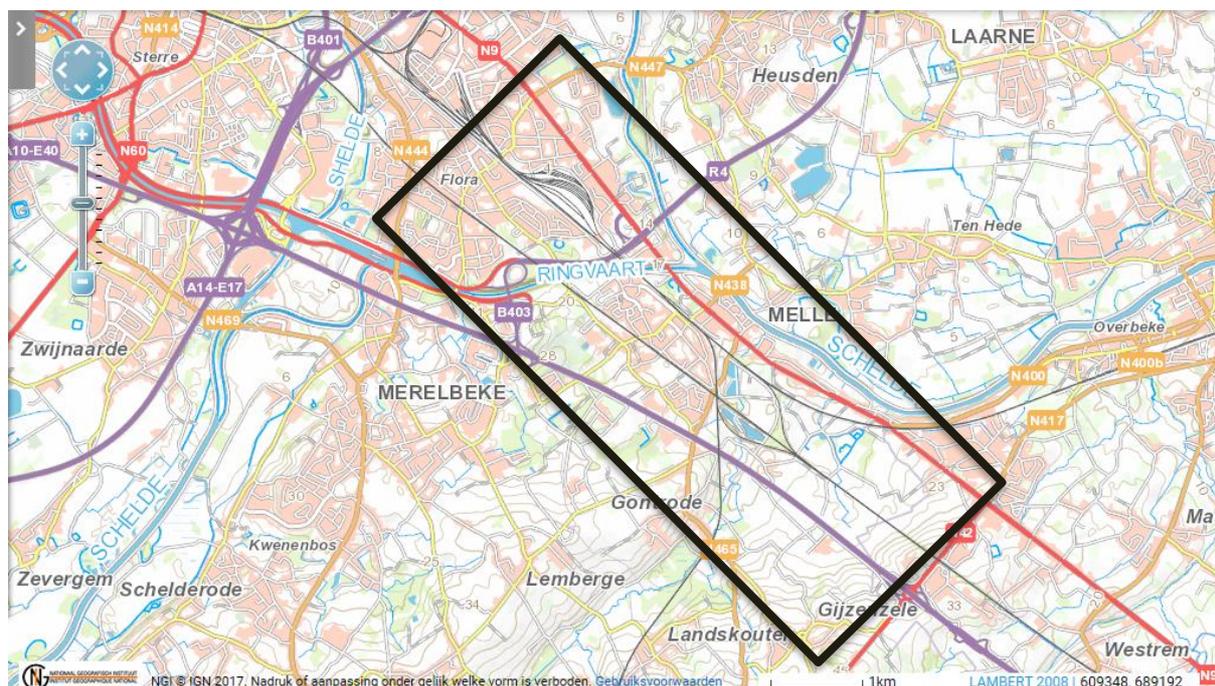
Melle bestaat uit twee deelgemeenten, Melle en Gontrode. De deelgemeente Melle op zich bestaat uit twee duidelijk gescheiden wijken, het centrum en Melle-Vogelhoek, ten noorden van de Ringvaart, aansluitend bij Gent. Melle-Vogelhoek groeide als woonwijk uit begin 20^{ste} eeuw, mede onder invloed van het nabijgelegen rangeerstation van Merelbeke, waarvan een groot deel gelegen op Mels grondgebied. Melle-centrum is geënt op de Brusselsesteenweg N9. Deze steenweg snijdt het centrum middendoor en is ook drager van het openbaar vervoer. Tussen de steenweg en de Schelde ligt de oude dorpskern, met enkele typische smalle straten, gesloten bebouwing, en met hoofdzakelijk een woonfunctie. Aan de andere zijde van de Brusselsesteenweg ligt de nieuwe centrumwijk met het gemeentehuis, het station en handelszaken. De Brusselsesteenweg N9 vormt doorheen de volledige gemeente een bebouwd lint met een gemengde functie (wonen, handel, diensten), en oorspronkelijk ook veel glastuinbouw, maar deze is geleidelijk aan het verdwijnen.

Melle heeft zowel stedelijke als landelijke kenmerken. In het noordwesten loopt de stad Gent bijna naadloos over in Melle en in het zuiden leunt de landelijke deelgemeente Gontrode nauw aan bij de landelijke regio rond Sint-Lievens-Houtem en Zottegem, de overgangszone naar de Vlaamse Ardennen. Behalve een groene zone rond Gontrode (o.a. Aelmoeseneiebos) en het natuurgebied Kalverhage heeft Melle weinig open groene ruimte. De oorspronkelijke open koutergebieden van Gontrode worden reeds lang voor een groot deel ingenomen door

proefvelden en gebouwen van de administratie landbouw en door de Universiteit Gent. Verder komen een aantal grote kasteelparken voor en paalt een klein woongebied aan de grens met Wetteren (Kwatrecht), gemengd met oudere, vervallen bedrijvigheid.

Melle kent geen omvangrijke bedrijvigheid. De bedrijven die er gevestigd zijn, zijn ambachtelijke bedrijven die verspreid liggen over de gemeente. Langs de Gontrode Heirweg en de E40 heeft zich recent wel een lokaal bedrijventerrein ontwikkeld. Aan de overzijde van de E40 is eveneens een kleine bedrijfsconcentratie.

Melle beschikt over een aantal culturele voorzieningen, voornamelijk gelegen in Melle-centrum en Vogelhoek. Melle beschikt bovendien over een goed uitgebouwd onderwijsnet met drie secundaire scholen en één hogeschool (HoGent agro- en biotechnologie gelegen langs de N9 Brusselsesteenweg).



Figuur 1 : Situering gemeente op topokaart

Bron : NGL, topoviewer

Overzicht knelpunten en toekomstige mobiliteitsbehoeften

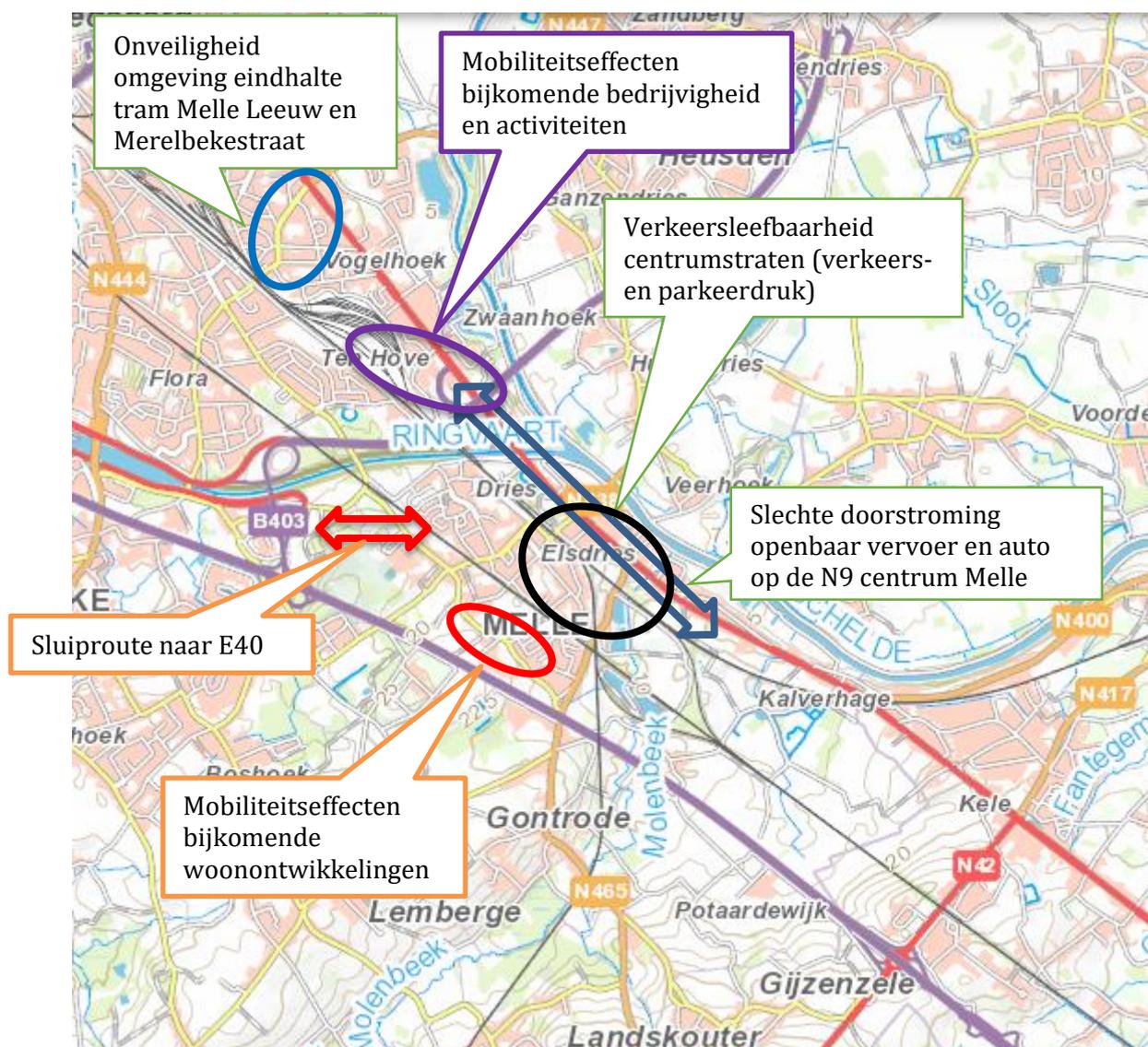
De volgende knelpunten op mobiliteitsvlak doen zich in de gemeente voor en werden via de resultaten van het onderzoek verfijnd (voor cijfermatige onderbouwing verwijzen we naar de synthesenota):

- 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 (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 fietsroutenetwerk (met o.a. verschillende fietssnelwegen 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
 - Merelbekestraat
 - 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.

De gedetecteerde knelpunten worden hieronder weergegeven op kaart.



Figuur 2 : Knelpuntenkaart
bron : NG,I topoviewer

Strategische doelstellingen

Door de opmaak (en herwerking) van dit mobiliteitsplan verklaart de gemeente zich akkoord met de vijf basisdoelstellingen van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen. Door de keuze van deze vijf doelstellingen voor alle gemeentelijke mobiliteitsplannen kunnen alle gemeenten duidelijk bijdragen tot de realisatie hiervan. De aanpak van het mobiliteitsprobleem is immers een zaak van alle steden en gemeenten, provincies, gewesten, ... samen. Dit komt ook een (globale) latere evaluatie van het mobiliteitsbeleid ten goede.

De basisdoelstellingen voor een duurzamer mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau zijn de volgende:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen (bereikbaarheid)
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven (toegankelijkheid)
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (verkeersveiligheid)

- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit (verkeersleefbaarheid)
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit (natuur en milieu)

Duurzame mobiliteitsscenario's

In de synthesesnota werd een nieuw duurzaam mobiliteitsscenario opgebouwd aan de hand van 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

Van de verschillende voorstellen binnen de vijf bouwstenen werden via het participatietraject de voor- en nadelen tegen elkaar opgesomd en afgewogen. Geen enkel werd volledig afgewezen. Het nieuwe duurzame mobiliteitsscenario dat in het richtinggevend deel zal worden uiteengezet steunt nog volledig op deze vier bouwstenen.

Relatie met andere beleidsplannen

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd in 2012 goedgekeurd, enkele jaren na het eerste gemeentelijk mobiliteitsplan. Het voorliggend mobiliteitsplan neemt integraal de ruimtelijke opties uit het gemeentelijk structuurplan over. Het huidig mobiliteitsplan blijft dus binnen de krijtlijnen van dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en bijgevolg ook van alle andere plannen op het hoger niveau (ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, provinciaal ruimtelijk structuurplan).

RICHTINGGEVEND DEEL

3. Operationele 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. Naventant 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.

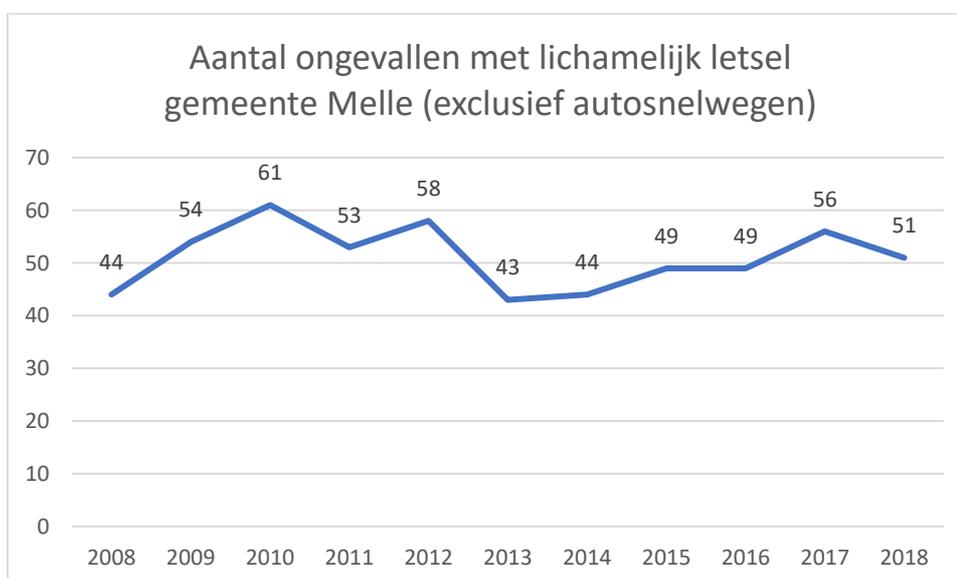
De gemeente Melle ambieert eveneens het verminderen van het aantal voertuigkilometers voor personenvervoer en voor goederenvervoer, een verbetering van de milieukeurmerken van de vloot en de gebruikte brandstoffen, en dit in het kader van het **duurzaam energieactieplan**, goedgekeurd in de gemeenteraad 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 voortransportmiddel 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 voortransport stijgt van 25% naar 33%
- De ongevallencijfers worden binnen 5 jaar met 10% verminderd. Het betreft specifiek de ongevallen met lichamelijk letsel op het grondgebied van de gemeente Melle exclusief de autosnelwegen (E40 en R4). Dit aantal stagneert reeds jaren (ca. 50 per jaar of één per week).



Figuur 3 :Evolutie aantal ongevallen met lichamelijk letsel

Bron : Statistiek Vlaanderen

- Doorstroming openbaar vervoer op de N9 : een verhoging van de commerciële snelheid tussen het Gemeenteplein en Collegebaan

4. Het duurzaam beleidsscenario

In het vorige beleidsplan van Melle werd reeds een duurzaam beleidsscenario ontwikkeld. Het nieuwe beleidsscenario borduurt hierop verder.

Het beleidsscenario is vooral gericht op het verhogen van de verkeersleefbaarheid, zowel in de kern van Melle door verkeerscirculatieve maatregelen en aangepast inrichting van straten en pleinen ten voordele van voetganger en fietser, als in de schoolomgevingen en de verschillende woonwijken, die allen in aanmerking komen voor zone 30-maatregelen.

Voor interne verplaatsingen binnen Melle zijn wandelen en fietsen de geprefereerde vervoermiddelen. De veiligheid van voetgangers en fietsers wordt verbeterd door de realisatie van samenhangende, comfortabele, continue en veilige routes, door het wegwerken van verkeersknelpunten en ongevallenconcentraties, door het voorzien van goede oversteekplaatsen. Waar nodig en nog niet aanwezig worden vrijliggende fietspaden voorzien langs drukke verbindingswegen en waar mogelijk ook fietsstraten ingericht, waar de fietser voorrang krijgt op het autoverkeer. De gemeente Melle is tevens een knooppunt van verschillende fietssnelwegen en zal de uitbouw ervan ondersteunen. Ook voor verplaatsingen buiten Melle is de fiets het geprefereerd vervoermiddel, naast het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer wordt verder uitgebouwd. De verschillende stationsomgevingen die de gemeente rijk is, worden optimaal bereikbaar volgens het STOP-principe. De stationsomgeving van Melle wordt uitgebouwd als mobipunt met bijkomende fietsenstallingen, fiets- en autodelen. De gemeente dringt aan bij De Lijn voor de doortrekking van de tram zo dicht mogelijk tot bij het centrum. De doorstroming van de bus op de Brusselsesteenweg doorheen het centrum wordt verbeterd.

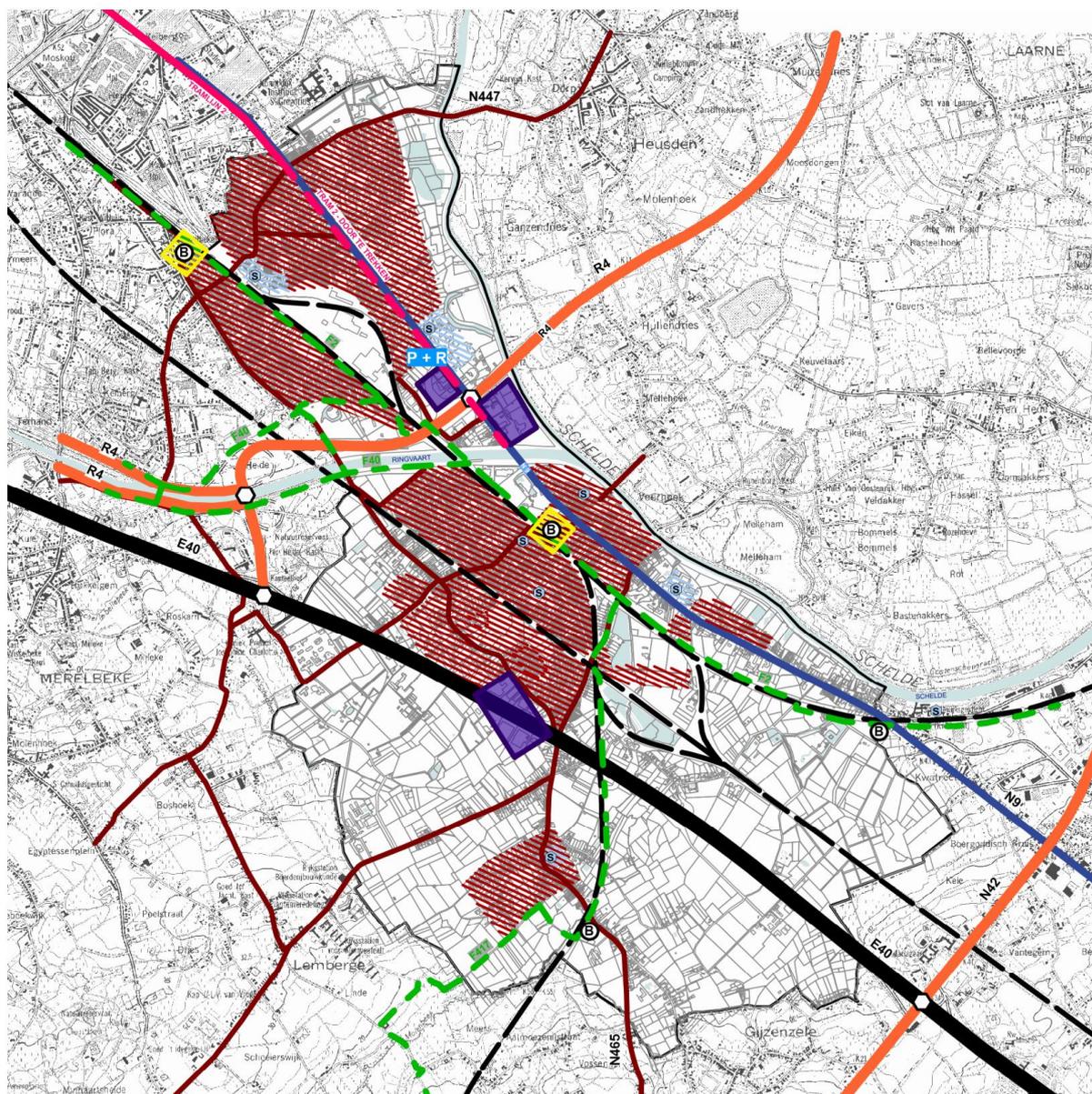
Melle wordt met de E40 en de R4 doorsneden door het hoofdwegennet, dat echter op piekmomenten verzadigd is. Oplossingen voor een betere doorstroming op dit hoofdwegennet zullen automatisch hun impact hebben op de doorstroming op het onderliggend wegennet, in eerste instantie op de N9 Brusselsesteenweg, maar ook sluipverkeer op lokale wegen wegnemen.

Diverse flankerende maatregelen worden genomen om het duurzame vervoersbeleid meer kracht bij te zetten, i.h.b. om de publieke betrokkenheid bij het gemeentelijke mobiliteitsbeleid te verhogen, een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren, een planmatige aanpak te ondersteunen en de druk op het leefmilieu (veroorzaakt door het verkeer) te verminderen.

In de volgende kaart wordt dit scenario schematisch weergegeven.

In de volgende hoofdstukken wordt dit beleidsscenario verder uitgewerkt volgens de drie werkdomeinen:

- Werkdomein A : ruimtelijk
- Werkdomein B : verkeersnetwerken
- Werkdomein C : ondersteunende en flankerende maatregelen



Legende

- | | | | |
|---|-------------------------|---|---|
|  | gemeentegrens |  | voorstadsstation - multimodaal te versterken (mobipunt) |
|  | spoorwegen |  | tramlijn |
|  | hoofdweg |  | doortrekken tramlijn |
|  | primaire weg |  | Fietssnelwegen |
|  | secundaire weg |  | Park + Ride |
|  | lokale weg |  | bedrijventerreinen |
|  | knooppunt | | |
|  | verblijfsgebieden | | |
|  | school + schoolomgeving | | |

Figuur 4 : Duurzaam beleidsscenario

5. Ruimtelijk beleid

Op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen volgt het nieuwe duurzaam beleidsscenario volledig de opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Daarnaast zijn er een aantal lopende ruimtelijke projecten met impact op de mobiliteit, het BPA Gontrode Heirweg en de verhuis van de gemeenteschool. Dit laatste wordt verder besproken in het hoofdstuk voetgangersverkeer-verblijfsgebieden.

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.

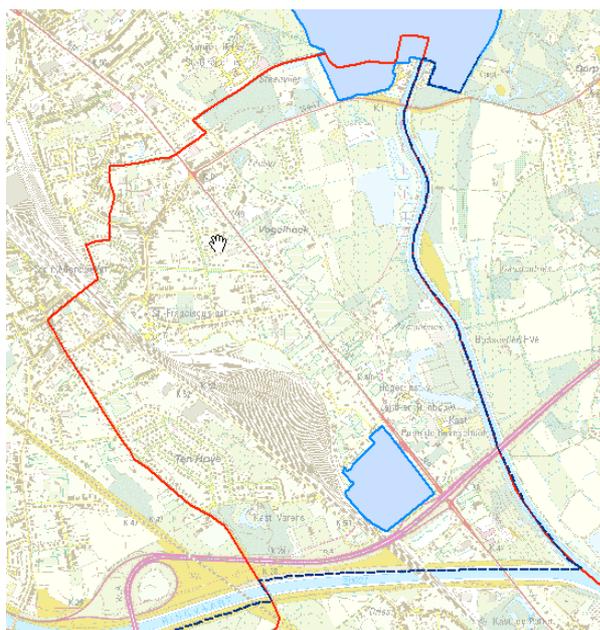
Landbouw is en blijft de belangrijkste beheerder van de open ruimte. Deze blijft in de toekomst voldoende rekening houden met het fysisch systeem. Ook mogelijkheden tot landschapsbehoud, natuurontwikkeling en zachte recreatievormen worden in de open ruimte benut. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de 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,...).

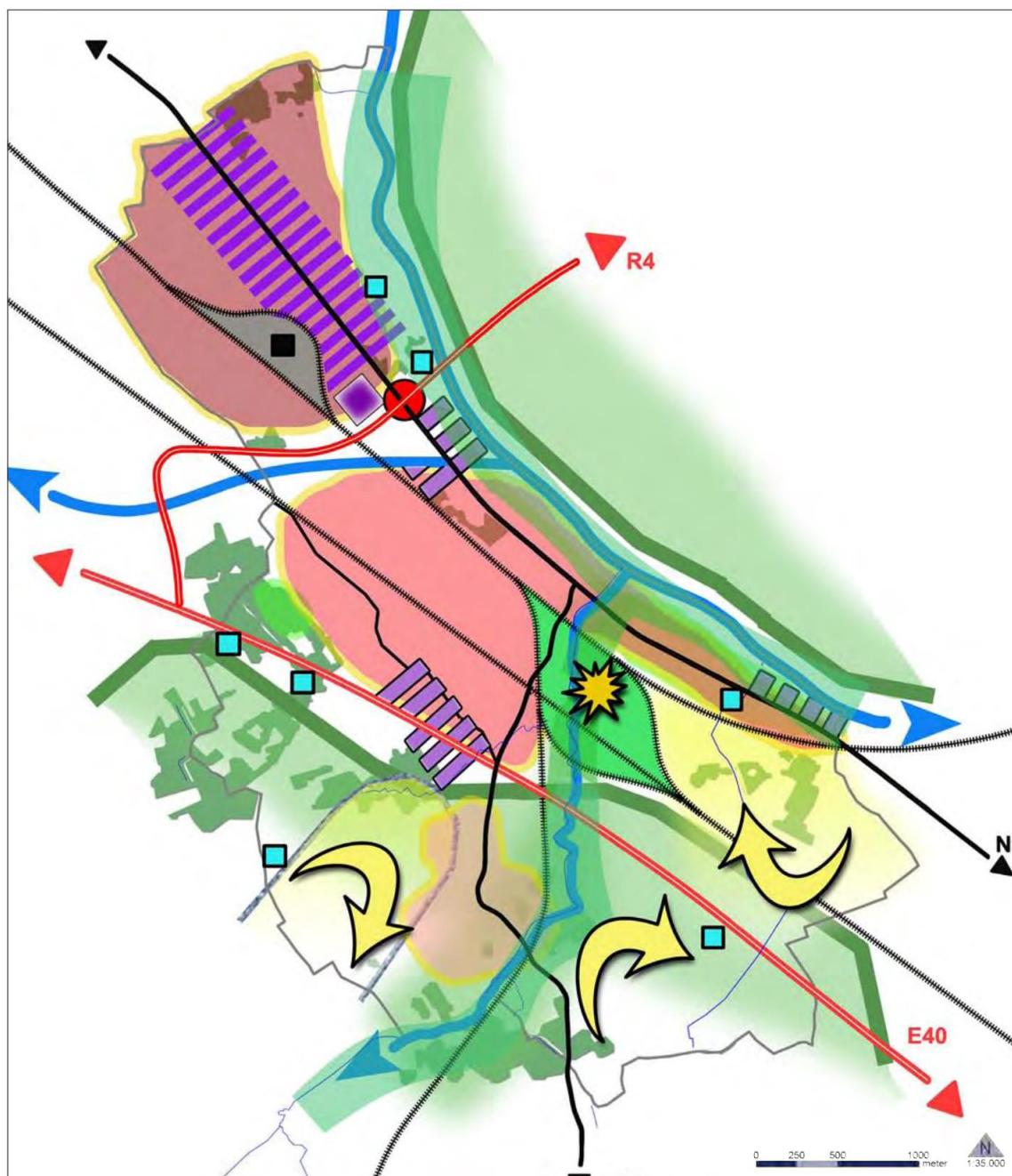
Anderzijds heeft de gemeente reeds voldoende voorzieningen langsheen de Brusselsesteenweg en is het niet de bedoeling nog extra verkeersgenererende activiteiten, die zich zouden kunnen vestigen langsheen deze steenweg t.g.v. de ligging binnen het grootstedelijk gebied Gent, aan te trekken. De gemeente 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.¹

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.

¹ De gemeente beschikt sinds februari 2014 over een stedenbouwkundige verordening. Hierin worden o.a. lagere drempelwaarden voor de opmaak van een mobiliteitsstudie bij bouwaanvragen opgelegd voor kantoren en handelszaken dan de Vlaamse normen, naast een parkeernorm van 1,5 PP per appartement.



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

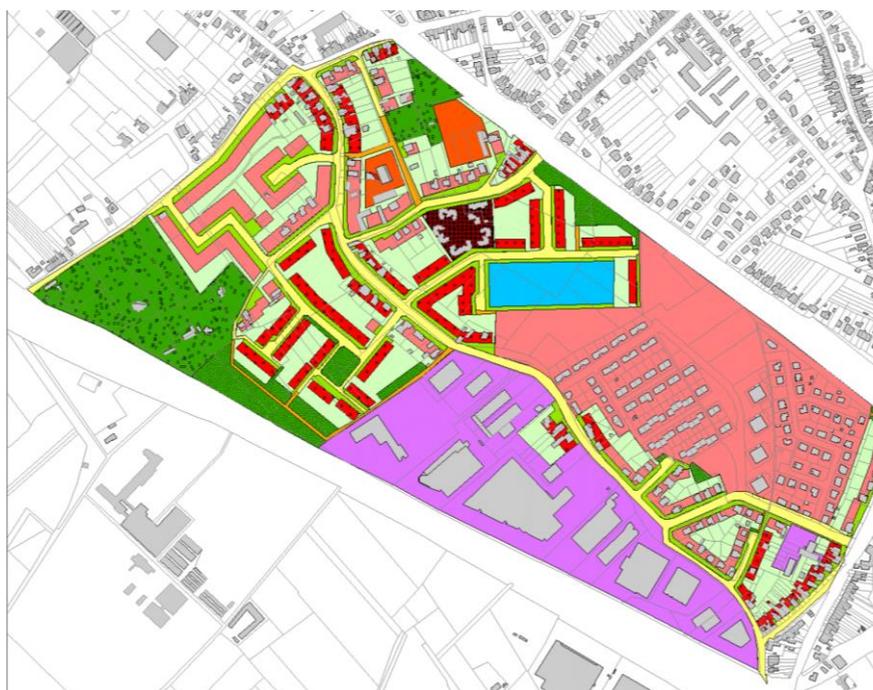
Figuur 5 : Synthese gewenste ruimtelijke structuur Melle
 bron : GRS Melle, Veneco (2012)

Lopende projecten

BPA Gontrode Heirweg

Het BPA Gontrode Heirweg omvat het gebied langsheen de Gontrode Heirweg, de E40, de spoorweg, de Caritasstraat/Lindestraat en de N465 Geraardsbergsesteenweg. Het plan valt uiteen in drie delen:

- Deel A detailleert het deel van het woonuitbreidingsgebied voor een private verkaveling van ca. 250 woningen. Nog ca. 10,5 ha kan hiervan nog ontwikkeld worden.
- Deel B bestemt een deel van het woonuitbreidingsgebied voor sociale woningbouw voor ca. 300 woningen, hiervan ligt nog ca. 2,2 ha vrij
- Deel C legt de inrichting van de ambachtelijke zone langsheen de E40. Dit project werd een enige jaren geleden gerealiseerd.



Figuur 6 : BPA Gontrode Heirweg

De gemeente wenst geen verdichting van het BPA. Een andere inrichting van het gebied is wel mogelijk.

Herlokalisatie gemeenteschool

De gemeentelijke basisschool is momenteel gehuisvest in verouderde gebouwen langs de drukke N9 te Melle. De gemeente heeft beslist de school te herlokaliseren naar een nabijgelegen schoolsite die onlangs leeg is komen te staan (Lucernacollege).

De toekomstige site (Vossenstraat-Beekstraat-Spoorlaan) is zeer ruim en ligt in een residentiële omgeving nabij de kern. Alle aanwezige schoolpaviljoenen zullen gesloopt worden, met inbegrip van de sporthal. Daarnaast wenst de gemeente op de schoolsite voor- en naschoolse opvang, vakantieopvang, muziekschool, brede schoolfaciliteiten, buitenspeelplaatsen, functionele groenzones, fietsbergingen, voet- en fietsontsluitingen en perifere bezoekersparking te voorzien (zie verder). Naast de school zal de site ook ruimte bieden aan een turnhal en een kinderdagverblijf, eventueel in combinatie met kleinschalige sociale woningbouw.

6. Verkeersnetwerken

Categorisering autoverkeer

Voor de categorisering wordt uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Er worden een drietal functies onderscheiden:

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden
- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

Aan elke categorie wordt op een bepaald niveau een specifieke functie toebedeeld, waaraan ruimtelijke gevolgen, zoals vormgeving en inrichting, zijn verbonden.

Op niveau van Vlaanderen en de provincie werden de hoofdwegen (wegen met een internationale en een gewestelijke verbindingfunctie), primaire wegen (wegen met verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamel functie op Vlaams niveau) en secundaire wegen (wegen met een verbindingfunctie en verzamel functie op lokaal en bovenlokaal niveau) afgebakend.

Hoofdwegen en primaire wegen:

- 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

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 (zoals aanleg spitsstrook op E40 tussen Wetteren en Merelbeke, verhogen capaciteit oprit Merelbeke richting Brussel).²

Secundaire wegen:

Voor Melle is de N9 als secundaire weg geselecteerd:

- N9 tussen R40 (Gent) en N465 : type III³
- N9 tussen N465 en N46 (Erpe-Mere) : type II

Lokale wegen:

De volgende wegen worden geselecteerd als lokale type I:

- N447 Heusdenbaan

² Er loopt bij de Vlaamse Overheid een aanbesteding voor de studieopdracht die deze spitsstrook en de aansluiting van de R4 met de E40 verder moet onderzoeken

³ De N465 als eindpunt van de secundaire weg type III lijkt nogal arbitrair gekozen, omdat noch een buslijn stopt aan de N465, noch gebruik maakt van de N465. De secundaire weg type III loopt beter door tot aan het station van Kwatrecht.

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

Op niveau van de kern:

- Gontrode Heirweg
- Merelbekerstraat
- Scheldeweg
- N465 Geraardsbergsesteenweg

Op niveau van de wijk:

- Caritasstraat - Heidestraat
- Lindestraat – Kruisstraat – Gemeenteplein
- Begijnenwegel
- Kerkstraat (tussen brug en Dorpsplein)
- Wautersdreef
- Akkerstraat

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

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

- Het aantal lokale ontsluitingswegen wordt beperkt. Vallen weg als lokale ontsluitingsweg:
 - Tuinstraat (omwille van het gedeeltelijk éénrichtingsverkeer)
 - Driesstraat – Kruisstraat
 - Schauwegemstraat - Beekstraat – Vossenstraat
 - Driebunderputlaan
- De Gontrode Heirweg is voor al deze straten een alternatieve en meer aangepaste route
- De Scheldeweg blijft een lokale weg type II (ontsluitend), in tegenstelling tot het mobiliteitsplan van de gemeente Merelbeke
- N465 Geraardsbergsesteenweg (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.
- Mellestraat en Gontrode Heirweg ten westen van de Merelbekerstraat worden omgewisseld van functie.

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	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Tuinstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
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
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

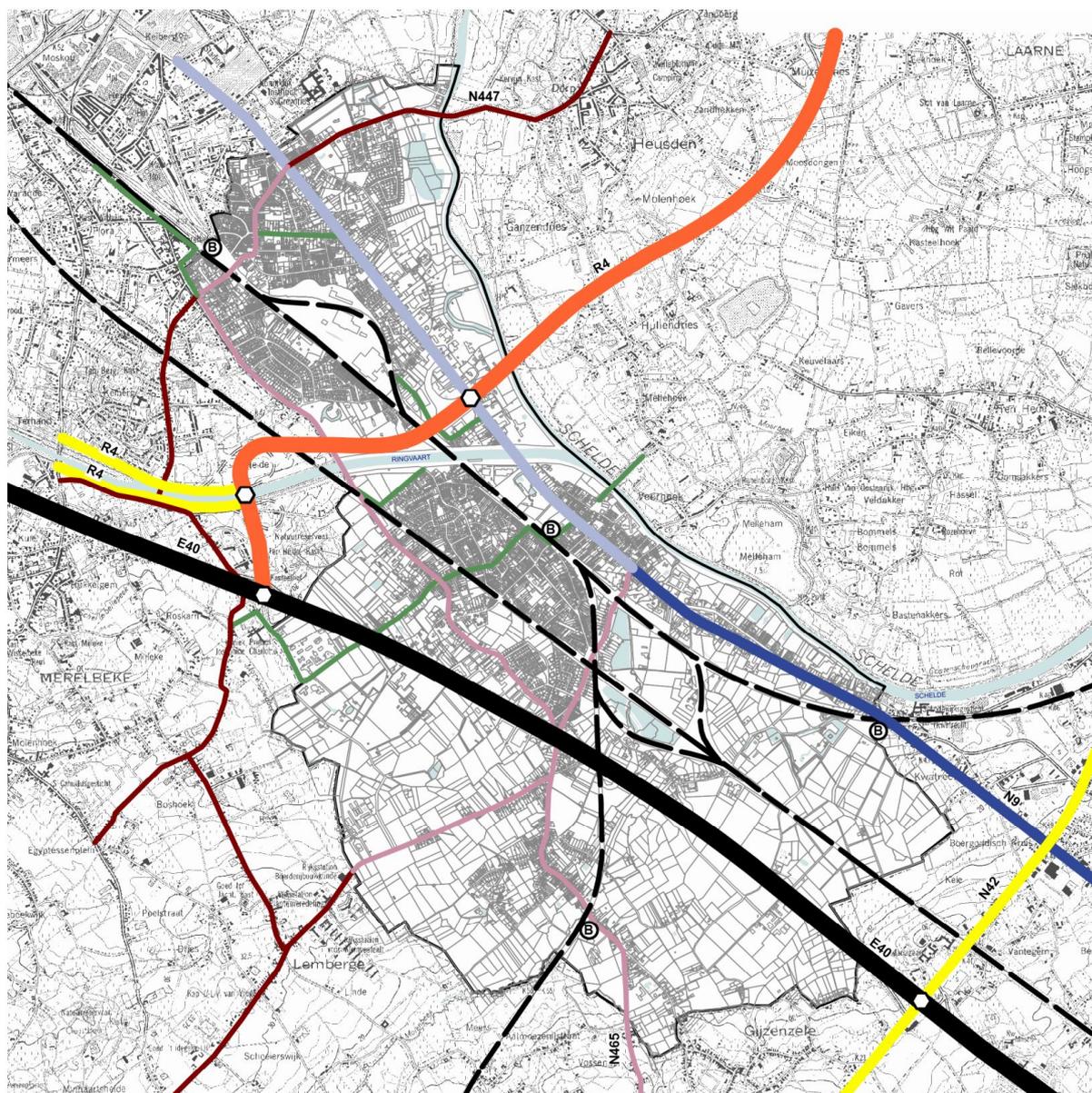
Tabel 1: Wijzigingen categorisering wegennet

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 7 : 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	- N447 Heusdenbaan	- Gontrode Heirweg - Merelbekestraat - N465 - Geraardsbergsesteenweg - Scheldeweg	- Caritasstraat - - Heidestraat - Lindestraat – - Kruisstraat – - Gemeenteplein - Begijnenwegel - Kerkstraat - Wautersdreef - 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
Voorrangregeling	voorrangsweg	voorrangsweg	Voorrang van rechts	Voorrang van rechts

Tabel 2: Inrichtingseisen lokale wegen

Vrachtverkeer

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

- N9 Brusselsesteenweg
- N447 Heusdenbaan

Op alle andere wegen is enkel plaatselijke bediening mogelijk. Indien blijkt dat dit niet het geval is, kunnen maatregelen worden genomen zoals het plaatsen van hoogteportieken en ANPR-camera's.

De gemeente streeft naar een goede ontsluiting van de verschillende bedrijvzones 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 Geraardsbergsesteenweg richting N9.
- 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 bedrijvzone 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 voor wat het personenverkeer betreft, het zwaar verkeer ontsluit via de Platanendreef en de Gontrode Heirweg.

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 zal nog enkel van toepassing zijn op delen van de gewestweg N9 Brusselsesteenweg, nl. tussen de Tuinbouwschool en de grens met Gent en tussen het College van Melle en de grens met Wetteren. In het overige deel van de N9 is de maximumsnelheid 50 km/u. De zone 50 op de N9 wordt dus uitgebreid met het deel tussen de Ringvaart en de Tuinbouwschool.

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
- Begijnenwegel
- Wautersdreef
- N465 Geraardsbergesteeweg
- Scheldeweg

Het deel Tuinstraat met fietspad blijft 50 km/u. Ook op alle landbouwwegen binnen de gemeente geldt al een snelheidsbeperking van 50 km/u.

30 km/u

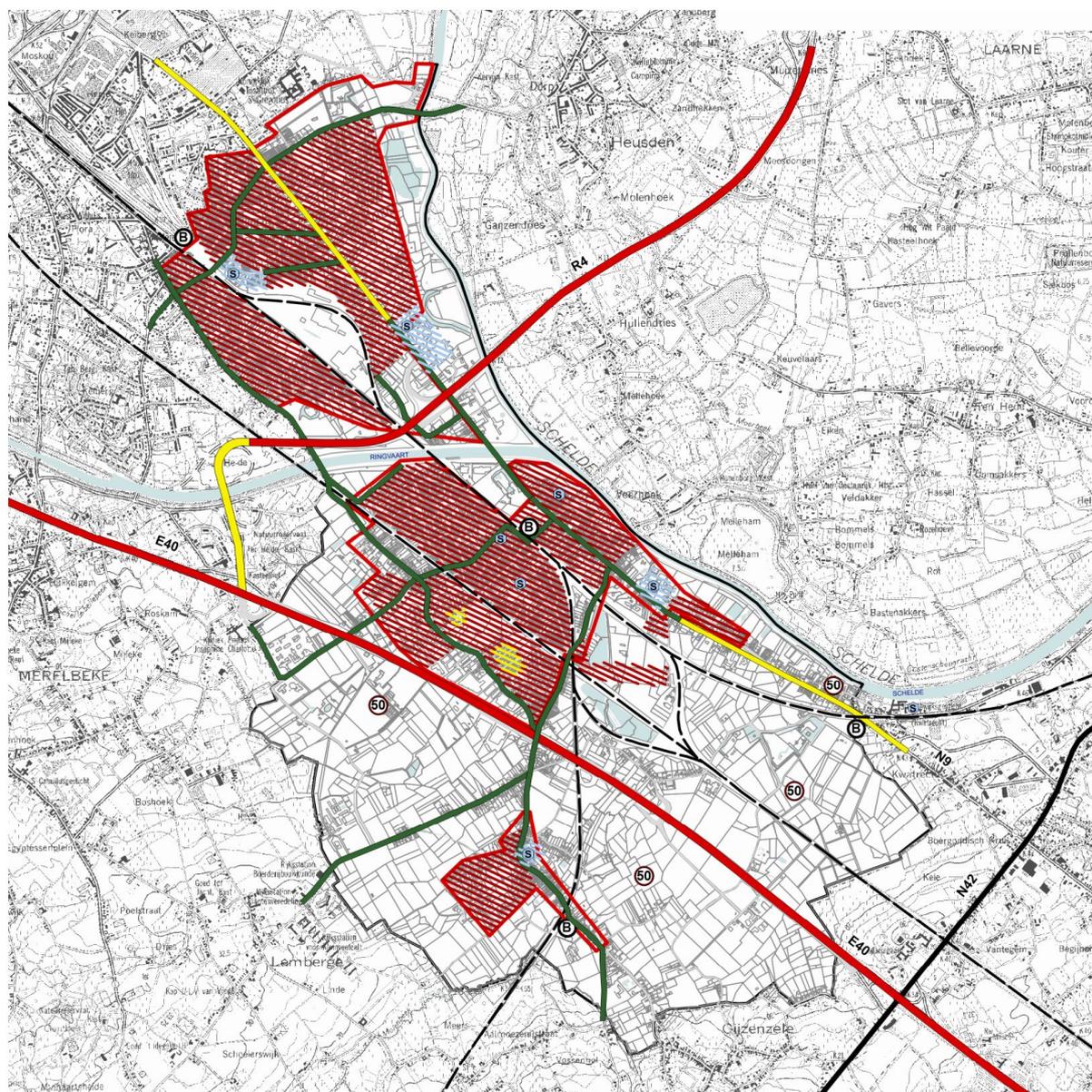
In de gemeente Melle zijn op dit ogenblik slechts een paar zone 30-gebieden afgebakend:

- 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

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, 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. Woonstraten die ook opgenomen worden in het fietsrouten netwerk (zie verder) krijgen hierbij prioriteit.



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 8 : 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. Mogelijke vragen naar zeer kort parkeren (vb. 30 minuten) in de buurt van de handelaars zullen wel onderzocht worden.

Het parkeeraanbod wordt wel op een aantal plaatsen beperkt bijgestuurd:

1° Door de binnenkort verbeterde toegankelijkheid van de treinperrons langs de kant Kruisstraat is het aangewezen om de blauwe zone te evalueren, en met name aan de zuidzijde van het station. Ook de Klinkerlaan aan de noordzijde van het station wordt opgenomen in de blauwe zone.

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. In afwachting hiervan wordt de volledige Hoveniersstraat opgenomen in de blauwe zone.

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

Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De organisatie van het openbaar vervoer zit, op Vlaams niveau, in een overgangsfase van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

Het vervoermodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit vervoermodel betreft een aanbodmodel waarbij ongeacht de vraag openbaar vervoer werd aangeboden. Bovendien zet de overheid met basismobiliteit vooral op openbaar vervoer in, en dus niet op andere modi, om de mobiliteit in Vlaanderen te garanderen. De Vlaamse overheid stelt bovendien vast dat mobiliteit te onafhankelijk bekeken wordt vanuit andere beleidsdomeinen, terwijl deze hier een grote impact op kunnen hebben.

De Vlaamse overheid verschuift met basisbereikbaarheid de klemtoon naar een vraaggestuurd en efficiënter systeem waarbij ook combimobiliteit een rol in opneemt. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen in mobiliteit maar voor de voor- en natrajecten wil de overheid andere vervoermiddelen inzetten zoals autodelen en deelfietsen. Daarnaast heeft basisbereikbaarheid tot doel om een betere afstemming te realiseren tussen verschillende beleidsdomeinen. In eerste instantie wordt hier gedacht aan de afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijk ordening, zowel op korte als lange termijn.

Concreet ziet de Vlaamse overheid vier vervoerlagen, die optimaal op elkaar afgestemd worden, om basisbereikbaarheid te realiseren:

- 1) treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer
- 2) kernnet: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer, waarbij bussen en trams kernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden
- 3) aanvullend net: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen. Ook functionele ritten vallen hieronder
- 4) vervoer op maat: lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvzones,...

Om lokale besturen nauw te betrekken werden in 2018 vervoerregio's samengesteld. De leden van deze raad werken mobiliteitsvoorstellen uit voor het aanvullend net en het vervoer op maat en adviseren het kernnet. De vervoerregio is ook verantwoordelijk voor de opmaak van een strategisch vervoerplan voor de regio. Mobiliteit moet hierbij globaal bekeken worden: personenvervoer en logistiek vervoer, naast openbaar vervoer, ook deelfietsen, deelauto's, taxi, ...

Melle behoort tot de vervoerregio Gent. De opstart ervan vindt plaats in de loop van de volgende maanden. Onderstaande visie zal door de gemeente worden ingebracht in de vervoerregioraad.

Uitbouw voorstadsnet Gent

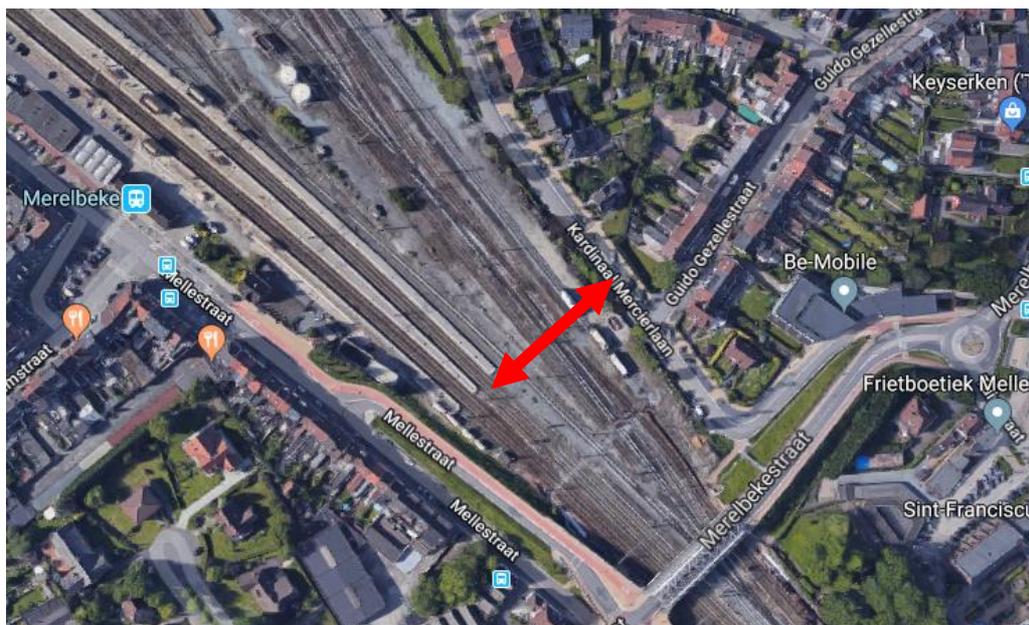
De gewenste verbindende openbaar vervoerstructuur is vnl. gericht op een vlotte relatie met Gent / Brussel en de omliggende kleinstedelijke gebieden Wetteren en Zottegem. Melle beschikt hierbij over niet minder dan vier spoorwegstations (Melle, Gontrode, Merelbeke en Kwatrecht) waarvan de actieradius (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 uitgebaut.

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.

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

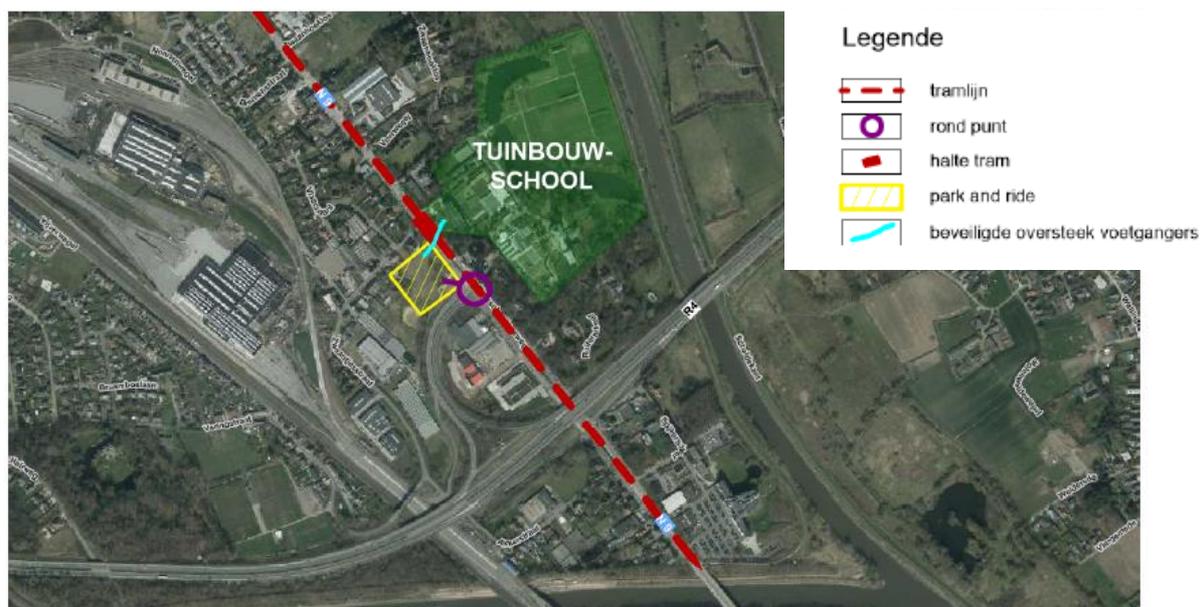
De toegankelijkheid van het station van Merelbeke wordt verhoogd door het creëren van een voetgangersonderdoorgang tussen K. Mercierlaan en de perrons. Dit kan verder onderzocht worden in het kader van de herontwikkeling van de binnenkort verlaten spoorwegwerkplaats van Gentbrugge.



Figuur 9 : Voorstel voetgangersonderdoorgang aan Merelbeke station

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. Waar deze parking juist zal komen, is nog niet bepaald ⁴. Deze parking moet voldoende groot zijn, eventueel in samenwerking met Eandis wier parking buiten de werkuren ter beschikking kan worden gesteld.

De gemeente stelt voor om de tram nog verder te verlengen in de richting van het centrum van Melle.



Figuur 10 : Voorstel herinrichting omgeving Tuinbouwschool

⁴ Het gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent deelplan R4/N9 Melle laat in het gemengd regionaal bedrijventerrein overal gemeenschapsvoorzieningen toe, zoals een P&R. Een bestemmingswijziging is dus niet nodig.

Streefbeeld overwegen Infrabel

Infrabel heeft in het kader van het verminderen van het aantal ongevallen op gelijkgrondse overwegen, dikwijls met dodelijke afloop, een streefbeeld opgemaakt voor de bestaande overwegen op het grondgebied van de gemeente Melle. Er komen vandaag nog vier gelijkgrondse overwegen voor op het grondgebied van Melle, allen op de spoorlijn naar Zottegem. In bijlage is de intentie van Infrabel voor deze vier overwegen opgenomen. Er is hierover nog geen consensus met de gemeente.

Uitbouw busnet

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, ondanks de selectie van de N9 als secundaire weg type III tot de N465, een zeer 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 gemeente wenst tevens vervoer op maat te organiseren tussen de verschillende kernen, waarbij de gemeentelijke diensten worden bediend en ook de wekelijkse markt. Samen met de vraag voor bijkomende ritten lijn 20 (Gentbrugge – Melle – Oosterzele) 's avonds en in het weekend, en de vraag voor een betere bediening van het ILVO langs de Scheldeweg, zal de gemeente dit inbrengen in de bespreking van het nieuw busnet in de vervoerregioraad.

Haltevoorzieningen

Haltes van het openbaar vervoer dienen optimaal te worden uitgebouwd. Goede wachtaccommodatie die beschutting bieden tegen weer en wind zijn daarbij onontbeerlijk. Ze dienen eveneens te worden uitgerust in functie van de multimodaliteit, namelijk het mogelijk maken om zonder problemen van het ene op het andere vervoersmiddel over te stappen.

Verschillende bushaltes op het grondgebied van Melle beschikken over fietsenstallingen en over comfortabele wachtaccommodatie. Het onderhoud ervan is een blijvend aandachtspunt.



Legende

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

Figuur 11 : 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
- Verdeldend 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 en de Schelde
- F417 fietssnelweg Melle – Zottegem langsheen spoorlijn 122⁵
- Varingstraat als verbinding tussen de F2 en de F40

Het zuidelijk deel van de fietssnelweg F40 stopt vandaag aan de brug van de Gontrode Heirweg over de Ringvaart. De voorziene route langsheen de Ringvaart richting Merelbeke is slechts mogelijk op lange termijn. De uitbouw op korte termijn van het noordelijk deel van de fietssnelweg F40 via de Verbrande Heiweg (grondgebied Merelbeke) zal deels hiervoor een alternatief zijn. Vooralsnog loopt de feitelijke fietsroute 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 meer veilige route te geven, is verder overleg nodig met de gemeente Merelbeke.

Het jaagpad langs de Schelde richting Wetteren en tussen Heusdenbrug en de Ringvaart 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)
- Gontrode Heirweg (verbinding met Merelbeke Flora)

⁵ Ter hoogte van het Aelmoezenijebos moet in de huidige stand van zaken omwille van de hoge natuurwaarde van dit bos de fietssnelweg de Neerstraat - Meersstraat – Stationswegel volgen.

- Merelbekestraat – N447 Heusdenbaan (verbinding met Heusden)
- Kerkstraat (verbinding met Wetteren ten Ede)

De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsrouten netwerk 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 :

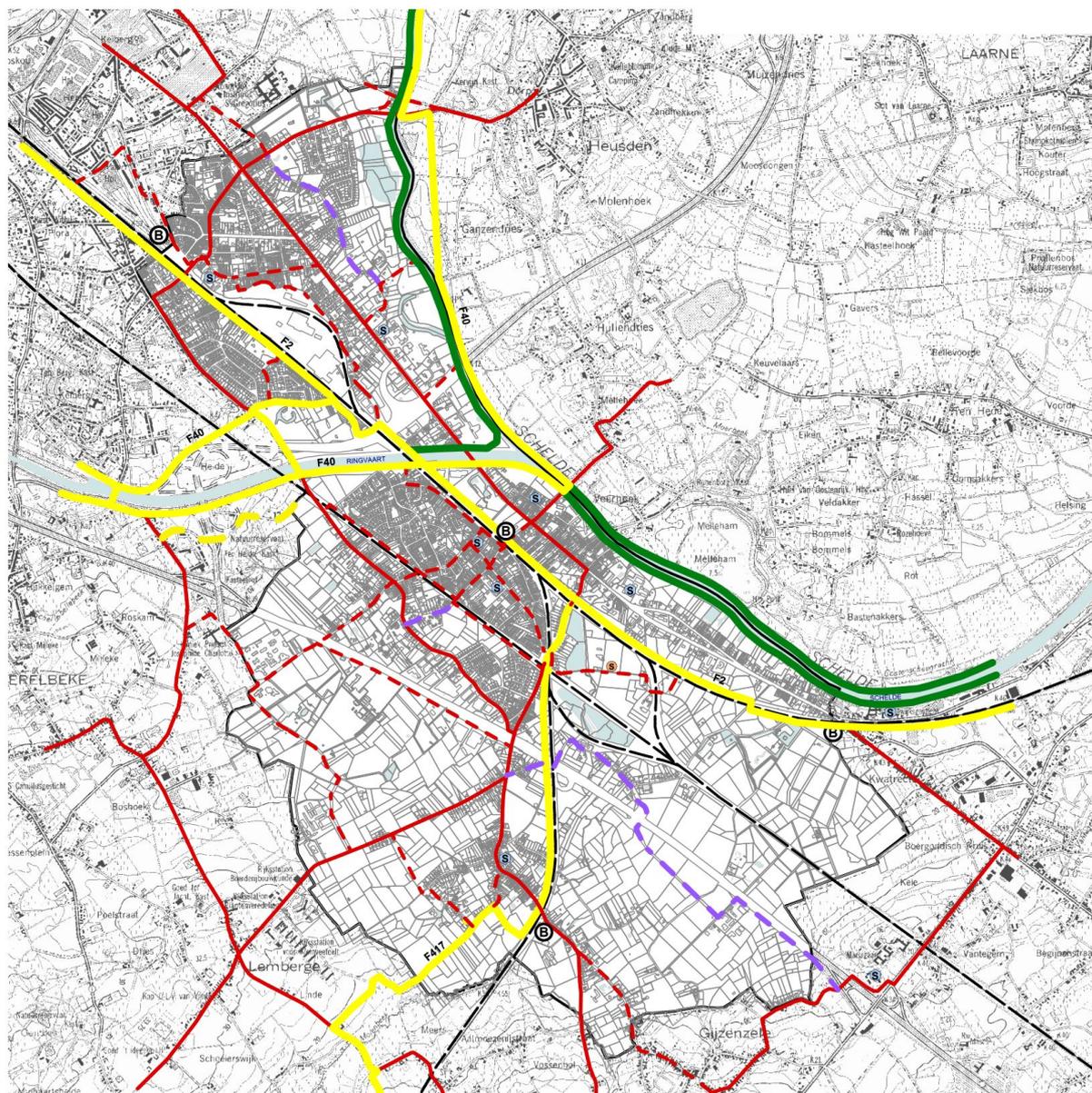
- 1) De lokale fietsroute sluit aan op het bovenlokaal fietsrouten netwerk (BFF of LAF)
- 2) De lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (BFF) of het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF) tenzij het wenselijk is om een extra sociaal veiliger 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 fietsrouten netwerk behoren (zoals goedgekeurd door de deputatie op 2/6/2016):

- 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 – Driesstraat
- Beekstraat – Schauwegemstraat
- Autostradeweg tussen Caritasstraat en N465 Geraardsbergsesteenweg
- Potaardestraat
- Vossenstraat tussen station en spoorweg (Schaapswegel)
- Ovenveldstraat – doorsteek Kouterslag - Kouterree
- Heidestraat
- Rechte Ree - Kapellendries

Bijkomend worden de volgende lokale routes voorgesteld

- Vossenstraat tussen Gontrode Heirweg en spoorweg (Schaapswegel): deze lokale fietsroute ontsluit het OCMW en een deel van de toekomstige woonontwikkeling aan de Gontrode Heirweg
- Kalverhagestraat – Proefhoevestraat (i.f.v. bereikbaarheid school Mariagaard, Kwatrecht)
- Oude Brusselse Weg



Legende

-  spoorweg
-  fietssnelweg
-  alternatief fietssnelweg - KT
-  functionele fietsroute (BFF)
-  lokale fietsroute
-  voorstel nieuwe lokale fietsroutes
-  langeafstandsfietsroute
-  school
-  sportinfrastructuur

Figuur 12 : 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 Meersstraat. 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 fietsssnelwegen 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 3: 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.

Langs 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. Maatregelen dienen hier genomen te worden om de barrièrewerking voor fietsers (en voetgangers) op de N9 te verminderen, specifiek tussen de Tuinbouwschool en de Ringvaart. Een fietsdoorsteek tussen de N9 en de fietssnelweg F2 langs de Ringvaart kan hierbij een veilig alternatief zijn.

Fietspaden ontbreken vandaag volledig langs

- 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 veiligheid van de fietser wordt verder ondersteund door de aanleg van een verkeerstafel ter hoogte van het nieuw sociaal huisvestingsproject.

De fietssnelweg tussen Gent en Wetteren moet nog quasi volledig worden aangelegd tussen de Ringvaart en Kwatrecht. Een aansluiting van belangrijke activiteiten langs de N9 Brusselsesteenweg zoals het ILVO op de fietssnelweg zal onderzocht worden.

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 (zie foto hiernaast).

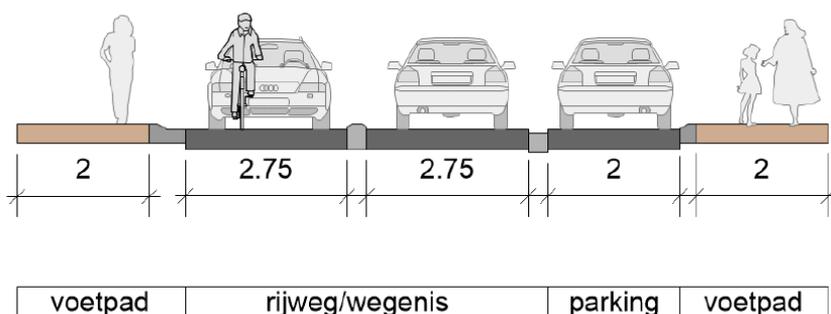


Het jaagpad langs de Schelde wordt ter hoogte van de bedrijvenszone Oude Heirbaan op termijn doorgetrokken richting Wetteren. Fietsdoorsteken tussen het jaagpad en de N9 Brusselsesteenweg worden gerealiseerd ter hoogte van de R4, de Zwaanhoeklos en ook nabij Heusdenbrug.

Aan Mellebrug wordt een betere aansluiting voorzien met het jaagpad kant Heusden (in overleg met de gemeente Destelbergen).

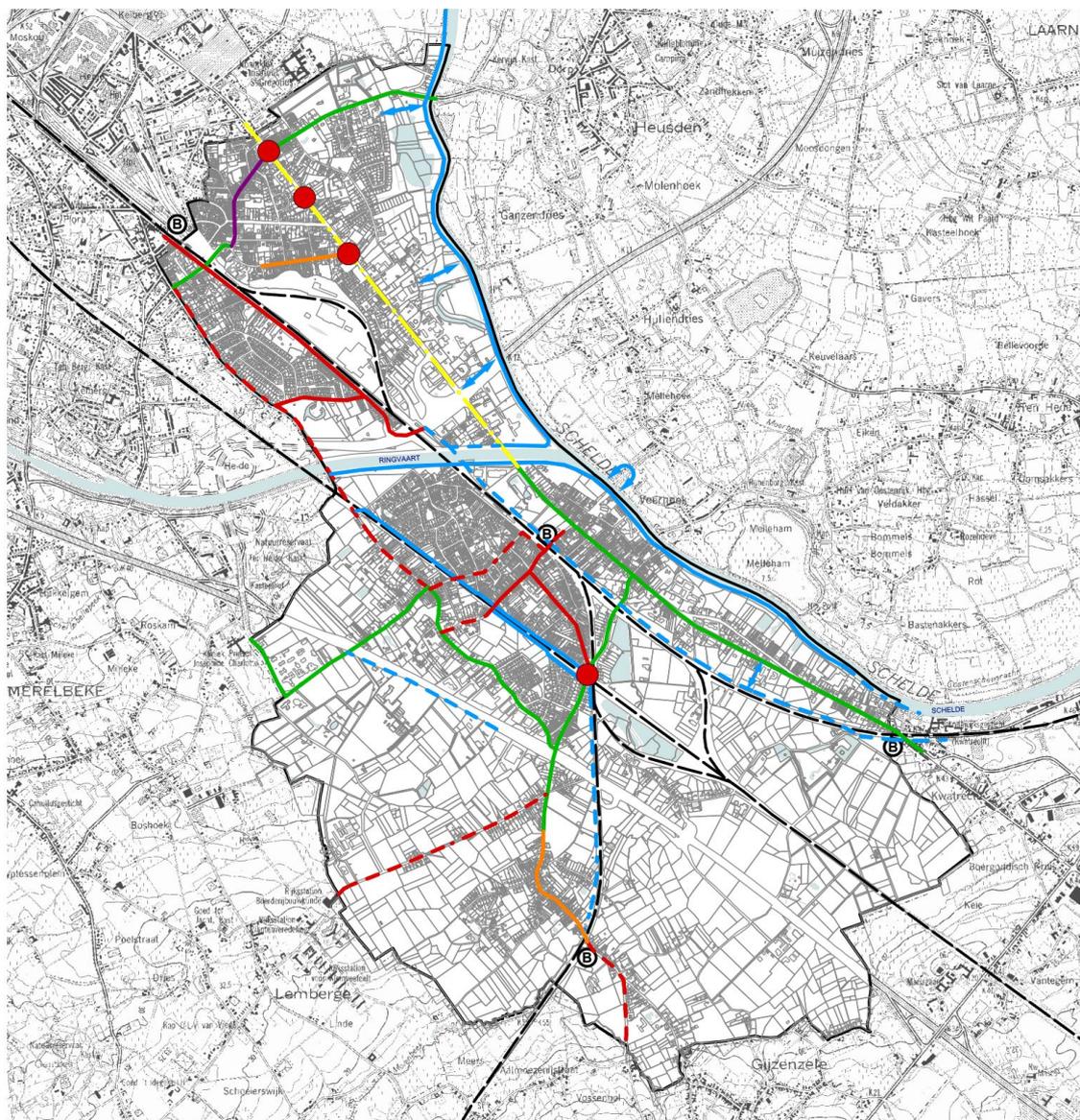
De Autostradeweg wordt doorgetrokken als fietsweg tot aan de Caritasstraat.

De Vossenstraat wordt als fietsas aangeduid in het woongebied ten zuiden van het station van Melle en heringericht tussen de spoorweg en het station op een dergelijke manier dat het inhalen van fietsers door een auto, vrachtwagen of bus niet mogelijk is. Dat noopt tot een smalle rijstrookbreedte van max. 2,75m en een fysieke scheiding van de twee rijstroken. Op die manier wordt een feitelijke fietsstraat gecreëerd, zonder dat een juridisch statuut van fietsstraat noodzakelijk is. Tussen de Gontrode Heirweg en de spoorweg wordt gekozen voor aanliggende fietspaden. Op die manier ontstaat een veilige en korte fietsverbinding tussen de woonontwikkeling langs de Gontrode Heirweg, de nieuwe locatie van de gemeenteschool en het station.



Figuur 13 : Voorstel nieuw dwarsprofiel Vossenstraat en Beekstraat/Schauwegemstraat

Dit typedwarsprofiel kan ook worden toegepast in de Beekstraat en de Schauwegemstraat omgevormd tot fietsstraat.



Legende

-  spoorweg
-  fietspad conform fietsvademecum
-  fietspad niet - conform fietsvademecum
-  bestaande fietsweg
-  fietsstraat
-  nieuw aan te leggen fietspad
-  nieuw aan te leggen fietsweg
-  verbeteren oversteekbaarheid wegvlak
-  fietsuggestiestroken
-  fietsdoorsteek
-  verbeteren oversteekbaarheid kruispunten

Figuur 14 : Fietsvoorzieningen

Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van belangrijke wegen dient te worden verbeterd, niet alleen voor fietsers. Daartoe worden onveilige kruispunten worden heringericht ter verhoging van de algemene verkeersveiligheid. Wij denken hierbij aan de kruispunten

- Melle Leeuw (N9 – N447)
- N9 Brusselsesteenweg – Tuinstraat
- Aan de handelszaken langs de N9 nabij Melle Leeuw
- N465 Geraardsbergsesteenweg – Schauwegemstraat – Ovenveldstraat (toegang tot sport- en recreatiepark Kouterslag).

Fietsstallingen

De gemeente Melle beschikt reeds over heel wat fietsstallingen bij belangrijke polen (zoals in kernen, bushaltes, sportvoorzieningen, scholen, musea,...). In de meeste omstandigheden voldoet het aantal vandaag aan de vraag. Regelmatig zal nagegaan worden of geen bijkomende fietsstallingen noodzakelijk zijn.

Aan het station werd een duidelijk tekort aan fietsstallingen geconstateerd. Bijkomende fietsstallingen aan de kant van de Kruisstraat, o.a. onder de vorm van fietslockers zal het gebruik van de fiets van en naar het station nog aantrekkelijker maken en de chaos aan de kant van het stationsgebouw wegnemen.



Ook op andere plaatsen worden volgens het STOP-principe bijkomende fietsenstallingen voorzien:

- Op het kerkplein
- Op het gemeenteplein (in de nabijheid van de handelszaken)
- En op alle andere plaatsen waar dit nodig blijkt te zijn, zoals Studio M.

Voetgangersverkeer

Verblijfsgebieden en schoolomgevingen

In de verschillende kernen van Melle 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), ook op de looplijnen van en naar het station. 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 meeste schoolomgevingen in Melle hebben reeds in het verleden een veiligere inrichting gekregen. De verhuis van de gemeentelijke school naar de Beekstraat biedt kansen om deze schoolomgeving bijkomend aan te pakken (zie vroeger).

Aan het Sint-Franciscusinstituut zal met verkeerscirculatieve maatregelen de schoolomgeving veiliger worden gemaakt:

- Eenrichtingsverkeer in de Nonnenwegel tussen de parking en de werkplaats van de Infrabel
- Verlengen van het éénrichtingsverkeer in de Tuinstraat tot aan de Begoniastraat
- Aanleg voetpad in de Nonnenwegel tussen de parking en de Tuinstraat



Figuur 15 : Voorstel aangepaste verkeerscirculatie schoolomgeving Sint-Franciscusinstituut

Toch is 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).

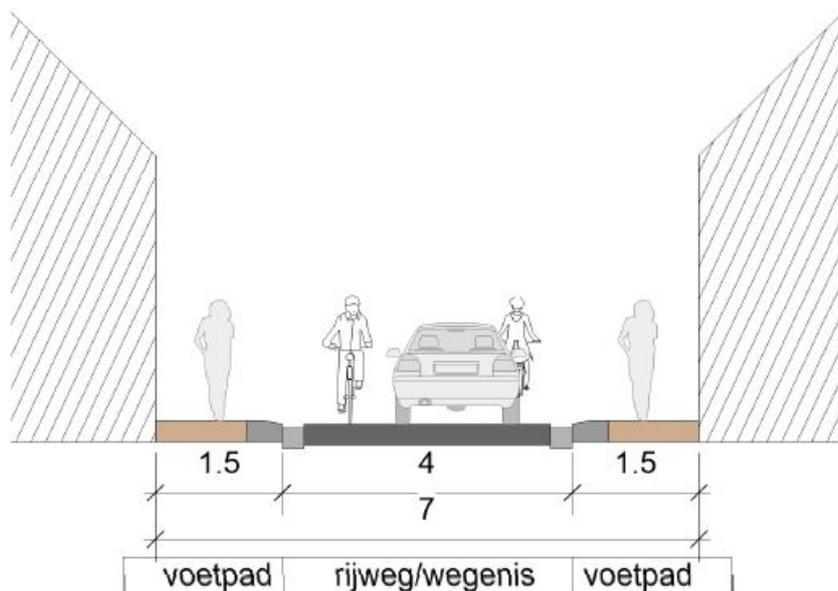
In volgende paragraaf wordt aangegeven hoe in de dorpskern van Melle kwaliteitsvolle verblijfsgebieden kunnen worden uitgebouwd door verkeerscirculatieve maatregelen en inrichtingsvoorstellen.

Dorpskern Melle

De dorpskern van Melle wordt een aangename, verkeersluwe omgeving door het openbaar domein meer in te richten op maat van de fietser en de voetganger en door in te grijpen in de verkeerscirculatie.

- Eénrichtingsverkeer in de Kerkstraat richting de brug over de Schelde tot aan het Dorpsplein
- De omgekeerde richting kan zowel via de Kloosterstraat als de Wezenstraat gebeuren.
- Behoud van het systeem van schoolstraat in de Wezenstraat: op dat ogenblik dient alle verkeer richting N9 de Kloosterstraat te volgen

Hierdoor ontstaat in Kerkstraat ruimte voor bredere voetpaden en ook het kruispunt N9 – Kerkstraat – Gemeenteplein wordt eenvoudiger (geen uitrijdend verkeer meer vanuit de Kerkstraat), wat de verkeersafwikkeling op het kruispunt N9-Gemeenteplein zal verbeteren. Hierdoor wordt het ook mogelijk om van de Klinkerlaan een éénrichtingsstraat te maken (van de N9 naar de Eikerwegel, thans een sluiproute om dit kruispunt te vermijden). Ook de verkeerslichtenregeling op het kruispunt met de N465 Geraardsbergsesteenweg en de Pontstraat zal moeten worden aangepast. Een proefopstelling zal de uiteindelijke circulatie en maatregelen bepalen.



Figuur 16 : Voorstel nieuw dwarsprofiel Kerkstraat

Een vrachtverbod aan de brug over de Melle ondersteunt bijkomend het verblijfskarakter van de eigenlijke dorpskern. Handhaving onder de vorm van ANPR-camera's is een mogelijkheid.

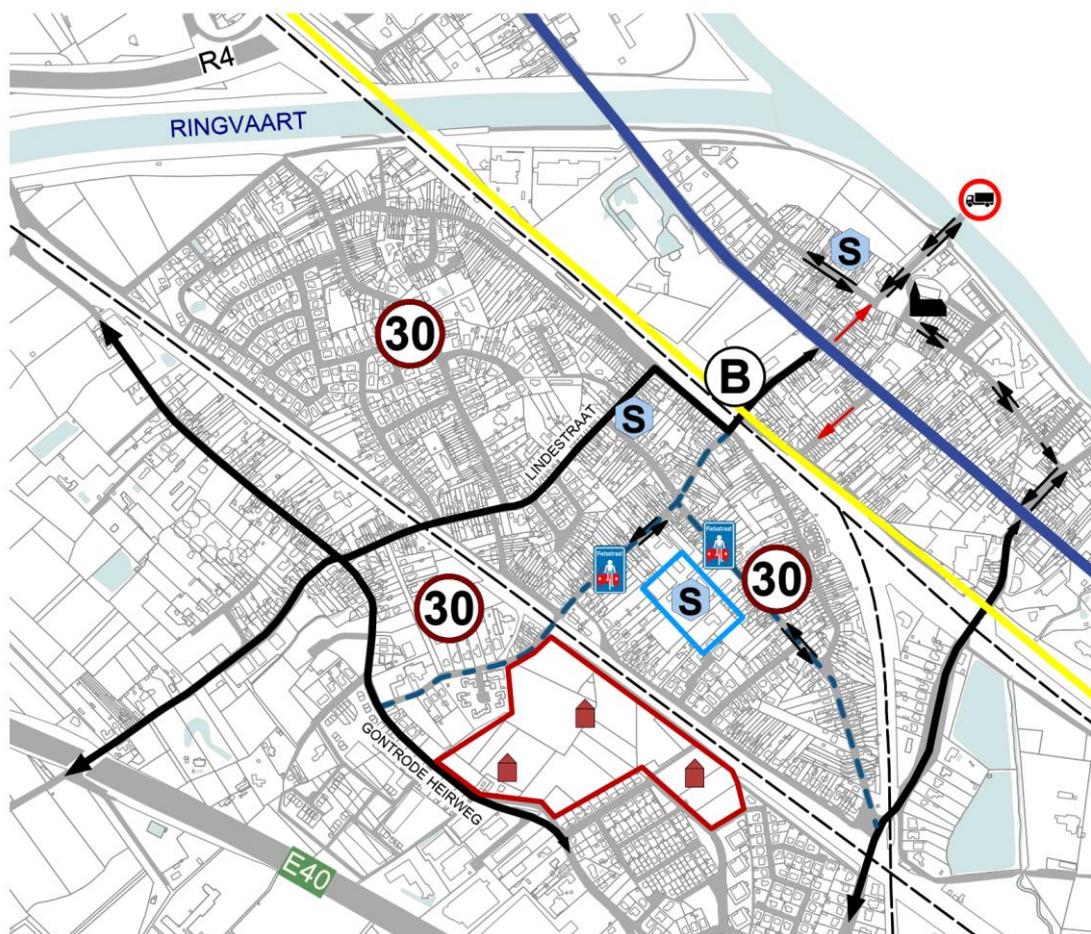
Op basis van de kruispunttellingen, tellingen van de politie en de floating car data analyse die in de synthesesnota zijn opgenomen, kan een raming worden gemaakt van het effect van het verkeerscirculatievoorstel.

	Ochtendpiek uur (mvt/uur)			Avondpiek uur (mvt/uur)		
	huidig	toekomstig	Vershil	huidig	toekomstig	verschil
Gemeenteplein	524	460	-64	571	486	-85
Kerkstraat	433	263	-170	493	313	-180
Pontstraat	134	198	+64	224	309	+85
Wezenstraat	130	199	+69	102	156	+54

Tabel 4: Raming verkeersintensiteiten verkeerscirculatievoorstel dorpskern Melle

We ramen een (logische) afname van het verkeer in de Kerkstraat en Gemeenteplein, een lichte toename in Pontstraat (en Kloosterstraat), en Wezenstraat.

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)⁶. Met goed uitgebouwd bedoelen we de aanwezigheid van veilige fietspaden.



Legende

station	toekomstige woonontwikkeling
spoorwegen	kerk
secundaire weg N9	scholen
fietsnelweg F2	nieuwe locatie gemeenteschool
lokale ontsluitingswegen	
fietsas/fietsstraat	
bestaande te behouden rijrichtingen	
Gewijzigde rijrichting	

Figuur 17 : Voorstel nieuwe verkeersstructuur Melle centrum

⁶ In feite is dit een bevestiging van het huidig gebruik van deze twee straten. De Lindenstraat kent iets drukker verkeer dan de Vossenstraat, resp. 2500 en 2000 voertuigen per dag. Het aantal fietsers ligt hoger in de Vossenstraat, 400 fietsers per dag versus 300 in de Lindenstraat.

Het volledige gebied tussen het station en de Gontrode Heirweg wordt aangeduid als zone 30, zonder te raken aan de verkeerscirculatie voor het autoverkeer. Zone 30 betekent in eerste instantie gemengd verkeer (auto's en fietsers) en met brede voetpaden. Waar nodig (straten met een lang, rechthoekig profiel), dient de snelheidsbeperking te worden afgedwongen door infrastructurele maatregelen.

De Vossenstraat wordt uitgebouwd als de fietsas tussen de Gontrode Heirweg (en de geplande bijkomende woonontwikkelingen in de omgeving ervan) en het station. De nieuwe gemeenteschool sluit hierbij naadloos aan op deze fietsas. Tussen de Gontrode Heirweg en de spoorweg kan dit onder de vorm van aanliggende fietspaden, tussen spoorweg en station krijgt dit vorm via een aangepaste inrichting die het inhalen van fietsers door auto's onmogelijk maakt (een soort feitelijke fietsstraat). Hetzelfde profiel kan ook worden toegepast in de Beekstraat/Schauwegemstraat.

Omgeving nieuwe locatie gemeenteschool

De komst van de gemeenteschool naar haar nieuwe locatie tussen Vossenstraat en Beekstraat zal uiteraard voor bijkomend verkeer en een bijkomende parkeervraag zorgen in deze straten. Deze parkeervraag zal zich voornamelijk op twee momenten van de dag voordoen: bij het begin en het einde van de schooluren (kort parkeren). Ook 's avonds zal een parkeervraag zijn in het geval van naschoolse activiteiten of i.f.v. de turnclub. De parkeervraag van de leerkrachten is zeer beperkt.

Er werd via een beperkt parkeeronderzoek in september 2018 vastgesteld dat vandaag reeds een vrij grote parkeerdruk is in de Beekstraat en in mindere mate in de Vossenstraat (door bewoners en bezoekers vrije beroepen en andere handelszaken). Daarentegen in de Spoorlaan staat nauwelijks iemand geparkeerd, terwijl hier plaats is voor ca. 30 wagens (via haaks parkeren). Ook in de Berkenlaan is er nog een duidelijke restcapaciteit.

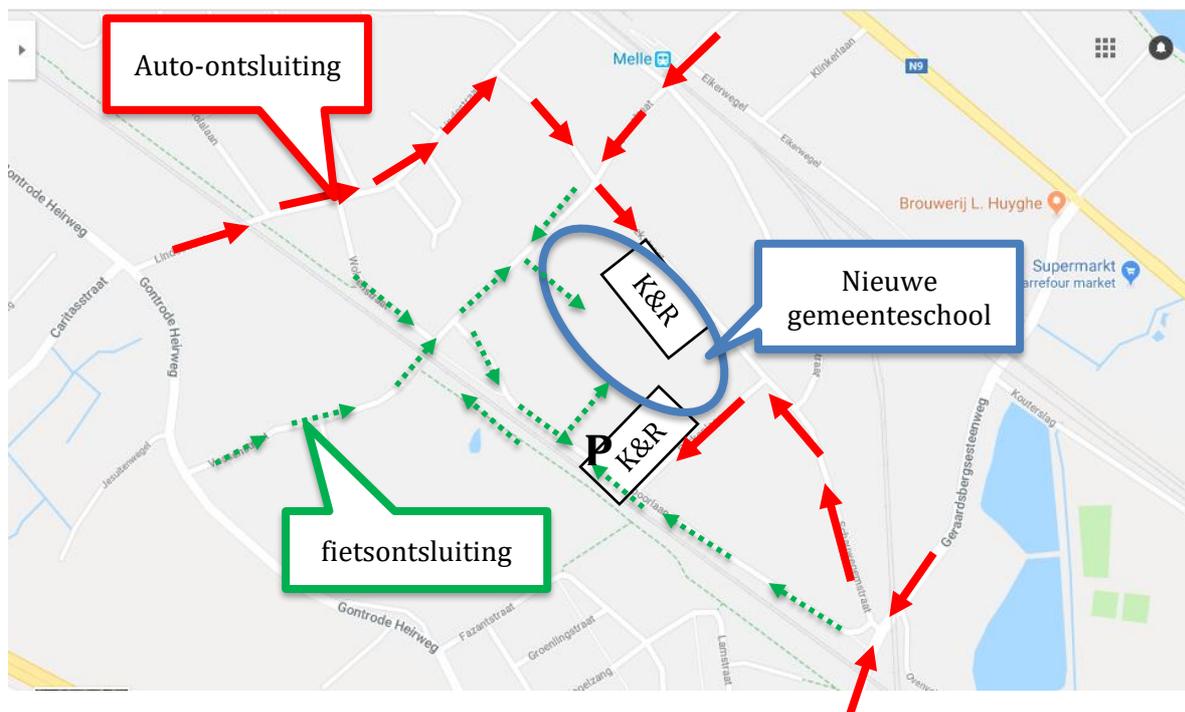
Straat	Capaciteit	's morgens	%	namid dag	%	avond	%
Beekstraat tot Berkenlaan	38	31	82%	30	79%	32	84%
Berkenlaan	52	12	22%	9	18%	13	26%
Spoorlaan	30	3	6%	2	6%	1	3%
Vossenstraat ts. Spoorlaan en Beekstraat	34	24	71%	19	56%	27	78%
Totaal	154	70	44%	60	39%	73	47%

Tabel 5: Parkeerbezetting omgeving nieuwe gemeenteschool, september 2018

In de eerste plaats dient het autoverkeer van en naar de school zoveel mogelijk te worden ontmoedigd, ten voordele van fietser en voetganger. De school en het oudercomité speelt hierbij een belangrijke rol. Ook de herinrichting van de Vossenstraat en Beekstraat tot een feitelijke fietsstraat kan hiertoe bijdragen. Kinderen kunnen met de fiets de school veilig bereiken via de Spoorlaan, wat een afzonderlijk fietspad aanwezig is, of via de Vossenstraat.

Er wordt daarnaast aanbevolen om de resterende parkeervraag van de school af te leiden naar de Spoorlaan en eventueel hier het parkeren beter te ordenen via aflijnen van de parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte voor de turnclub kan eveneens opgevangen worden in de Spoorlaan

In de Beekstraat kan de parkeerstrook ter hoogte van de school een kortparkeerstatuut krijgen als K&R-strook. Ouders komende vanaf de N465 Geraardsbergsesteenweg kunnen hun kinderen afzetten op de hoek van Berkenlaan en de Spoorlaan. De K&R in de Beekstraat fungeert dan vanuit de westelijke richting.

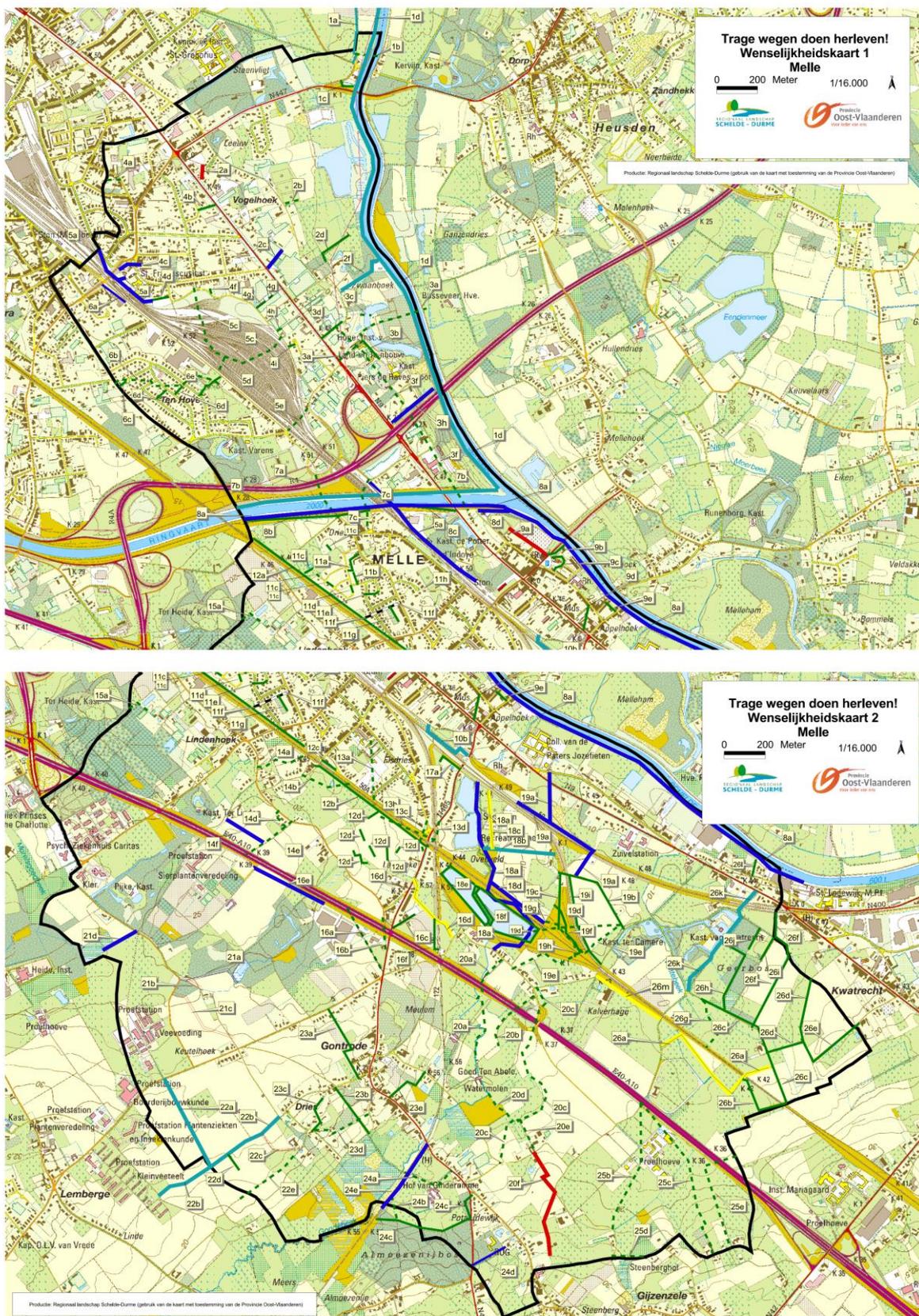


Figuur 18 : Voorstel verkeersontsluiting nieuwe gemeenteschool

Trage Wegen

De gemeente beschikt sinds 2013 over een goedgekeurd tragewegenplan. Dit tragewegenplan wordt stelselmatig uitgevoerd. Prioriteiten hierbij zijn de trage wegen die ook geselecteerd zijn als lokale fietsroute (vb. Autostradeweg).

Tracés aangeduid in groen zijn bestaande trage wegen, blauw duidt op aan te leggen trage wegen, rood op te herstellen en geel te verbeteren.



Figuur 19 : Wenselijkheidskaarten trage wegen Melle
Bron : Trage wegen doen herleven, provincie Oost-Vlaanderen

7. 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 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** en in eerste instantie voor de gemeenteschool. 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.

Het gemeenteplein/stationsomgeving kan ontwikkeld worden als een **mobipunt** (specifiek naar autodelen toe), cfr. art. 42 van het nieuwe mobiliteitsdecreet. 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 Verkeersslang, Helm op Fluo Top,...

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

- 'terug naar school'
- vakantieperiodes : de straat als speelterrein (speelstraten)
- Autoloze schooldag/zondag
- Eigen actie met medewerking van de lokale middenstand

Bij invoering van de zone 30 in de woonwijken zal de nodige ruchtbaarheid 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 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
- ✓ (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 statuut en inrichting van de Van Laetestraat op de grens van de gemeentes Melle en Merelbeke, of over de categorisering van de Scheldeweg versus Burgemeester van Gansberghelaan.

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. Actieplan

De lijst van maatregelen vloeit voort uit het beleidsscenario. De maatregelen worden onderverdeeld naar de drie werkdomeinen: ruimtelijke, verkeers- en flankerende maatregelen. De maatregelen worden opgesomd en daarnaast worden de verantwoordelijke partners, termijnen, prioriteiten en zo mogelijk de kostprijs aangegeven.

De actietabel bevat volgende informatie:

- Inzake de verantwoordelijke partners wordt de leidende actor aangeduid, die de overige factoren zoals prioriteit, termijn en kostprijs van die maatregel in de maatregelentabel heeft ingevuld. Daarnaast wordt (worden) ook de participerende actor(en) per maatregel aangegeven.
- Wat de termijn betreft onderscheiden we:
 - korte termijn (KT) = 2020 – 2022
 - middellange termijn (MT) = 2023 – 2025
 - lange termijn (LT) = na 2025
- De prioriteit heeft eerder betrekking op het ondernemen van actie. Voor een lange termijnmaatregel met hoge prioriteit kan het bijvoorbeeld nodig zijn om nu al actie te ondernemen zodanig dat deze maatregel op lange termijn verwezenlijkt kan worden.
- Ook de kostprijs wordt indien mogelijk weergegeven.
- Vervolgens is er de kolom “Opmerkingen” waarin de samenwerkingsovereenkomsten worden aangegeven welke toepasbaar zouden kunnen zijn. Ook andere algemene of specifieke opmerkingen inzake de maatregel worden in deze kolom opgenomen.
- De maatregelen worden vervolgens gekoppeld aan de doelstellingen van verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Per maatregel wordt de doelstelling weergegeven die door die maatregel het meest wordt nagestreefd.

Actieprogramma ABC

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	1) Verdere ontwikkeling woongebieden binnen BPA Gontrode Heirweg		Bereikbaarheid		Middel	Projectontwikkelaar	sociale huisvestingsmaatschappij Gemeente	KT - max 3 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	2) Bouw nieuwe gemeenteschool		Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	3) Vrij houden terrein voor P&R/carpooling t.h.v. kruising R4/N9		Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	continu
A.4: deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)	4) ontwikkeling lokaal bedrijventerrein aan Eandis		Bereikbaarheid		Middel	Intercommunale		MLT - 3 tot 6 jaar
A.4: deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)	5) ontwikkeling nieuw regionaal bedrijventerrein R4/N9		Bereikbaarheid		Middel	Projectontwikkelaar		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	6) Herinrichting Kerkstraat - Kloosterstraat - Wezenstraat		Verkeersveiligheid	780 000,00 €	Hoog	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	7) uitvoeren tragewegenplan		Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		continu
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	8) Fietsdoorsteek tussen ILVO en Fietssnelweg F2				Hoog	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	9) Fietsdoorsteek tussen de N9 Brusselsesteenweg en fietssnelweg F2 t.h.v. de Ringvaart				Hoog	Provincie	De Vlaamse Waterweg	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	10) aanleg fietssnelweg F2 tussen station Melle en Kwatrecht		Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Infrabel Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	11) aanleg fietssnelweg F2 tussen Melle station en Varingstraat		Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Infrabel Gemeente	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	12) aanleg fietssnelweg F2 Vijverwegel (fietsstraat)		Bereikbaarheid	1 300 000,00 €	Hoog	Provincie	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	13) aanleg fietssnelweg F40 Varingstraat (fietsstraat)		Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	14) aanleg fietssnelweg F417 Meerstraat - spoorweg tussen station Gontrode en N456 Geraardsbergsesteenweg		Bereikbaarheid		Laag	Provincie	Infrabel Gemeente	LT - meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	15) verbeteren aansluiting jaagpad Schelde kant Heusden aan Mellebrug (F40)		Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	gemeente Destelbergen Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	16) Doortrekken jaagpad Schelde kant Melle richting Wetteren		Bereikbaarheid		Middel	De Vlaamse Waterweg	gemeente Wetteren Gemeente	LT - meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	17) aanleg fietspaden N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van station Gontrode		Verkeersveiligheid	300 000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	18) Aanleg fietspaden langsheen Scheldeweg		Verkeersveiligheid	700 000,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	19) Aanleg fietssuggestiestroken Merelbekestraat		Verkeersveiligheid	100 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	20) Verbeteren oversteekbaarheid kruispunt Melle Leeuw en aan retailcluster		Verkeersveiligheid	100 000,00 €	Middel	MOW - AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	21) verbeteren oversteekbaarheid N9 Brusselsesteenweg - Tuinstraat		Verkeersveiligheid	100 000,00 €	Middel	MOW - AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	22) Verbeteren oversteekbaarheid N465 Geraardsbergsesteenweg - Schauwegemstraat - Ovenveldstraat		Verkeersveiligheid	100 000,00 €	Middel	MOW - AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	23) aanleg fietssnelweg F40 tussen Gontrode Heirweg en Hundelgemsesteenweg (Merelbeke)		Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Provincie gemeente Merelbeke	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	24) Aanleg verkeerstafel Merelbekerstraat t.h.v. sociaal huisvestingsproject		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	sociale huisvestingsmaatschappij	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	25) Fietsdoorsteek tussen jaagpad Schelde en J, Youngstraat / Heusdenbaan				Middel	Gemeente	De Vlaamse Waterweg	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	26) Fietsdoorsteek Autostradeweg tot aan Caritasstraat		Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	27) Aanleg fietspaden Gemeenteplein		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	28) Fietsdoorsteek tussen jaagpad Schelde en Zwaanhoeklos		Bereikbaarheid	65 000,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	29) Fietsdoorsteek jaagpad Schelde en Ruitersdreef		Bereikbaarheid	60 000,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.3: lokaal fietsnetwerk	30) Beveiligen schoolomgeving Sint-Franciscus (gedeeltelijk éénrichtingsverkeer Nonnenwegel en verlengen eenrichtingsverkeer Tuinstraat tot Begoniastraat, voetpad Nonnenwegel,...)		Verkeersveiligheid	1 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	31) Herinrichting Vossenstraat en Beekstraat als feitelijke fietsstrater		Verkeersveiligheid	780 000,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	32) Aanleg fietspaden Lindestraat - Kruisstraat		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	33) Uitbouw voorstadsnet Gent		Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente	LT - meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	34) Voetgangersonderdoorgang station Merelbeke		Bereikbaarheid		Middel	Infrabel	Stad Gent gemeente Merelbeke	LT - meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	35) Doortrekken tramlijn 2 tot centrum Melle		Bereikbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	36) aanleg busbanen N9 tussen R4 en centrum Melle en tussen station Kwatrecht en Collegebaan		Bereikbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	MOW - AWV Gemeente	KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	37) Vervoer op maat binnen de gemeente		Bereikbaarheid		Middel	Vervoersregio	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	38) onderhoud haltevoorzieningen		Verkeersveiligheid	4 000,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	continu
B.5: categorisering bovenlokale wegen	39) Aanpassing verkeerslichtenregeling N9 - Kerkstraat en N9 - Pontstraat		Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	40) aanleg spitsstrook E40 tussen Merelbeke en Wetteren		Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWV		LT - meer dan 6 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	41) Verhogen capaciteit schakelpunt E40/R4 Merelbeke richting Brussel		Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWV		LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.8: snelheidsplan	42) Snelheidsbeperking tot 50 km/u op de N9 Brusselsesteenweg tussen Ringvaart en tuinbouwschool				Hoog	Gemeente	MOW - AWV	KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	43) Invoeren zone 30 in alle woonwijken (gefaseerd en prioriteit op fietstrajecten)		Verkeersleefbaarheid	7 000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	44) invoeren snelheidsbeperking tot 50 km/u op N465 Geraardsbergsesteenweg		Verkeersveiligheid	5 000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV	
B.8: snelheidsplan	45) invoeren snelheidsbeperking tot 50 km/u op landbouwwegen		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	46) Evaluatie blauwe zone en uitbreiding ervan in Klinkerlaan en Hoveniersstraat		Bereikbaarheid	5 000,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	47) organisatie parkeren aan nieuwe gemeenteschool		Verkeersveiligheid	250 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	48) Plaatsen bijkomende fietsenstallingen aan Gemeenteplein, Kerkplein en Studio M		Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.10: overstapvoorzieningen	49) Plaatsen bijkomende fietsenstallingen station Melle kant Kruisstraat		Toegankelijkheid		Hoog	NMBS	Infrabel Gemeente	KT - max 3 jaar
B.13: autoluwe kernen	50) Invoeren éénrichtingsverkeer Kerkstraat tot Dorpsplein, en in Klinkerlaan		Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	51) Organisatie mobipunt stationsomgeving		Milieu	25 000,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	52) behoud systeem van gemachtigde opzichters en schoolstraat Wezenstraat		Verkeersveiligheid		Middel	scholen	Gemeente	continu

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.2: tarifiering openbaar vervoer & parkeren	53) behoud derdebetalersstelsel		Milieu	60 000,00 €	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn	continu
C.2: tarifiering openbaar vervoer & parkeren	54) Onderzoek opname Melle in Citypassformule Gent		Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	Gemeente	KT - max 3 jaar
C.3: campagnes	55) organisatie eigen campagnes duurzame mobiliteit (i.s.m. lokale middenstand)		Milieu		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.3: campagnes	57) ondersteuning bestaande campagnes zoals STRAP-dag, week van de mobiliteit		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	scholen	jaarlijks
C.3: campagnes	58) organisatie autoluwe schooldag/zondag		Milieu	1 000,00 €		Gemeente		jaarlijks
C.3: campagnes	59) informatieverschaffing over openbaar vervoer via gemeentelijk infoblad		Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	continu

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	59) Verdere uitbouw verkeerseducatie		Verkeersveiligheid		Middel	Lokale politie	scholen	continu
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	60) promotie elektrische fietsen en wagens (plaatsen laadpunten)		Milieu	2 500,00 €	Middel	Gemeente	Eandis	KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	61) ondersteunen aanvragen speelstraten		Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		continu
C.5: handhaving	62) handhaving blauwe zone Melle centrum, Merelbeke station en Melle Leeuw		Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	gemeente Merelbeke	continu
C.5: handhaving	63) actief handhavingsbeleid op het vlak van snelheid en alcoholgebruik		Verkeersveiligheid		Hoog	Lokale politie		continu
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	64) verder zetten werking gemeentelijke mobiliteitsraad		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		continu

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.7: gemeentegrensoverschrijdende aspecten	61) overleg met buurgemeenten over grensoverschrijdende problematieken (Van Laetestraat, ...)		Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	gemeente Merelbeke	continu

9. Voorstel tot wijziging van bestaande beleidsplannen

Het voorliggend nieuw mobiliteitsplan stelt een wijziging voor van de categorisering van het lokale wegennet, t.o.v. het mobiliteitsplan uit 2005 en zoals het ook vandaag is opgenomen in het richtinggevend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Bij herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal dit worden aangepast.

De voorgestelde wijzigingen zijn de volgende:

Straat	Categorisering	
	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	nieuw mobiliteitsplan
N465 Geraardsbergsesteenweg	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Tuinstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
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
Akkerstraat	Lokale weg type III	Lokale weg type IIB
Gontrode Heirweg (tussen Merelbekestraat en grens Gent)	Lokale weg type III	Lokale weg type IIB
Mellestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III

Tabel 6: Wijzigingen categorisering wegennet t.o.v. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

BIJLAGEN

10. Toetsing van de doelstellingen

Tijdens de onderzoeksfase (stap 3) werden taakstellingen geformuleerd per onderzoeksthema. Deze zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen uit het relatieschema. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en hoe de onderlinge samenhang in het beleidsplan wordt bereikt.

THEMA	UITGANGSPUNT	TAAKSTELLING	OPGENOMEN IN BELEIDSPLAN
Verkeersveiligheid	Afbouw verkeersonveiligheid	aanpak voornaamste knelpunten	<i>Oversteekbaarheid fietsverkeer</i>
		Waken over verkeersveiligheid in de schoolomgevingen	<i>Visie nieuwe schoolomgeving gemeenteschool Verkeerscirculatievoorstel omgeving Sint-Franciscus</i>
Verkeersleefbaarheid	Behoud en mogelijk verbeteren van de verkeersleefbaarheid	Het beperken van het gemotoriseerd verkeer, of minstens de snelheid ervan in <ul style="list-style-type: none"> • De kern van Melle • De schoolomgevingen 	<i>Verblijfsgebieden en schoolomgevingen</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Beperken van de parkeerdruk aan het station en aan Melle Leeuw • Het aandeel van de auto in het voor- en natransport aan het station mag niet toenemen 	<i>Geen bijkomend parkeeraanbod aan het station en aan Melle Leeuw</i>
Kansen voor alternatieve vervoerswijzen	Verhogen van het aandeel openbaar vervoer en het aantal fietsers en voetgangers	Het stimuleren van meer verplaatsingen te voet of per fiets via <ul style="list-style-type: none"> • Een maximale doordringbaarheid van het centrumgebied voor langzaam verkeer • Het uitwerken van een lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk 	<i>Voetgangersnetwerk – trage wegen fietsnetwerken</i>
		Een selectieve organisatie van de doordringbaarheid van het centrumgebied t.a.v. het gemotoriseerd verkeer	<i>Verkeerscirculatievoorstel dorpskern Melle</i>
		Realiseren goede overstapvoorzieningen	<i>Ontwikkelen van een mobipunt aan station</i>
Optimaliseren bestaande infrastructuur		Evalueren bestaande categorisering van de wegen	<i>Nieuwe categorisering wegennet</i>
		Handhavingsbeleid op het vlak van snelheid en parkeren	<i>Flankerende maatregelen</i>
Relatie mobiliteitsbeleid – ruimtelijk beleid	Een geïntegreerde benadering		<i>Integrale opname van het gemeentelijk ruimtelijk</i>

			<i>structuurplan in het mobiliteitsplan</i>
Energie en milieu	Verminderen aantal voertuigkilometers	Daling van 15% CO ² uitstoot	<i>Uitbouw autodeelproject en ondersteuning elektrische wagens en fietsen</i>

Tabel 7: Toetsing van de doelstellingen

11. Voorstel voor organisatie en evaluatie

Organisatie

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

Het organisatiesysteem dient uitgebouwd te worden op een tweeledig niveau:

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

De opzet en implementatie van het mobiliteitsplan moet geïntegreerd worden in de dagelijkse taken van de gemeentelijke diensten. Een regelmatig overleg met de dienst- en beleidsverantwoordelijke met andere planologische disciplines (ruimtelijke ordening, milieu, economie), ... is noodzakelijk.

De beleidsopvolging en –implementatie is geen uitsluitend gemeentelijke aangelegenheid. De uitwerking van het mobiliteitsbeleid is hiervan een goed voorbeeld. In de schoot van de gemeentelijke begeleidingscommissie zal de gerichte bijsturing van het mobiliteitsplan Melle plaatsvinden. In die zin zal een breder overleg, meer dan enkel bilateraal, tot stand komen. Reeds bij de flankerende maatregelen is aangegeven dat overleg met de buurgemeenten noodzakelijk is.

Evaluatie

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

In de tussentijdse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Op het gemeentelijk niveau is de periode van de budgetopmaak hiervoor de uitgelezen moment. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Bijgevolg dient de tussentijdse evaluatie minstens jaarlijks gehouden te worden. Deze toetsingsmomenten kunnen rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden. Verkeersveiligheid is hiervan het meest treffende voorbeeld. Cijfers rond verkeers(on)veiligheid kunnen aanleiding geven tot het flexibel bijsturen van het actieprogramma. Maar ook de operationele doelstellingen uit hoofdstuk 3 kunnen hierbij geverifieerd worden. De tussentijdse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de begeleidingscommissie van het mobiliteitsplan. De besluitvoering dient aansluitend vertaald te worden naar de programmatie-cel bij de verschillende beleidsactoren.

De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Dit gebeurt bij voorkeur bij het begin van de nieuwe legislatuur in 2025 (via een nieuwe sneltoets). Een fundamentele herziening van (delen van) het mobiliteitsplan kan zich tevens aandienen wanneer in de gemeente (of zelfs een regio) een dermate invloedrijk nieuw ruimtelijk project of infrastructurele voorzieningen tot ontwikkeling komt, en daardoor

het mobiliteitspatroon ten gronde wordt gewijzigd. Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutelrol.

Bijlage

Verslag GBC van 24 mei 2019

Streefbeeld overwegen Infrabel

Verslag PSG van 3 december 2019

Synthesedocument opmerkingen ontwerp mobiliteitsplan Melle

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN MELLE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 24 MEI 2019

Verslaggever: Steven Van de Vyver

Verslag versie 2 van 17 juni 2019

Onderwerp: Beleidsplan mobiliteitsplan

Aard van de GBC-beslissing¹

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Dirk Gistelincx	Voorzitter van de GBC Schepenen van Mobiliteit	0494 86 88 15 Dirk.gistelincx@melle.be	A
Katia Rottiers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	0478309004 Katia.rottierr@mow.vlaanderen.be	A
Maikel Kegels	VVM De Lijn	0473366218 Maikel.Kegels@DeLijn.be	A
Lucie Pertry	Regiomanager AWW	0478594032 Lucie.pertry@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Carolina De Winne	Provinciebestuur	09 267 75 69 Carolina.de.winne@oost- vlaanderen.be	S
Pol De Geetere	Departement Omgeving	Pol.Degeetere@vlaanderen.be	N verontschuldigd
Kris Van Buynder	NMBS	0490492234 Kris.vanbuynder@b-rail.be	A

¹ Verwijder wat niet past.

Marc Beeckman	Infrabel	0473920505 Marc.beeckman@infrabel.be	A
Bart Anthuenis	Vlaamse Waterweg	052 33 89 80 Bart.anthuenis@vlaamsewaterweg.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Wim Verween	Gemeenteraadslid sp.a	0486 60 92 51 Wim.Verween@telenet.be	N verontschuldigd
Dominique Vandermeersch	Gemeenteraadslid GROEN	Dominique.Vandermeersch@melle.be	N verontschuldigd
Lieven Volckaert	Gemeenteraadslid Open VLD	0475959219 Lieven.volckaert@melle.be	A
Anne Dalemans	Gemeenteraadslid N- VA	0475 959975 acdalemans@gmail.com	N
Steven Van de Vyver	Mobiliteitsambtenaar	09 210 07 55 Verkeer@melle.be	A
Kristof Bauwens	Lokale Politie	09 363 71 70 Kristof.bauwens@police.belgium.eu	N
Piet Verschuere	Fietzersbond	Fietzersbond.melle@gmail.com	A

4. Studiebureau

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Patrick Maes	Patrick Maes Consulting bvba	Patrick.maes@skynet.be	A

Volmachten

/

Vaststelling van het quorum²

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Verslag van de vergadering

Patrick Maes licht kort toe in welke fase het voorstel van nieuw mobiliteitsplan zich bevindt. Na afwerking van de oriëntatienota en de synthesesnota bevinden we ons nu in de 3^{de} fase. Vanaf nu gaat het om definitieve voorstellen, gedragen door het gemeentebestuur.

In principe is dit de laatste keer dat er een GBC georganiseerd wordt betreffende het mobiliteitsplan van Melle. Er is een nieuw decreet gestemd in het Vlaams Parlement en dit houdt onder andere in dat het mobiliteitsplan in september/oktober zal bekrachtigd worden door een projectstuurgroep.

De nota wordt per hoofdstuk overlopen en enkel de opmerkingen worden weergegeven

2) Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

Opmerking van De Lijn: bij de knelpunten wordt gewag gemaakt van een slechte doorstroming voor auto's en openbaar vervoer. De Lijn vraagt om het openbaar vervoer eerst te vermelden.

5) Ruimtelijk beleid

De Provincie had een schriftelijke opmerking omtrent de visie van de gemeente over de afbakening van het grootstedelijk gebied in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) maar hier kan niets aan veranderd worden want het GRS is goedgekeurd door de gemeenteraad.

6) Verkeernetwerken

a. categorisering

MOW/AWV nemen akte van de voorstellen tot verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet (spitsstrook op E40 tussen Wetteren en Merelbeke en verhogen capaciteit knooppunt E40/R4 te Merelbeke).

Infrabel vraagt om het streefbeeld overwegen ook mee op te nemen. Dit is geen probleem maar eerder als bijlage. Het streefbeeld overwegen staat ook vermeld in de oriëntatienota. AWV vindt dat de visie van Infrabel mag meegenomen worden. Toch mee opletten gezien het beleidsplan nog dient goedgekeurd te worden door de gemeenteraad en het zou kunnen lijken alsof dit al gedragen is door de gemeente.

Infrabel zal de laatste versie van het streefbeeld doorsturen.

b. Snelheidsregimes:

De N465 Geraardsbergsesteenweg wordt over de ganse lengte 50 km/u.

Langs de Scheldeweg kan geen volledig vrijliggend fietspad aangelegd worden omwille van de bewoning, dus kan daar geen 70 ingesteld worden maar 50 per uur (aanliggend fietspad).

MOW merkt op dat op de figuur de Collegebaan niet is opgenomen als zone 30. Dit zal worden aangepast.

Vraag naar het gebruik van trajectcontroles: niet zo evident op landelijke wegen met veel zijstraten

c. Parkeren:

Blauwe zone werkt goed, met nieuwe toegang station in de Kruisstraat dient er wellicht een aanpassing te gebeuren.

Parking station staat vol.

Meer inzetten op fietsparkings, fietsdelen promoten. Schepen Gistelinck merkt op dat bij de grotere nieuwe verkavelingen steeds gevraagd wordt een mobipunt in te richten.

Aan Melle Leeuw is de parkeerdruk bij momenten groot. De fietsenstalling staat ook redelijk vol. Het kan echter niet de bedoeling zijn om daar het autoparkeren verder te stimuleren. Dit moet opgevangen worden aan de R4. Een Park and Ride kan dan ingericht worden aan de R4. De locatie op het plannetje is volledig indicatief. De bewuste locatie is ondertussen al verkocht. Er wordt binnenkort een schrijven gericht aan de hogere overheid met betrekking tot deze parking. Deze zou eventueel naast de brandweer en politie kunnen komen, zo verkrijgt men een volledige lob van openbaar nut. Op een regionaal bedrijventerrein heeft de gemeente minder impact. Ontsluiting zou eventueel kunnen via een rotonde.

Indien de tram zou doorgetrokken worden, de terminus dan liefst zo dicht mogelijk bij het centrum.

d. Openbaar vervoer

Het voorstel voor een betere toegankelijkheid station Merelbeke via een onderdoorgang wordt behouden. Volgens de NMBS zijn hiervoor geen budgetten tot 2024.

De Lijn vraagt om keuzes te maken welke functies bediend worden, onder andere OCMW en Sport en Recreatie Kouterslag. De gemeente wenst de huidige situatie te behouden.

e) fietsverkeer

Schriftelijke opmerking van Carolina De Winne betreffende fietsroutes: traject via Ringvaart is nu het tracé van de fietssnelweg. Van Laetestraat behoort niet meer tot het BFF. De vraag is echter wanneer de route langs de Ringvaart zal worden gerealiseerd. Wanneer de Verbrande Heiweg afgewerkt is, heeft de fietser alvast een veilig alternatief voor de Van Laetestraat, want als de route via Van Laetestraat gevolgd wordt, dient de fietser een onveilige oversteek te maken in de Heidestraat. Wat de Van Laetestraat betreft, dient er nog een overleg plaats te vinden met de gemeente Merelbeke om te bekijken wat mogelijk is.

NMBS geeft aan dat een fietssnelweg (F2) over de parking van het station van Melle niet evident is, belangrijk om conflicten met parkerende wagens te vermijden.

Inzake Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk wordt voorgesteld om de wijzigingen duidelijker te vermelden, zowel in de tekst als op kaart. De gemeente is vragende partij om de gehele Vossenstraat op te nemen in het lokaal fietsroutenetwerk omwille van aanwezigheid OCMW en de toekomstige woonontwikkeling.

Vraag om lokale fietsroute langs Geerbosstraat naar Mariagaard te leggen? Beter via Proefhoevestraat, kasseistrook kan aangevuld worden met comfortabele fietsstroken.

Opmerking Fietsersbond over feitelijke fietsstraat in Vossenstraat: Bij file gaan auto's voorbijsteken over de verhoogde middenberm. Fietser moet assertief zijn maar veel (oudere) fietsers zullen zich niet goed voelen hierbij. Er is geen breedte genoeg voor een apart fietspad, tenzij de parkeerstrook wegvalt. De gemeente stelt dat de middenberm wel af en toe onderbroken zal zijn, maar houdt vast aan het voorgestelde concept.

De Lijn is geen voorstander van fietsstraten op de routes van de bussen. Er wordt opgemerkt dat hetzelfde profiel zal toegepast worden in de Schauwegemstraat.

Knip Nonnenwegel: Fietsersbond merkt op dat niet alleen de bewoners hier belang in hebben maar de scholen zelf ook. NMBS merkt op dat een eventuele knip voorbij het dienstgebouw in de Nonnenwegel moet liggen.

Fietsnelweg langs het spoor komende van Oosterzele zal worden aangelegd aan de westelijke kant van het spoor (figuur aan te passen).

Katia Rottiers MOW vraagt om op het kaartje van de fietsvoorzieningen een verschil te maken tussen een fietsstraat en een fietsweg.

AWV/MOW heeft ook vragen bij het voorstel van tweerichtingsfietspaden langs de N9 tussen Ringvaart en Melle Leeuw door de aanwezigheid winkelketens. Op een eigen oprit is de situatie nog anders dan bij opritten naar winkelketens. Blijft dat mensen altijd bezoekers kunnen krijgen die niet vertrouwd zijn met een fietspad in beide richtingen. Sowieso is er niet voldoende ruimte voor tram en dubbelrichtingsfietspaden. Buiten de bebouwde kom of bij zwaar conflict kan dit wel toegepast worden, maar dit is absoluut geen voorkeursoplossing. Het kan wel algemener geformuleerd worden onder de vorm van 'verminderen barrièrewerking voor fietsers en voetgangers'.

Fietsenstallingen: Op de mobiliteitsraad kwam naar voren om niet enkel fietsenstallingen te voorzien aan het station maar ook op Kerkplein en Gemeenteplein bijvoorbeeld. Kortom overal waar nut heeft, en degelijke fietsenstallingen (nietjes/beugels).

Fietsenstallingen aan station zouden misschien verplaatst worden omwille van het verbouwen van het stationsgebouw. NMBS zet niet zomaar fietsenstallingen op ander terrein, zullen wel betere fietsenstallingen zijn indien ze vervangen worden. Indien gemeente fietskluizen wil plaatsen op terrein NMBS, kan dat mits concessie.

Camera's zijn toegelaten, voorwaarde wel dat eigendom NMBS niet in beeld komt. Indien camera's geplaatst worden, dient Securail ook toegang te krijgen. NMBS gaat effectief nakijken of de fietsenstallingen verbeterd kunnen worden.

7) Volgende stappen procedure mobiliteitsplan:

- Voorlopige vaststelling gemeenteraad
- openbaar onderzoek
- Projectstuurgroep
- Definitieve vaststelling gemeenteraad

Bijlagen³

Mail d.d. 23 mei 2019 van Carolina De Winne van de Provincie

Mail d.d. 8 mei 2019 van Katia Rottiers van departement MOW

Mail d.d. 3 mei 2019 van Maikel Kegels van De Lijn

Mail d.d. 22 mei 2019 van Joris De Wilde van Fietsersbond Melle

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Steven Van De Vyver

Van: De Winne Carolina [carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be]
Verzonden: donderdag 23 mei 2019 14:06
Aan: Steven Van De Vyver
CC: katia.rottiers@mow.vlaanderen.be
Onderwerp: beleidsplan Melle

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Gemarkeerd

Beste

Ik gaf al eerder door dat ik nu vrijdag niet kon aanwezig zijn op de bespreking van het beleidsplan, zoals beloofd hierbij mijn opmerkingen:

- Pag. 18. Volgens het kaartje wordt de uitbreiding van het stedelijk gebied tot Ringvaart en Schelde vooropgesteld. De vraag is of het volledige gedeelte tussen Brusselsesteenweg en Schelde niet moet genuanceerd worden in functie van openruimte structuren, zoals overstromingsgebied edm. Zou het dan niet logischer zijn de afbakening te begrenzen aan de Oude Brusselsesteenweg en Zwaanhoeklos?
- Pag. 34 bij de opsomming van de fietssnelwegen F417 fietssnelweg Melle – Zottegem langsheen spoorlijn L 122 staat als opmerking dat ter hoogte van het Aalmoezenijebos omwille van de hoge natuurwaarde van dit bos de fietssnelweg de Neerstraat en de Meersstraat volgen. Sinds vorige week krijgen fietssnelwegen de kwalificatie 'van groot openbaar belang' waardoor het makkelijker zal worden om een vergunning af te leveren en dat aangesneden natuur makkelijker gecompenseerd zal kunnen worden. Gezien deze wijziging hebben wij de intentie om opnieuw het traject door het Aalmoezenijebos bespreekbaar te maken. Om deze verbinding dan ook zo op de kaart aan te duiden is misschien wat voorbarig;
- Pag. 34 de feitelijke fietsroute loopt verder via de Van Laetestraat – Heidestraat (grondgebied Merelbeke) – het traject werd gewijzigd binnen het BFF. De Van Laetestraat behoort niet meer tot het BFF, de hoofdroute werd verlegd naar de Ringvaart. Gezien de oevers van de Ringvaart worden opgetrokken en verstevigd, zal er ruimte vrijkomen voor de aanleg van de fietssnelweg langs de Ringvaart. Dit traject zal zeker een veiliger alternatief bieden voor de fietser.
- Pag. 35 Ik stel voor in de oplijsting het huidige goedgekeurde LFF te vermelden (goedgekeurd door deputatie 02-06-2016). Meersstraat en Stationswegel hier ook onder het LFF opgelijst waar deze momenteel deel uitmaken van het fietssnelwegtracé (als omleidingsroute voor de doorgang langs het spoor via het Aalmoezenijebos).

Na de oplijsting zou ik voorstel tot wijziging toevoegen met opname Schuine Ree Kapellendries en schrappen *onbekende straat* (?)

Op kaart zie ik dat de Vossenstraat volledig werd geselecteerd tot aan de Gontrode Heirweg. Hiermee kan ik niet akkoord gaan. Het door deputatie goedgekeurde deel maakt de connectie van het fietspad langs de spoorweg tot het station, de verdere maasverkleining richting Gontrode Heirweg kan niet. Sowieso is de selectie van Vossenstraat en Lindenstraat als parallelle routes naast elkaar al uitermate uitzonderlijk. De Lindenstraat valt dan wel weer te verantwoorden als verbinding van de Caritasstraat naar het station. Zelfde maasverkleining is niet aanvaardbaar voor toevoeging connectie tussen Heidestraat en Meesstraat. De selectie Kalverhagestraat – Proefhoevestraat moet worden toegevoegd aan voorstellen tot wijziging LFF.

Bij figuur 11 zou ik dan vermelden – toekomstig gewenst fietsnetwerk

Op de kaart zie ik dat de fietssnelweg langs het spoor komende van Oosterzele langs de rechterzijde van het spoor werd getekend. Dit zal waarschijnlijk de overzijde van het spoortraject worden.

Pag. 39 legende van Beekstraat, Schauwegemstraat en Vossenstraat valt niet onder definitie van fietsstraat of fietsweg met voorgestelde inrichting van pag. 38

- Pag. 41 Dorpskern Melle. Bij het voorstel om éénrichtingsverkeer in te voeren in de Kerkstraat ook aangeven dat de Dorpskern daar ook nog deel van uitmaakt, staat ook zo aangegeven op het kaartje pag. 43.
- Op het kaartje pag. 43 wordt de Lindestraat aangegeven als lokale ontsluitingsweg. Is het dan niet beter de Vossenstraat (toekomstige fietsas) volledig op te nemen in het LFF en de Lindestraat te schrappen?

Besluit: jammer dat er binnen de kern gelegen tussen N465, spoor, Ringvaart en Gontrode Heirweg ook niet met circulatie wordt gespeeld om het sluipverkeer te ontmoedigen.

Bij de actietabel – werkdomein B.2. (8-13, 16) Dept. MOW betaalt 50% dus zeker als partner vermelden. B.2.22 aanleg fietssnelweg F40 tussen Gontrode Heirweg en Hundelgemsesteenweg – initiatiefnemer DVW? Trage wegen staan niet opgenomen in actietabel.

Vriendelijke groeten

Carolina De Winne – beleidsmedewerker Mobiliteit
Provincie Oost-Vlaanderen
dienst Mobiliteit
Woodrow Wilsonplein 2, 9000 Gent
tel. 09 267 75 69
<http://www.oost-vlaanderen.be>



N.B. Ik werk viervijfde met een vrije dag op woensdag.

Steven Van De Vyver

Van: Rottiers, Katia [katia.rotti@mow.vlaanderen.be]
Verzonden: woensdag 8 mei 2019 12:35
Aan: Steven Van De Vyver
CC: Pertry, Lucie; Crombez, Bart
Onderwerp: beleidsplan + actietabel GBC 24 mei 2019

Steven,

Hieronder de input van MOW-AWV voor de actietabel van Melle:

Ik was op de GBC, maar wist niet dat er sprake was om op de N9 dubbelrichtingsfietspaden door te trekken tot Melle Leeuw.

Ik zou dat toch willen nuanceren. De aanleg van dubbelrichtingsfietspaden langs baanwinkels is niet aangewezen. Dit moet beter onderzocht worden in bijvoorbeeld een inrichtingsstudie van de N9 of een startnota van de N9. In een mobiliteitsplan wordt normaal nooit beslist welk type fietspaden moeten aangelegd voor een wegsegment. Meestal wordt in een mobiliteitsplan de doelstelling vermeld. Dus niet aanleg van dubbelrichtingsfietspaden. Maar wel bijvoorbeeld verbeteren van fietscomfort op de N9 of bijvoorbeeld verbeteren van de barrièrewerking voor fietsers op de N9 of bijvoorbeeld verbeteren van de bereikbaarheid van de verschillende functies langs de N9 voor fietsers.

Hieronder een overzicht van de budgetten

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Budget
Gemeente	MOW - AWV	41) invoeren snelheidsbeperking tot 50 km/u op N465 Geraardsbergsesteenweg	bebording 5.000€
MOW - AWV	Gemeente	20) verbeteren oversteekbaarheid N9 Brusselsesteenweg -Tuinstraat	100.000€?
MOW - AWV		38) aanleg spitsstrook E40 tussen Merelbeke en Wetteren	3.000.000€?
MOW - AWV	Gemeente	15) aanleg fietspaden N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van station Gontrode	300.000€
MOW - AWV	Gemeente	19) Verbeteren oversteekbaarheid kruispunt Melle Leeuw	100.000€?
MOW - AWV	Gemeente	21) Verbeteren oversteekbaarheid N465 Geraardsbergsesteenweg - Schauwegemstraat - Ovenveldstraat	100.000€?
MOW - AWV		39) Verhogen capaciteit schakelpunt E40/R4 Merelbeke richting Brussel	
MOW - AWV	Gemeente	37) Aanpassing verkeerslichtenregeling N9 - Kerkstraat en N9 -Pontstraat	Zeer grote vork
MOW - AWV	Gemeente	17) Aanleg dubbelrichtingsfietspaden N9 Brusselsesteenweg tussen Melle Leeuw en Ringvaart	

Groeten,

Katia Rottiers

Adj v/d Directeur - Mobiliteitsbegeleider

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Beleid

T 09 276 25 83 M 0479 30 90 04

Steven Van De Vyver

Van: Maikel Kegels [Maikel.Kegels@delijn.be]
Verzonden: vrijdag 3 mei 2019 11:13
Aan: Steven Van De Vyver
CC: verkeer; Patrick Maes; Hans Magerman; Frank Desloovere; Anke Schelfaut; Mindy Leroy
Onderwerp: RE: beleidsplan + actietabel GBC 24 mei 2019

Beste Steven

Enkele opmerkingen:

- Wij staan zeker achter het plan om de Vossenstraat als fietsas in te richten, maar dit lijkt ons moeilijk te combineren met de aanwezigheid van onze voertuigen in die straat, zeker daar waar er een inrichting als fietsstraat zal gebeuren.
Wij dringen er daarom nog eens op aan om duidelijke keuzes te maken voor de routes van het openbaar vervoer. Ons lijkt een scenario waarbij al het openbaar vervoer op de auto-assen (cfr. p.45) wordt geconcentreerd en m.a.w. de Beekstraat/Schauwegemstraat wordt gebruikt voor zowel de lijnen 20 en 44, het beste scenario. De laatstgenoemde straten kunnen dan worden ingericht conform de afspraken mbt bediening openbaar vervoer, terwijl er voor de Vossenstraat geen specifieke noden nodig zijn voor passage van onze bussen.
In het kader van de nieuwe netwerken basisbereikbaarheid wordt verder ook van ons verwacht om ons openbaar vervoer te bundelen op centrale assen. 3 verschillende reiswegen in het centrum van Melle (N9 – Beekstraat – Gontrode Heirweg) zal dus zeer moeilijk te verdedigen zijn en is bovendien niet leesbaar voor de reiziger.
- In de actietabel staat De Lijn vermeld als initiatiefnemer voor vervoer op maat binnen de gemeente. VOM is echter niet meer het werkgebied van De Lijn maar moet worden georganiseerd door de vervoerregioraad.
- Op de knelpuntenkaart p.10 staat 'Slechte doorstroming auto en openbaar vervoer op de N9 centrum Melle' → gezien het STOP-principe lijkt het me logischer om het openbaar vervoer hier als eerste te vermelden. Op p.9 wordt dit immers ook in die volgorde toegelicht.

Met vriendelijke groeten

Maikel Kegels
Mobiliteitsontwikkelaar
Vervoerregio's Gent – Waasland – Oostende – Brugge – Kortrijk

De Lijn
Afdeling Markt & Mobiliteit – dienst Mobiliteitsontwikkeling
Tel. +32 (0)9 211 92 95 | gsm +32 (0)473 36 62 18

Van: Steven Van De Vyver [<mailto:Steven.VandeVyver@melle.be>]

Verzonden: vrijdag 3 mei 2019 8:37

Aan: Anne Dalemans; Bart Anthuenis; Bart Crombez; Bram Leroy; Carolina De Winne; Delphine de Hemptinne; Dirk De Maeseneer; Dirk Gistelinck; Dominique Vandermeersch; Joris De Wilde; Katia Rottiers; Kristof Bauwens; Leen Rouan; Lieven Volckaert; Lucie Pertry; Maikel Kegels; Marc Beeckman; Noël De Bondt; Patrick Plasschaert; Pol De Geetere; Samuel Beernaert; Wim Verween; Yves Asselman

CC: verkeer; Patrick Maes; Hans Magerman

Onderwerp: beleidsplan + actietabel GBC 24 mei 2019

Beste leden van de gemeentelijke begeleidingscommissie,

in bijlage vindt u het beleidsplan en de actietabel in functie van de GBC van 24 mei 2019. Van het actieplan zijn er 2 versies, 1 gesorteerd per werkdomein en 1 gesorteerd per actor (makkelijker om aan te vullen)
Mag ik vragen dat elke instantie tegen de GBC van 24 mei de actietabel overloopt en aanvult / verbetert waar nodig (in het bijzonder de kolom timing en budget)

Steven Van De Vyver

Van: joris.dewilde@yahoo.com
Verzonden: woensdag 22 mei 2019 9:20
Aan: Steven Van De Vyver
Onderwerp: Aanvulling mobiliteitsplan

Dag Steven,

Langs de N9 wandelen vaak erg veel voetgangers, vooral tussen het centrum en Fluvius en scholieren naar de Tuinbouwschool, maar ook in omgekeerde richting zijn er vaak wandelaars van Melle-Leeuw richting de Tuinbouwschool.

Deze wandelen vandaag op het fietspad.

In het voorstel van het beleidsplan kan ik me niet direct herinneren dat er voetpaden langs de N9 zouden voorzien worden, wel een dubbelrichtingsfietspad. Maar ik denk dat het wel aan te bevelen is om met deze voetgangers rekening te houden en mogelijk op termijn ook voetpaden te voorzien.

Vriendelijke groeten,
Joris

Steven Van De Vyver

Van: Van Buynder Kris [kris.vanbuynder@b-rail.be]
Verzonden: dinsdag 4 juni 2019 15:29
Aan: Steven Van De Vyver; Anne Dalemans; Bart Anthuenis; Bart Crombez; Leroy Bram; Carolina De Winne; Delphine de Hemptinne; Dirk De Maeseneer; Dirk Gistelinck; Dominique Vandermeersch; Joris De Wilde; Katia Rottiers; Kristof Bauwens; Rouan Leen; Lieven Volckaert; Lucie Pertry; Maikel Kegels; Beeckman Marc; De Bondt Noël; Plasschaert Patrick; Piet Verschuere; Pol De Geetere; Beernaert Samuel; Wim Verween; Yves Asselman
CC: 'Patrick Maes'
Onderwerp: RE: verslag vergadering GBC 24 mei 2019

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Gemarkeerd

Beste Steven,

Mijn opmerkingen op verslag vergadering GBC 24 mei 2019 hieronder:

- Kan u de zin op pagina 4 onder punt d. openbaar vervoer “ daarna kan dit aangekaart worden in het kader van het brownfieldproject op de Arsenaalsite, trekker is Stad Gent” schrappen uit het verslag aangezien er nog geen brownfieldproject is opgestart en ook nog niet geweten is wie hiervoor de trekker zal zijn.

Wat betreft de vraag van de gemeente om de mogelijkheid te onderzoeken voor plaatsing van een fietsenstalling aan de Kruisstraat, moet ik u medelen dat NMBS geen eigenaar is van het perceel aanpalend aan de Kruisstraat. Dit perceel is de eigenlijke spoorwegbedding (talud met een deel van de wegenis) in eigendom van Infrabel. Plaatsing van een fietsenstalling op eigendom Infrabel zal moeten bekeken worden met partner Infrabel.

Met vriendelijke groeten,



Kris Van Buynder
Station Environment regio NW Gent

+32 9 241 21 07 | (991) 21 07 | +32 490 49 22 34 | kris.vanbuynder@nmbs.be | www.nmbs.be
90-02 B-ST.011G | Koningin Maria-Hendrikaplein 2, B-9000 Gent

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) | NV van publiek recht
Frankrijkstraat 56 | 1060 Brussel | BTW BE 0203.430.576 | RPR Brussel

Op zoek naar vastgoed te koop of te huur? www.nmbs.be/immo



Deze e-mail en de eventuele toegevoegde bestanden kunnen informatie bevatten die vertrouwelijk is en/of wordt beschermd door intellectuele eigendomsrechten. Zij zijn enkel bestemd om gebruikt te worden door de bovenvermelde geadresseerde(n). Het gebruik van de inhoud ervan door andere personen dan de aangeduide geadresseerde(n) is verboden. Hebt u deze e-mail per vergissing ontvangen, gelieve dan de afzender via telefoon of e-mail te verwittigen en het materiaal van alle computers te verwijderen. Alle bestanden die naar en door NMBS worden verzonden, kunnen worden gecontroleerd op hun conformiteit met interne beleidsregels om de belangen van de onderneming te beschermen en potentieel schadelijke software uit te schakelen. Volmachten en machtigingen moeten worden gecontroleerd en zijn verkrijgbaar op aanvraag.

Van: Steven Van De Vyver [<mailto:Steven.VandeVyver@melle.be>]

Verzonden: maandag 3 juni 2019 11:45

Aan: Anne Dalemans <acdalemans@gmail.com>; Bart Anthuenis <Bart.Anthuenis@vlaamsewaterweg.be>; Bart Crombez <bart.crombez@mow.vlaanderen.be>; Leroy Bram <bram.leroy@infrabel.be>; Carolina De Winne

Streefbeeld overwegen

Overwegen zijn een spoorwegerfenis die reeds 150 jaar meegaat. De overwegen stammen echter uit een tijd waarin een stoomtrein 30km/u reed en slecht 3 of 4 keer per dag naar de grote stad reed. Het merendeel van de overwegen lag in het buitengebied. In de tussentijd is de vraag naar mobiliteit sterk gestegen en werden de auto en fiets uitgevonden, waardoor overwegen meer en meer werden gebruikt. Overwegen werden gaandeweg steeds verder beveiligd, maar vandaag komen we tot de constatactie dat de stromen over het spoor en over de weg niet meer gelijkgronds georganiseerd kunnen worden. Daarom moeten we streven naar een mobiliteitsalternatief voor overwegen dat ongelijkgronds wordt georganiseerd.

Om dit alternatief te kunnen realiseren moeten echter kunstwerken gebouwd worden (tunnels en bruggen). Deze hebben echter een bepaalde ruimteinname. Zeker kunstwerken voor gemotoriseerd verkeer hebben met hun ruime bochtstralen, top en voetbogen een belangrijke ruimtebeslag.

Omdat de claim op ruimte rond de sporen vandaag zo hoog is en in de toekomst zal toenemen is het van belang de ruimte nodig voor het bouwen van kunstwerken ter vervanging van overwegen van te vrijwaren van verdere bebouwing. Met een streefbeeld tracht Infrabel samen met de gemeente enerzijds overeenstemming te vinden mbt het mobiliteitsalternatief voor de huidige overwegen (fietsnelwegen, fietstunnels, wegtunnels, ...) maar anderzijds ook de ruimte nodig voor deze kunstwerken naar de toekomst toe te vrijwaren.

Hoe ?

Infrabel gaat ervanuit dat de gemeente als stakeholder op vlak van ruimte en mobiliteit het eerste aanspreekpunt zijn mbt een streefbeeld overwegen. Infrabel gaat ervanuit dat overwegen gelegen op een belangrijke functionele verbindingsweg binnen de gemeente vervangen moet worden door een kunstwerk.

Lokale wegen met enkel een functie op niveau van perceelontsluiting kunnen echter niet langer over de spoorlijn heen ontsluiten. Wanneer hier echter een fietsroute overheen loopt moet hier wel rekening mee gehouden worden (fietstunnel) .

De belangrijke functionele verbindingen en fietsroutes worden vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan gehaald.

CONCLUSIE streefbeeld overwegen.

De overwegen zijn onlosmakelijk verbonden met de veiligheid rond overwegen. De veiligste overweg is een vervangen overweg. In dat opzicht is het belangrijk een streefbeeld te hebben voor elke overweg zodat naar deze situatie toe kan gewerkt worden. Dikwijls gaat dit niet alleen over de realisatie van een kunstwerk maar ook over de ruimtelijke grondverwerving voor het kunstwerk: onteigeningen, grondafstand,De gemeenten hebben hierin een belangrijke rol te spelen.

Visie in de praktijk - gemeente Melle

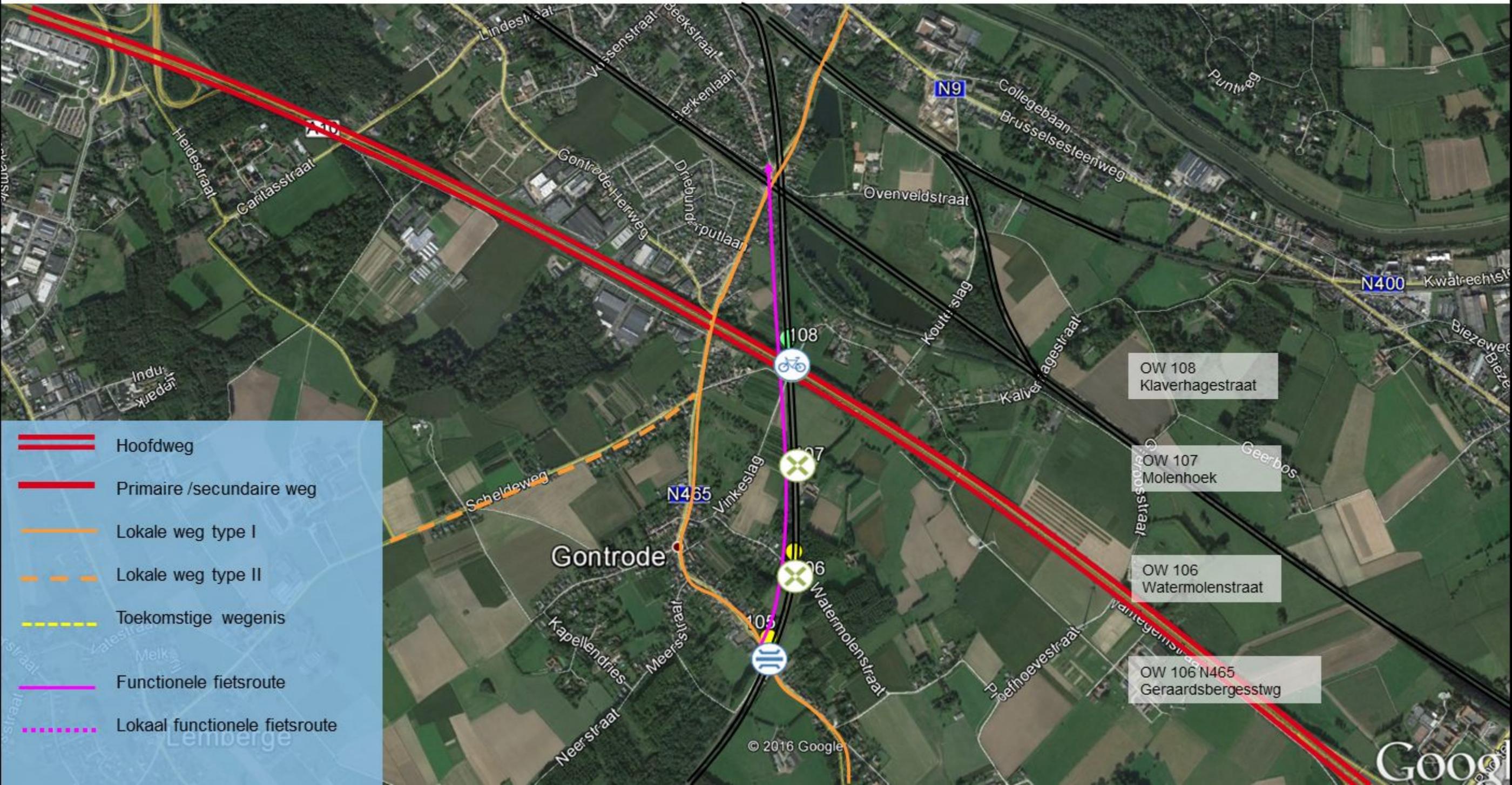
OW 105 (N465 – Geraardsbergse steenweg): Lokale weg type I: hier wordt voorzien in een ongelijkgrondse kruising (brug, tunnel)

OW106 (Watermolenstraat – lokaal type III): deze overweg wordt als tussenfase ingericht als fietsoverweg (2019-2020). De overweg is niet gelegen op een functionele fietsroute. De fietssnelweg F417 is ingepland aan de westzijde van het spoor en bedient de aldaar gelegen bebouwing richting richting functionele fietsroutes ten noorden en ten zuiden. Hiermee rekening houdend is Infrabel van mening dat het gebied voor de zwakke weggebruiker ontsloten is en dat een kruising met de sporen niet meer aan de orde is.

OW107 (Vinkenslag): deze overweg verdwijnt in 2019-2020

OW 108 (Kalverhagestraat – lokaal type III): de overweg is gelegen op een functionele fietsroute. Het gebied ten oosten van de spoorlijn is volledig ontsloten via Kouterslag – Kalverhagestraat – Proefhoevestraat.

Hiermee rekening houdend is Infrabel van mening dat een ongelijkgrondse kruising met de sporen moet ingericht worden voor fietsers en voetgangers die aansluiting maakt met de fietssnelweg F417.



PROJECTSTUURGROEP HERZIENING MOBILITEITSPLAN GEMEENTE MELLE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 3 DECEMBER 2019

Verslaggever: Steven Van de Vyver

Verslag versie 2

*Onderwerp: Inspraakreacties ontwerp beleidsplan
mobiliteitsplan*

Aard van de PSG-beslissing

Eindbeslissing met consensus

Aanwezigheidslijst

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig (N)
Dirk Gistelincx	Voorzitter van de PSG Schepenen van Mobiliteit	0494 86 88 15 Dirk.gistelincx@melle.be	A
Katia Rottiers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	0478309004 Katia.rottiers@mow.vlaanderen.be	A
Maikel Kegels	VVM De Lijn	0473366218 Maikel.Kegels@DeLijn.be	V
Lucie Pertry	Regiomanager AWV	0478594032 Lucie.pertry@mow.vlaanderen.be	A
Carolina De Winne	Provinciebestuur	09 267 75 69 Carolina.de.winne@oost- vlaanderen.be	A
Pol De Geetere	Departement Omgeving	Pol.Degeetere@vlaanderen.be	N
Steven Lafort	Agentschap voor Natuur en Bos	09 276 20 28 Steven.lafort@vlaanderen.be	V
Kris Van Buynder	NMBS	0490492234 Kris.vanbuynder@b-rail.be	V
Marc Beeckman	Infrabel	0473920505 Marc.beeckman@infrabel.be	N
Bart Anthuenis	Vlaamse Waterweg	052 33 89 80 Bart.anthuenis@vlaamsewaterweg.be	N
Wim Verween	Fractievoorzitter sp.a	0486 60 92 51 Wim.Verween@telenet.be	V
Dominique Vandermeersch	Fractievoorzitter Groen	Dominique.Vandermeersch@melle.be	V
Lieven Volckaert	Fractievoorzitter Open VLD	0475959219 Lieven.volckaert@melle.be	A
Anne Dalemans	Fractievoorzitter CD&V N-VA	0475 959975 acdalemans@gmail.com	V

Steven Van de Vyver	Mobiliteitsambtenaar	09 210 07 55 Verkeer@melle.be	A
Kristof Bauwens	Lokale Politie	09 363 71 70 Kristof.bauwens@police.belgium.eu	N
Hilde Vandevelde	Fietsersbond	Fietsersbond.melle@gmail.com	A
Patrick Maes	Patrick Maes Consulting bvba	Patrick.maes@skynet.be	A

Verslag van de vergadering

De schepen Dirk Gistelincx verwelkomt alle aanwezigen op de eerste projectstuurgroep voor de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Door het nieuwe mobiliteitsdecreet van 26 april 2019 is de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) afgeschaft en vervangen door een specifieke stuurgroep per project. Aangezien het project in dit geval het gemeentelijk mobiliteitsplan betreft, werd gekozen om alle leden van de GBC die de herziening van het mobiliteitsplan al hadden opgevolgd, op te nemen in de projectstuurgroep.

Op de agenda staat de bespreking van de resultaten van de publieke consultatie over het voorlopig ontwerp van nieuw mobiliteitsplan. Aan de hand van de presentatie die aan de mobiliteitsraad werd gegeven worden de voornaamste discussiepunten per thema overlopen door Patrick Maes. De volgende opmerkingen worden gegeven:

1) Algemene uitgangspunten

Vraag naar verduidelijking operationele doelstelling over het aantal ongevallen: In de oriëntatienota staat vermeld bij hoeveel ongevallen fietsers betrokken waren en waar die gebeuren (overwegend de N9).

2) Categorisering en snelheidsbeleid

AWV is akkoord om in het deel van de N9 Brusselsesteenweg tussen Tuinbouwschool en de Ringvaart de snelheid te verlagen naar 50 km/u. Richtsnelheid voor secundaire wegen is 70 maar in de voorgestelde zone is 50 aanvaardbaar omwille van de dynamische zone 30/50 aan de Tuinbouwschool en de vele aansluitingen. Sterk wisselende snelheidsregimes zijn immers niet ideaal.

Aan de andere kant van het centrum wordt het stuk tot Collegebaan best op 70 gehouden, de snelheid op de gewestwegen zou toch iets hoger moeten liggen dan de lokale wegen, anders kiezen de routeapps voor de lokale wegen.

Wat de doorstroming van het openbaar vervoer op de N9 Brusselsesteenweg betreft, was er een aanzet gegeven door Bart De Mey van De Lijn om een busstrook in te richten door middel van belijning. Jan Van Lokeren van AWV ging dit uitwerken, maar dit project is stilgevallen onder andere omdat Bart De Mey niet meer bij De Lijn werkt. De actie blijft wel opgenomen in het mobiliteitsplan.

3) Parkeren

Omwille van de nieuwe toegang van de sporen aan de kant van de Kruisstraat, zal de blauwe zone ook moeten herbekeken worden aan de achterkant van het station (reeds opgenomen in het ontwerp mobiliteitsplan).

4) Fiets en Voetganger

Vraag voor veilige oversteekplaats aan ILVO langs de N9 Brusselsesteenweg: eventueel een middeneiland is bespreekbaar voor AWV maar dan is er geen busstrook mogelijk (zie hierboven). Een

eventueel dubbelrichtingsfietspad zou enkel aan de kant van het ILVO/FAVV moeten ingericht worden. Aan de overzijde van de N9 kunnen fietsers via de Collegebaan.

Er wordt afgesproken te bekijken of er aan de achterkant van ILVO/FAVV een doorsteek mogelijk is naar de nog aan te leggen fietssnelweg langsheen de spoorlijn. Fietsers kunnen dan beide kanten op, ook richting Kwatrecht. Omdat het uitvoeringsdossier van deze fietssnelweg ver gevorderd is, zal deze doorsteek waarschijnlijk apart bekeken moeten worden. In mobiliteitsplan wordt de suggestie opgenomen van een aansluiting van de activiteiten langsheen N9 op de fietssnelweg. Deze aansluiting mag evenwel niet doorlopen tot aan de N9.

Vraag voor dubbelrichtingsfietspad tussen Akkerstraat en de Ringvaart: AWW/MOW en de provincie vinden dit geen goed idee omwille van de verkeersveiligheid. Zij verkiezen eerder een verbinding tussen de N9 en de fietssnelweg: ofwel ten noorden van de Ringvaart, ofwel bekijken of er aan de zuidkant ruimte is, en op korte termijn dit deel van de fietssnelweg (tussen Ringvaart en Akkerstraat) aanpakken. *Noot : een verbinding ten noorden van de Ringvaart tussen N9 en de fietssnelweg is reeds voorzien in het ontwerp van mobiliteitsplan.*

Verbeteren oversteekbaarheid thv Retailpark (Melle Leeuw): MOW signaleert dat de voorgestelde aanpassingen aan de N9 (op kosten van de ontwikkelaar) niet zijn uitgevoerd.

Oude Brusselse Weg opnemen in lokale fietsrouten netwerk: Indien gewenst schrijven richten naar Deputatie van de Provincie met vraag om op te nemen. Ook de stad Gent heeft destijds gevraagd om het verlengde van de Oude Brusselse Weg op haar grondgebied op te nemen als lokale fietsroute. De N9 Brusselsesteenweg blijft wel de hoofdroute voor de fietser (BFF). Er is nog geen duidelijkheid om welke manier die straat als fietsvriendelijke weg moet worden ingericht (minimaal als zone 30, cfr ontwerp mobiliteitsplan). Iets voorbij de Zwaanhoek is er een middengeleider om de N9 over te steken.

Betere aansluiting jaagpad Schelde t.h.v Heusdenbrug: deze suggestie moet verruimd worden naar een betere aansluiting van de volledige woonwijk ten zuiden van de N446 Heusdenbaan met het jaagpad zonder Heusdenbaan te moeten kruisen. Verder te bekijken met de Vlaamse Waterweg.

Opmerkingen provincie op synthesesdocument

- Punt 36 aanvulling: de ontwerpsnelheid van een fietssnelweg is 30 km/h. Op jaagpaden en in fietsstraten is de snelheid juridisch beperkt tot 30 km/h.
- Punt 56 : De Provincie heeft FSW 417 wel bij de prioriteiten staan maar omwille van de problematiek met het Aalmoeseneiebos kan men voorlopig niet verder.

5) Dorpskern Melle

Eénrichting in de Kerkstraat is een vaststaand feit, de gevolgen ervan moet uitgezocht worden door middel van een proefopstelling volgens aangepast voorstel. Dit voorstel wordt best afgetoetst met de bewoners van de Wezenstraat (ook het voorstel van linksaf vanuit de Kapellestraat – AWW is geen voorstander). Als het mobiliteitsplan definitief goedgekeurd is, dan zou de proefopstelling inzake de circulatie Kerkstraat al kunnen uitgevoerd worden, wel contact opnemen met AWW voor de verkeerslichtenregeling.

Er is discussie over het al dan niet behouden van het dubbelrichtingsfietspad tot aan Kapellestraat en de plaats van de fietsoversteek. Dit moet later verder uitgeklaard worden.

6) Wijk Vogelhoek

De provincie stelt zich vragen bij het voorstel van de Tuinstraat als fietsstraat, omdat het aantal fietsers, zeker buiten de schooluren, beduidend lager ligt dan het aantal auto's. **De gemeente stelt hierop de vraag om in de plaats hiervan aan beide zijden fietssuggestiestroken te voorzien? De provincie is ook geen voorstander van fietssuggestiestroken, wel van gemengd verkeer in een zone 30.**

7) Bijkomende opmerkingen vanuit college van burgemeester en schepenen

Het schepencollege vraagt om de maximale snelheid in de Begijnenwegel, Driesstraat en Wautersdreef op 50 km/u te houden (geen zone 30).

In de Begijnenwegel kan 50 km/u behouden blijven maar best geen extra invalsweg creëren via de Driesstraat.

Omwille van het verlengen van het éénrichtingsverkeer in de Tuinstraat, kan de Wautersdreef een lokale II blijven zoals in vorige mobiliteitsplan (en 50 km/u). Er is ruimte voor een voetpad en een fietspad. De Tuinstraat wordt dan een lokale III (met behoud 50 km/u in deel met dubbelrichtingsfietspad).

Patrick Maes gaat documenten aanpassen en in rood of via track changes aanduiden wat gewijzigd is. Dit wordt doorgestuurd aan iedereen met de vraag om de documenten goed te keuren voor het einde van het jaar zodat op de gemeenteraad van januari het mobiliteitsplan definitief goedgekeurd kan worden.

Bijlagen¹

Mail De Lijn & NMBS

Mail Provincie Oost-Vlaanderen

¹ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Van: Maikel Kegels <Maikel.Kegels@delijn.be>
Verzonden: dinsdag 19 november 2019 20:58
Aan: verkeer; Anne Dalemans; Bart Anthuenis; Bart Crombez; Bram Leroy; Carolina De Winne; Delphine de Hemptinne; Dirk De Maeseneer; Dirk Gistelinck; Dominique Vandermeersch; Joris De Wilde; Katia Rottiers; Kris Van Buynder; Kristof Bauwens; Leen Rouan; Lieven Volckaert; Lucie Pertry; Marc Beeckman; Noël De Bondt; Patrick Plasschaert; Piet Verschuere; Pol De Geetere; Samuel Beernaert; Wim Verween; Yves Asselman
CC: 'Patrick Maes'
Onderwerp: RE: Projectstuurgroep mobiliteitsplan Melle op dinsdag 3 december

Allen

Voor De Lijn is het gezien de short notice helaas niet mogelijk om deze PSG bij te wonen. Wij verontschuldigen ons dan ook voor de geplande vergadering.

Wat openbaar vervoer betreft, lijkt het ons raadzaam om in de reacties zeker expliciet de vervoerregiowerking aan te halen. Het netwerk wordt niet meer bilateraal overlegd/beslist met De Lijn (waarmee ik natuurlijk niet wil zeggen dat er geen bilaterale overleggen meer mogelijk zijn).

Er is nu een gedeelde verantwoordelijkheid binnen de vervoerregiowerking. Het bus- en tramaanbod is dus onderdeel van het netwerk dat binnen de vervoerregio Gent in een ruimer kader dan voorheen wordt beslist (cfr. decreet basisbereikbaarheid). Het regionaal mobiliteitsplan (spoor 1) zal hierin een belangrijke rol spelen. Het is dan ook belangrijk dat de gemeente zelf haar belangen aangeeft en verdedigt in de komende maanden bij het uitwerken van dit regionale mobiliteitsplan 2030-2050.

Met vriendelijke groeten

Maikel Kegels
Mobiliteitsontwikkelaar
Vervoerregio's Gent – Brugge – Oostende – Kortrijk

De Lijn
Afdeling Markt & Mobiliteit
Dienst Mobiliteitsontwikkeling
Tel. +32 (0)9 211 92 95 | gsm +32 (0)473 36 62 18

>

Van: Kris Van Buynder <kris.vanbuynder@belgiantrain.be>
Verzonden: donderdag 21 november 2019 12:13
Aan: verkeer; Anne Dalemans; Bart Anthuenis; Bart Crombez; Bram Leroy; Carolina De Winne; Delphine de Hemptinne; Dirk De Maeseneer; Dirk Gistelinck; Dominique Vandermeersch; Joris De Wilde; Katia Rottiers; Kristof Bauwens; Leen Rouan; Lieven Volckaert; Lucie Pertry; Maikel Kegels; Marc Beeckman; Noël De Bondt; Patrick Plasschaert; Piet Verschuere; Pol De Geetere; Samuel Beernaert; Wim Verween; Yves Asselman
CC: 'Patrick Maes'; Jan Van Beneden
Onderwerp: RE: Projectstuurgroep mobiliteitsplan Melle op dinsdag 3 december

Beste,

Onze dienst station environment NMBS kan niet aanwezig zijn op de geplande projectstuurgroep vanwege andere afspraken.

Het verslag van het overleg mag ons per kerende bezorgd worden. Wij zullen onze opmerkingen na ontvangst van het verslag overmaken.

Met vriendelijke groeten,

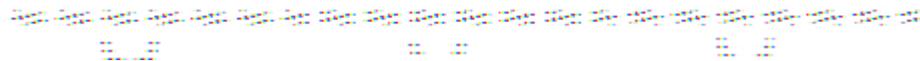


Kris Van Buynder
Specialist Station Environment
ST innovation & station environment
B-ST.011

+32 490 49 22 34 | kris.vanbuynder@nmbs.be | www.nmbs.be
10-80 B-ST.011 | Frankrijkstraat 91, 1060 Brussel

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) | NV van publiek recht
Frankrijkstraat 56 | 1060 Brussel | BTW BE 0203.430.576 | RPR Brussel

Op zoek naar vastgoed te koop of te huur? www.nmbs.be/immo



Deze e-mail en de eventuele toegevoegde bestanden kunnen informatie bevatten die vertrouwelijk is en/of wordt beschermd door intellectuele eigendomsrechten. Zij zijn enkel bestemd om gebruikt te worden door de bovenvermelde geadresseerde(n). Het gebruik van de inhoud ervan door andere personen dan de aangeduide geadresseerde(n) is verboden. Hebt u deze e-mail per vergissing ontvangen, gelieve dan de afzender via telefoon of e-mail te verwittigen en het materiaal van alle computers te verwijderen. Alle bestanden die naar en door NMBS worden verzonden, kunnen worden gecontroleerd op hun conformiteit met interne beleidsregels om de belangen van de onderneming te beschermen en potentieel schadelijke software uit te schakelen. Volmachten en machtigingen moeten worden gecontroleerd en zijn verkrijgbaar op aanvraag.

Van: De Winne Carolina <carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be>
Verzonden: maandag 16 december 2019 12:12
Aan: verkeer; Anne Dalemans; Bart Anthuenis; Bram Leroy; Delphine de Hemptinne; Dirk De Maeseneer; Dirk Gistelinck; Dominique Vandermeersch; Joris De Wilde; Katia Rottiers; Kris Van Buynder; Kristof Bauwens; Leen Rouan; Lieven Volckaert; Lucie Pertry; Maikel Kegels; Marc Beeckman; Noël De Bondt; Patrick Plasschaert; Piet Verschuere; Pol De Geetere; Samuel Beernaert; Wim Verween; Yves Asselman; steven.lafort@vlaanderen.be; Fietsersbond Melle
CC: Maes Patrick
Onderwerp: RE: verslag PSG 3 december 2019
Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Beste

Akkoord met wijzigingen en verslag.

Echter graag één kleine nuancering bij het verslag.

*Pag. 3 Wijk Vogelhoek - De provincie stelt zich vragen bij het voorstel van de Tuinstraat als fietsstraat, omdat het aantal fietsers, zeker buiten de schooluren, beduidend lager ligt dan het aantal auto's. **Provincie akkoord** Is het niet beter om aan beide zijden fietssuggestiestroken te voorzien (zone 30)? **Dit voorstel komt niet uit de hoek Provincie, Provincie geen voorstander van fietssuggestiestroken***

Vriendelijke groeten

Carolina De Winne – beleidsmedewerker Mobiliteit
Provincie Oost-Vlaanderen
dienst Mobiliteit
Woodrow Wilsonplein 2, 9000 Gent
tel. 09 267 75 69
<http://www.oost-vlaanderen.be>



N.B. Ik werk viervijfde met een vrije dag op woensdag.