



HERNIEUWEN VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN Oriëntatienota

Opdrachtgever: gemeente Melle

In samenwerking met :

DenS Communicatie bvba
Lange Boomgaardstraat 19
9000 Gent



Studiebureau BVP
Dendermondsesteenweg 563
9070 Destelbergen



Definitieve versie
28/2/2018

MAAK MELLE MEER MOBIEL



Inhoudstafel

1.	INLEIDING	4
	Procesverloop	4
	Participatietraject	6
	Samenstelling Gemeentelijke Begeleidingscommissie	6
2.	RESULTATEN SNELTOETS	7
3.	BESTAANDE TOESTAND	8
	Situeringsschets van de gemeente en de ruimtelijke structuur	8
	Verkeersstructuur per modi	10
	<i>Auto- en vrachtverkeer</i>	10
	<i>Openbaar vervoer</i>	18
	<i>Fietsverkeer</i>	23
	<i>Voetgangersverkeer</i>	28
	Verkeersveiligheid	28
	Huidige flankerende maatregelen	37
	<i>Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen</i>	37
	<i>Tarifering openbaar vervoer</i>	37
	<i>Algemene sensibilisering door middel van campagnes</i>	37
	<i>Specifieke markering, informatie en promotie naar doelgroepen</i>	38
	<i>Controle en handhaving</i>	38
	<i>Beleidsondersteuning</i>	38
4.	BESTAANDE PLANNEN EN STUDIES	39
	Gewestplan	39
	BPA Gontrode Heirweg (1987)	40
	Streefbeeld R4 (1999)	40
	Gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent (2005)	41
	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2012)	42
	Gemeentelijke RUP's	48
	Inrichtingsplan recreatiedomein Kouterslag (2015)	49
	Masterplan Brouwerij Huyghe (2017)	50
	Herlokalisatie gemeenteschool (2017)	52
	Trage Wegenplan (2013)	54
	Mobiliteitsvisie De Lijn 2020	55
	Streefbeeld Overwegen Melle (2016)	56
	Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)	57
5.	VISIES VAN DE ACTOREN	58
	Mobiliteit en Openbare Werken	58
	De Lijn Oost-Vlaanderen	59
	Provincie Oost-Vlaanderen	62
	NMBS	63
	Gemeentebestuur Melle	63
	Visie buurgemeenten Melle	63
	<i>Stad Gent</i>	63
	<i>Gemeente Merelbeke</i>	67
6.	RESULTATEN PARTICIPATIETRAJECT	69
7.	EVALUATIE ACTIEPLAN MOBILITEITSPLAN 2005	70
8.	PROBLEEMSTELLING	73
	Ruimtelijke structuur	73
	Bestaande verkeersstructuur	73

<i>Voetgangersverkeer</i>	73
<i>Fietsverkeer</i>	74
<i>Openbaar vervoer</i>	74
<i>Gemotoriseerd verkeer</i>	74
Overzicht knelpunten	75
9. DOELSTELLINGEN	76
Doelstellingen Vlaams gewest	76
Gemeentelijke algemene doelstellingen	77
Gemeentelijke operationele doelstellingen	78
10. DEFINIËRING VAN HET VERDER ONDERZOEK	79
Verkeersleefbaarheid en parkeren centrum Melle	79
Parkeren en onveiligheid Melle Leeuw	80
BIJLAGE	82

Figuren

Figuur 1 : Situering gemeente op topokaart : macroschaal	9
Figuur 2 : Situering gemeente op topokaart : mesoschaal	9
Figuur 3 : Huidige categorisering wegennet	12
Figuur 4 : Huidige snelheidsregimes	14
Figuur 5 : Verkeersintensiteiten N9, evolutie per jaar	15
Figuur 6 : Verkeersintensiteiten N9, gemiddelde werkdag 2016	15
Figuur 7 : Huidige blauwe zone Melle centrum	18
Figuur 8 : Huidige blauwe zone Melle Vogelhoek/Merelbeke station	18
Figuur 9 : Huidige lijnvoering De Lijn (m.i.v. belbushaltes)	20
Figuur 10 : Bovenlokaal fietsroutenetwerk	24
Figuur 11 : Fietsknooppuntennetwerk	24
Figuur 12 : lokaal fietsroutenetwerk	25
Figuur 13 : Resultaten fietstelweek 2016 omgeving Melle	26
Figuur 14 : Bestaande fietsvoorzieningen	27
Figuur 15 : Ongevallen met gewonden in 2014	29
Figuur 16 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2014	30
Figuur 17 : Ongevallen met gewonden in 2015	31
Figuur 18 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2015	32
Figuur 19 : Ongevallen met gewonden in 2016	33
Figuur 20 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2016	34
Figuur 21 : Ongevallen met gewonden in 2017 (tot 24 oktober)	35
Figuur 22 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2017	36
Figuur 23 : Gewestplan	39
Figuur 24 : BPA Gontrode Heirweg	40
Figuur 25 : Afbakeningslijn gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent	41
Figuur 26 : Synthese gewenste ruimtelijke structuur Melle	46
Figuur 27 : Gewenste verkeer- en vervoerstructuur Melle	47
Figuur 28 : Inrichtingsplan sport- en recreatiepark Kouterslag	50
Figuur 29 : Ontwerpvoorstel masterplan brouwerij Huyghe	51
Figuur 30 : Voorstel ontsluiting masterplan brouwerij Huyghe	52
Figuur 31 : Schematische inrichting nieuwe locatie gemeenteschool	53
Figuur 32 : Wenselijkheidskaarten trage wegen Melle	54
Figuur 33 : Mobiliteitsvisie De Lijn Oost-Vlaanderen 2020	55
Figuur 34 : Gewenst tramnet Gentse regio (zuidelijk deel, groene lijnen)	56
Figuur 35 : Streefbeeld overwegen gemeente Melle	56
Figuur 36 : Geactualiseerd Pegasusplan met inbegrip van voorstadspoorlijnen	64
Figuur 37 : Synthese stadsregionaal fietsconcept	65
Figuur 38 : Vrachtroutenetwerk korte termijn	66

Figuur 39 : Categorisering wegennet gemeente Merelbeke korte termijn	68
Figuur 40 : Knelpuntenkaart	75
Figuur 41 : Verkeersonderzoek centrumstraten Melle	80
Figuur 42 : Verkeersonderzoek omgeving Melle Leeuw	81

Tabellen

Tabel 1: Overzicht verkeerstellingen en snelheidsmetingen	16
Tabel 2: Overzicht verkeerstellingen in het kader van proefopstelling wijk Eldries	17
Tabel 3: Overzicht opstappende treinreizigers stations gemeente Melle en omgeving	19
Tabel 4: Overzicht buslijnen Melle centrum	21
Tabel 5: Overzicht buslijnen Melle Vogelhoek/Merelbeke station	21
Tabel 6: Minimumaanbod van geregeld vervoer op weekdays	22
Tabel 7: Aantal op- en afstappers belangrijkste OV-haltes De Lijn(exclusief belbusgebruikers)	22
Tabel 8: Aantal ongevallen met lichamelijk letsel (2014-2017)	28

1. Inleiding

Procesverloop

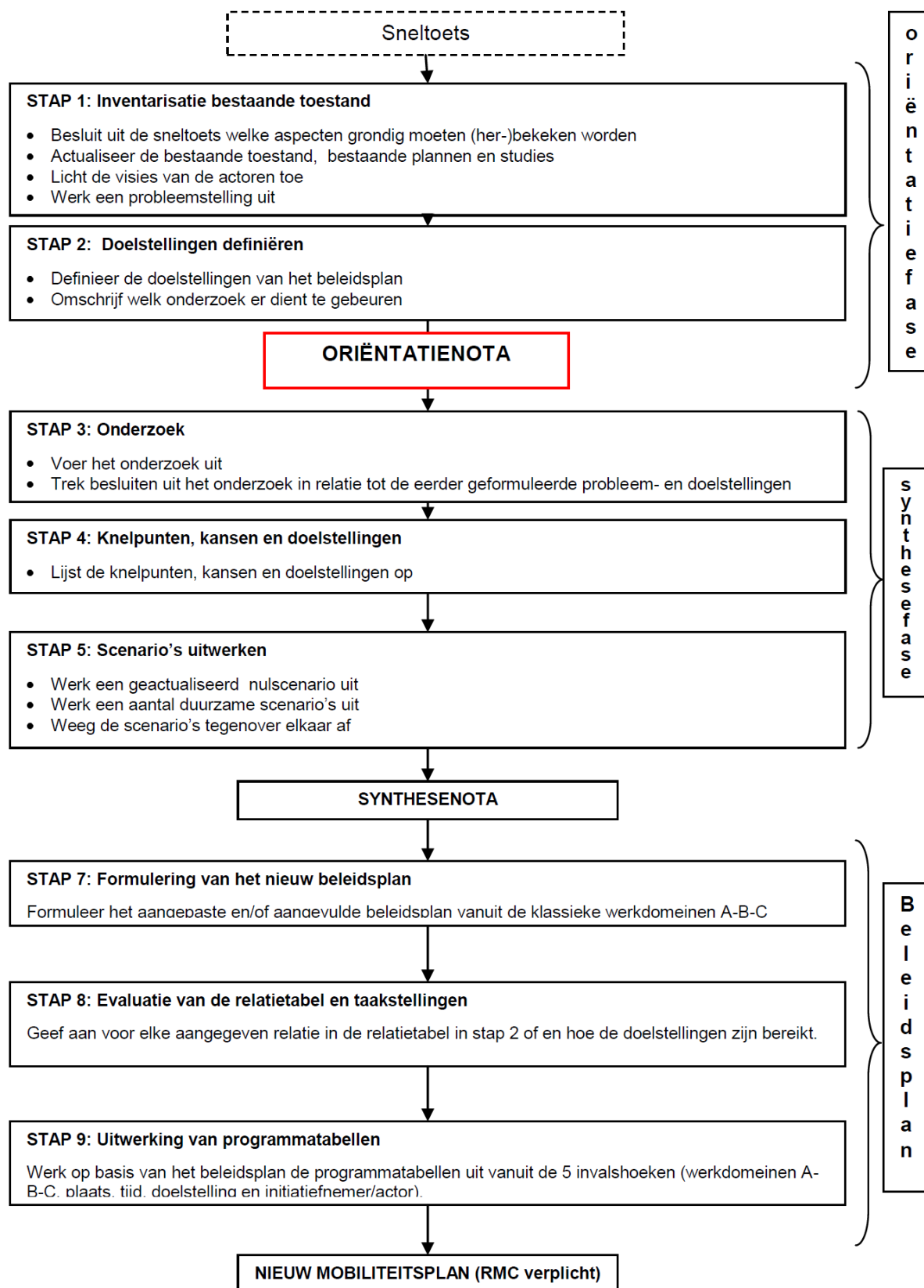
De gemeente Melle heeft besloten om haar gemeentelijk mobiliteitsplan volledig te herzien volgens de voorgeschreven richtlijnen van de Vlaamse Overheid departement Mobiliteit en Openbare Werken. Door middel van de sneltoets werd gekozen voor spoor 1.

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

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

Het eerste mobiliteitsplan van de gemeente Melle dateert van 17/10/2005 (conformverklaring PAC). De sneltoets werd opgemaakt op de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) van 14 oktober 2016 en werd goedgekeurd op de RMC (regionale mobiliteitscommissie) van 21 november 2016.

De GBC kwam omtrent de oriëntatienota éénmaal samen, nl. op 20 december 2017. Het verslag van de GBC is 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 goed.

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 Gistelinck	gemeente Melle – schepen voorzitter
Wim Verween	gemeente Melle - gemeenteraadslid
Dominique Vandermeersch	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Anne Dalemans	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Christa Hijsselinckx	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Lieven Volckaert	gemeente Melle – gemeenteraadslid
Lieven Van Cauwenberghe	gemeente Melle – voorzitter gemeentelijke werkgroep verkeer
Steven Van de Vyver	gemeente Melle – mobiliteitsambtenaar
Benoit Soenen	lokale politie
Katia Rottiers	Vlaamse Overheid – departement MOW
Bart Crombez	Vlaamse Overheid – AWW Oost-Vlaanderen
Stephanie Demuelenaere	Vlaamse Overheid – departement Omgeving
Delphine de Hemptinne	Vlaamse Overheid – departement Omgeving
Anneleen Langerock	Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
Carolina De Winne	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Pieter De Rudder	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
De Bondt Noël	B-Holding
Christiane Vanrijckeghem	B-Holding
Veronique Decorte	B-Holding
Samuel Beernaert	Infrabel
Joris De Wilde	Fietsersbond Melle
Bart Antheunis	Waterwegen & Zeekanaal
Stephanie Demuelenaere	Departement Omgeving

2. Resultaten sneltoets

De conclusie van de sneltoets van 14 oktober 2016 was de volgende:

Belangrijkste aspecten die bepalen dat het mobiliteitsplan moet herbekeken worden:

Een eerste gegeven is dat het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan dateert van na het mobiliteitsplan en dat het mobiliteitsplan dus niet gebaseerd is op het GRS.

Bijkomende gegevens zijn Studio M, de ontwikkeling van Sport en Recreatiedomein Kouterslag, de herlokalisatie van de gemeenteschool, het stijgend aantal verkavelingen, het BPA Gontrode Heirweg dat nu in volle ontwikkeling is, een groot aantal ontwikkelingen langsheen de Brusselsesteenweg, de Fietssnelwegen die gepland zijn, de goedkeuring van het Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, een herziening van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, de werkplaatsen van de NMBS, de ondertekening van het Burgemeestersconvenant.

3. Bestaande toestand

Situeringsschets van de gemeente en de ruimtelijke structuur

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.

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. 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.

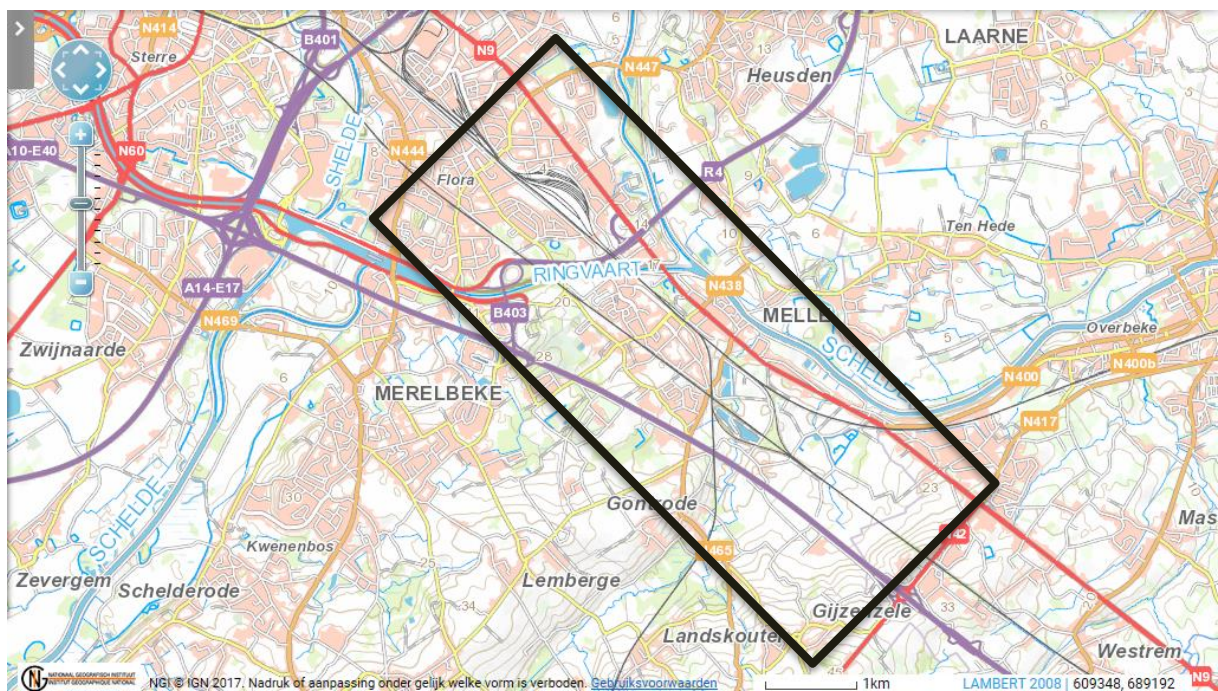
Melle kent geen omvangrijke bedrijvigheid. De bedrijven die er gevestigd zijn, zijn ambachtelijke bedrijven die verspreid liggen over de gemeente. Langs de Gontrode Heirweg en de E40 heeft zich recent wel een lokaal bedrijventerrein ontwikkeld. Aan de overzijde van de E40 is eveneens een kleine bedrijfsconcentratie.

Melle beschikt over een aantal culturele voorzieningen, voornamelijk gelegen in Melle-centrum en Vogelhoek. Melle beschikt bovendien over een goed uitgebouwd onderwijsnet met vier secundaire scholen¹ en één hogeschool (HoGent agro- en biotechnologie gelegen langs de N9 Brusselsesteenweg).

¹ Eén van de secundaire scholen gaat binnenkort verhuizen naar Gent. De locatie zal worden ingenomen door de gemeenteschool (zie ook hoofdstuk 4)



Figuur 1 : Situering gemeente op topokaart : macroschaal
Bron : NGI, topoviewer



Figuur 2 : Situering gemeente op topokaart : mesoschaal
Bron : NGI, topoviewer

Verkeersstructuur per modi

Auto- en vrachtverkeer

Huidige structuur

De gemeente Melle wordt doorkruist door diverse lijnvormige vervoersinfrastructuren waarvan het grootste deel ervan parallel met de Scheldevallei lopen. Slechts enkele waaronder de R4 en de Ringvaart lopen dwars hierop. Deze verkeersinfrastructuren liggen aan de basis van de opdeling van het grondgebied Melle in verschillende sterk geïsoleerde deelgebieden.

Een belangrijk aspect is daarenboven dat diverse van deze bestaande infrastructuren 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 zijn ze ook onderdeel van het vrachtroutenetwerk 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.

Categorisering wegennet

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

Hoofdwegen en primaire wegen:

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

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

Als primaire wegen zijn geselecteerd:

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

Secundaire wegen:

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

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

Lokale wegen:

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

De volgende wegen zijn geselecteerd als lokale type I:

- N465 Geraardsbergsesteenweg
- N447 Heusdenbaan

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

Op niveau van de kern:

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

Op niveau van de wijk:

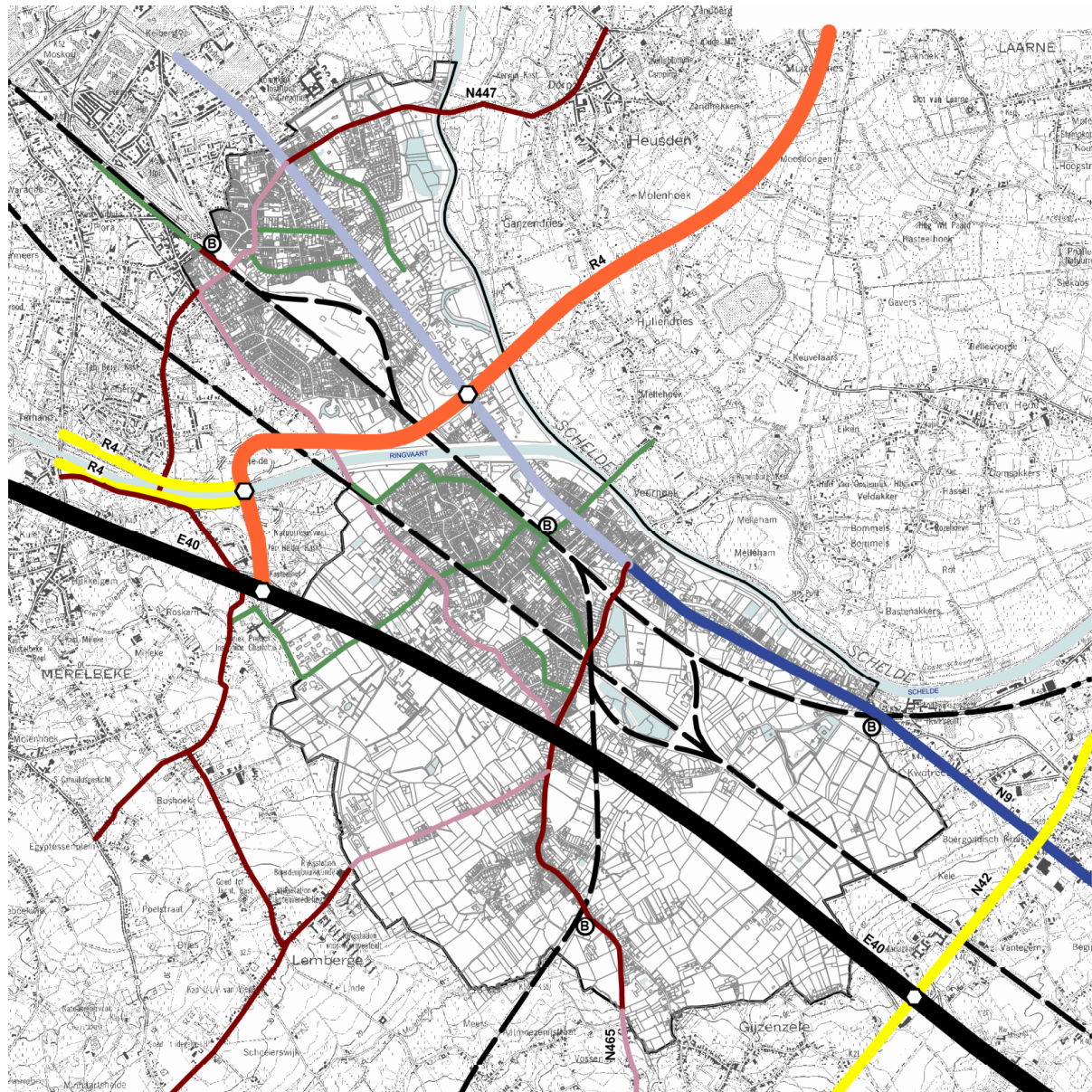
- Caritasstraat
- Lindestraat, Kruisstraat, Begijnenwegel
- Schauwegemstraat (gedeeltelijk)
- Gemeenteplein, Kerkstraat
- Heidestraat (gedeeltelijk)
- Oude Brusselseweg
- Wautersdreef
- Tuinstraat
- Driebunderputlaan

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

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

- Gontrode Heirweg (Merelbeke) : lokale weg 1 vs. Gontrode Heirweg (Melle) : lokale weg 2
- Fraterstraat (Merelbeke) : lokale weg 1 vs. Merelbekerstraat (Melle) : lokale weg 2
- Burgemeester Van Gansberghelaan (Merelbeke) : lokale weg 1 vs. Scheldeweg (Melle) : lokale weg 2
- Salisburylaan /Heidestraat (Merelbeke) : lokale weg 3 vs. Caritasstraat (Melle) : lokale weg 2
- Mellestraat (Gent): lokale weg IIB vs. Mellestraat (Melle) : lokale weg 1²
- N465 Geraardsbergsesteenweg (Oosterzele): lokale weg type 2 vs. N465 Geraardsbergsesteenweg (Melle): lokale weg type 1

² De Mellestraat op het grondgebied van Melle staat als lokale weg type 1 niet vermeld in de tekst maar wel op de figuur van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS Melle, 2007)



Legende

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

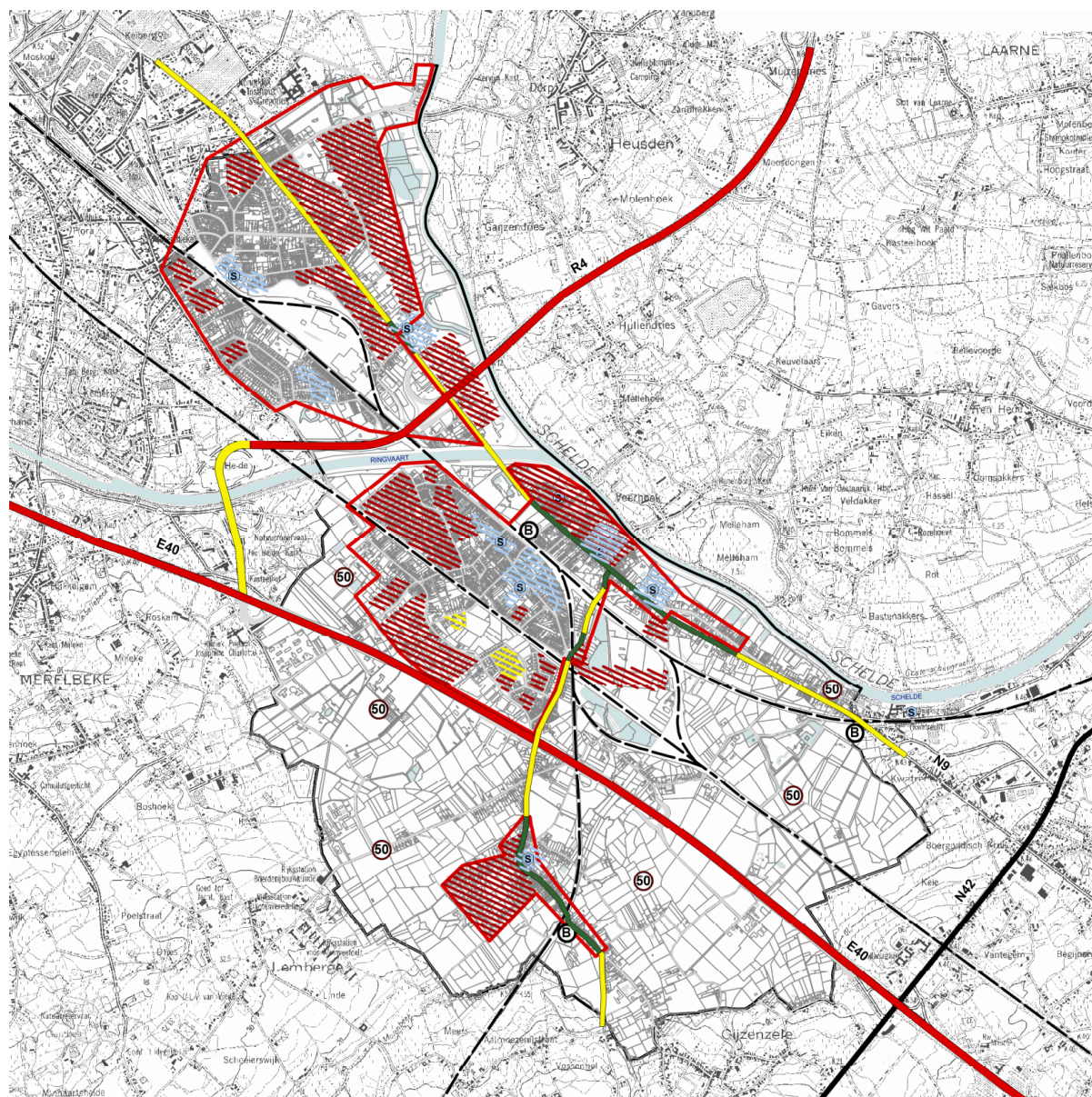
Figuur 3 : Huidige categorisering wegennet

Huidig snelheidsbeleid

Het vastleggen van de maximale snelheden is een belangrijk beleidselement in het kader van het streven naar een grotere verkeersveiligheid. De huidige snelheidsregimes voor het gemotoriseerd verkeer zijn weergegeven in de volgende figuur. Behalve op delen van de gewestwegen N9 Brusselsesteenweg en N465 Geraardsbergsesteenweg geldt buiten de bebouwde kom een snelheidsbeperking van 50 km/uur.

Er komen vandaag op het grondgebied van de gemeente Melle ook een aantal zone 30-gebieden voor:

- 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



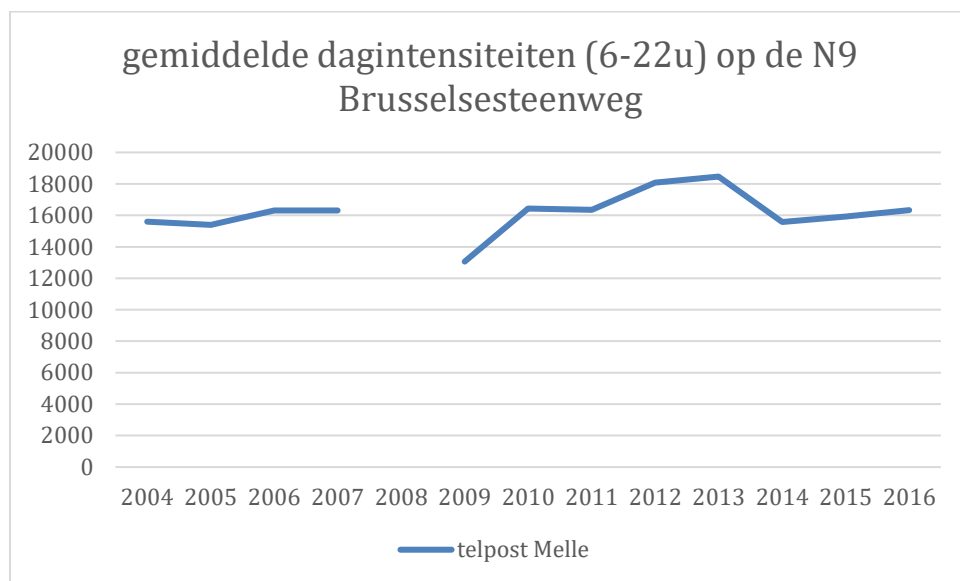
Legende

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

Figuur 4 : Huidige snelheidsregimes

Verkeersintensiteiten

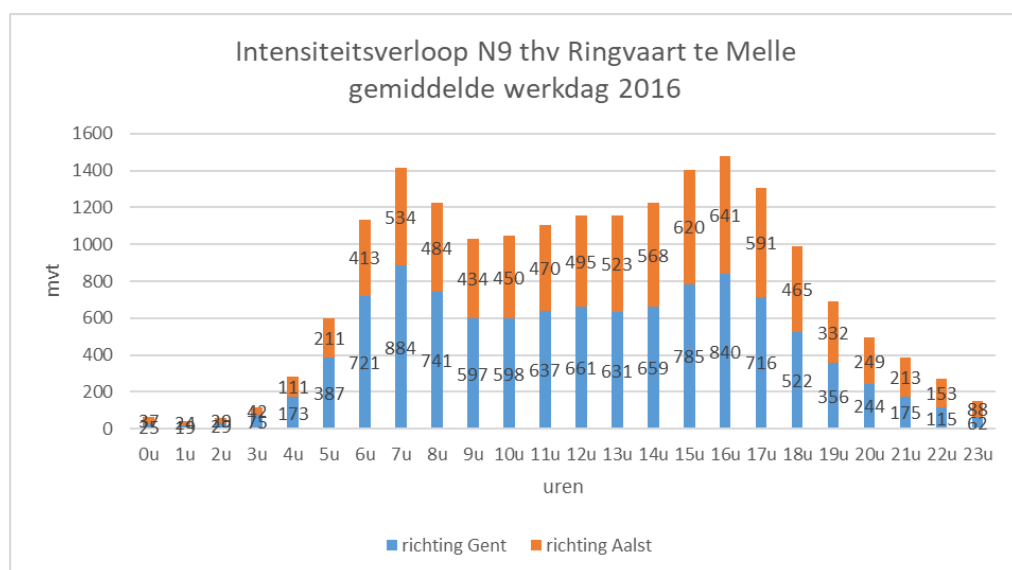
Abstractie makend van de E40 en de R4 is de N9 ontegensprekelijk de drukst bereden weg op het grondgebied van Melle. Er ligt een permanente telpost op de N9 ter hoogte van de brug over de Ringvaart. In 2016 werden er gemiddeld 16.000 voertuigen per dag (6-22h) waargenomen, beide richtingen samen. Er zijn grote schommelingen in de grafiek waar te nemen. Door de heraanleg van de N9 in het centrum van Melle zijn er geen cijfers voor 2008 en vrij lage cijfers voor 2009. Daarentegen zien we uitschieters naar boven in 2012 en 2013 (eveneens veroorzaakt door wegeniswerken, maar dan op andere wegen?). Sinds 2014 zijn de cijfers redelijk stabiel.



Figuur 5 : Verkeersintensiteiten N9, evolutie per jaar

Bron : Vlaams gewest, AWW

De voorgaande grafiek verdoezelt de dagdagelijkse schommelingen tussen werk- en weekenddagen en tussen de piek- en de daluren. Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde uurintensiteiten weer voor een werkdag in 2016, met een onderscheid tussen beide richtingen.



Figuur 6 : Verkeersintensiteiten N9, gemiddelde werkdag 2016

Bron : Vlaams gewest, AWW

Tussen 16 en 17 uur worden de hoogste intensiteiten gehaald (met bijna 1.500 voertuigen, beide richtingen samen). De ochtendpiek tussen 7 en 8u ligt iets lager met 1418 voertuigen. De drukste rijrichting wordt waargenomen in de richting van Gent tussen 7 en 8u met 884 voertuigen. Opvallend is nog dat per uur en dus ook over het geheel van de dag meer voertuigen gemeten worden in de richting van Gent (ca. 10.600) dan richting Aalst (ca. 8.100). Dit wijst erop dat vrij veel automobilisten wel 's ochtends de N9 richting Gent nemen, maar in de avondspits een andere route kiezen.

De lokale politie heeft in de loop van 2014-2017 heel wat verkeers- en snelheidsmetingen uitgevoerd op het grondgebied van de gemeente Melle. Hieronder wordt hiervan een overzicht gegeven. De aangegeven toegelaten snelheid is deze geldig op het ogenblik van de meting.

straat	datum	aantal mvt/we rk-dag	Toegelaten snelheid (km/u)	V85 (km/u)
Beekstraat thv nr. 37	September 2015	3650	30	52,0 – 53,6
Brusselseestwg N9 thv Collegebaan	Februari 2017	11500	70	76,3 – 72,4
Brusselseestwg N9 thv Collegebaan	Maart 2016	12000	70	73,5 – 68,8
Caritasstraat thv nr. 64	November 2014	2800	50	63,8
François Spaestraat thv nr. 15	Augustus 2014	425	50	43,0 – 43,5
Gontrode Heirweg thv nr. 106b	Februari 2014	4900	50	55,6 – 53,0
Gontrode Heirweg thv nr. 145	September 2014	4000	50	61,6 – 60,1
Gontrode Heirweg thv Varingstraat	Juni 2017	4550	50	53,4 – 50,7
Heusdenbaan N447 r. N9 thv Wevershof	Januari 2015	4400	50	68,5
Heusdenbaan N447 thv Wevershof	Augustus 2015	8700	50	68,5 – 70,6
Kalverhagestraat thv nr. 26	Juni 2014	775	50	51,1 – 53,5
Kloosterstraat thv nr. 78	September 2014	875	30	34,5 – 41,7
Merelbkestraat thv nr. 21	Oktober 2014	9700	50	54,2 – 53,9
Nonnenwegel thv wegversmallingen	Juni 2014	190	30	33,2 – 35,5
Oude Brusselse Weg thv nr. 39	Maart 2016	800	50	59,8 – 59,7
Park Ten Hovelaan thv nr. 48	April 2014	600	50	50,2 – 50,3
Schauwegemstraat thv nr. 116	Mei 2015	2900	50	55,2 – 52,8
Schauwegemstraat thv	September 2015	4200	50	55,6 – 52,7
Scheldeweg thv nr. 59	Februari 2014	3300	50	66,8 – 64,6
Spiegelhof thv. nr. 9	Augustus 2015	150	30	35,9 – 38,8
Tuinstraat thv nr. 28	Juni 2014	1900	50	54,5 – 50,4
Varingstraat thv nr. 76	Februari 2015	1050	30	61,2 – 59,3
Varingstraat thv Braamboslaan	Oktober 2016	1400	30	52,4
Wezenstraat thv. Nr. 19	September 2015	1575	30	36,7 – 42,0

Tabel 1: Overzicht verkeerstellingen en snelheidsmetingen

Bron: lokale politie

We stellen vast dat zowat in alle gemeten straten de V85³ hoger ligt dan de maximaal toegestane snelheid (overschrijdingen staan in het rood aangeduid).

Een aantal van deze tellingen werden uitgevoerd in het kader van een proefopstelling in de wijk Eldries in het voorjaar van 2017 (o.a. Schauwegemstraat, Spoorlaan, Berkenlaan) en tevens

³ De V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden (15% rijdt dus sneller), op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden. Voor zover de infrastructuur geen zichtbare of verborgen gevaren oplevert, komt een snelheidsregime gebaseerd op de 85-percentielsnelheid een vlotte en veilige verkeersstroom ten goede. Snelheidsbeperkingen die in de buurt liggen van wat de V85-regel aangeeft, worden ook makkelijker aanvaard. In principe moet de V85 overeenstemmen met de juridisch toegelaten snelheid.

werd door een aantal studenten onderzoek gedaan naar doorgaand verkeer. Het aandeel doorgaand verkeer bleek uiteindelijk redelijk beperkt te zijn.

straat	datum	aantal mvt/werk-dage	Toegelaten snelheid (km/u)	V85 (km/u)
Beekstraat r. Geraardsbergsestwg nr. 39	April 2017	825	30	44,1
Berkenlaan thv nr.15	Maart 2017	230	50	42,3 – 43,1
Berkenlaan r. Spoorlaan thv nr. 15	April 2017	2000	30	48,0
Schauwegemstr r. Geraardsbergstwg thv nr. 41	Maart 2017	725	30	44,5
Spoorlaan r. Geraardsbergsestwg thv J. Vitslaan	Maart 2017	725	50	78,1
Spoorlaan thv nr. 4	April-mei 2017	1850	30	42,4 – 49,2
Vossenstraat thv nr. 78	April 2017	3050	30	45,9 – 45,2

Tabel 2: Overzicht verkeerstellingen in het kader van proefopstelling wijk Eldries

Bron: lokale politie

Parkeren

Sinds enige tijd werden in bepaalde gedeelten van de gemeente Melle een parkeerregeling met beperkte tijdsduur ('blauwe zone') ingevoerd. Het betreft de volgende zones:

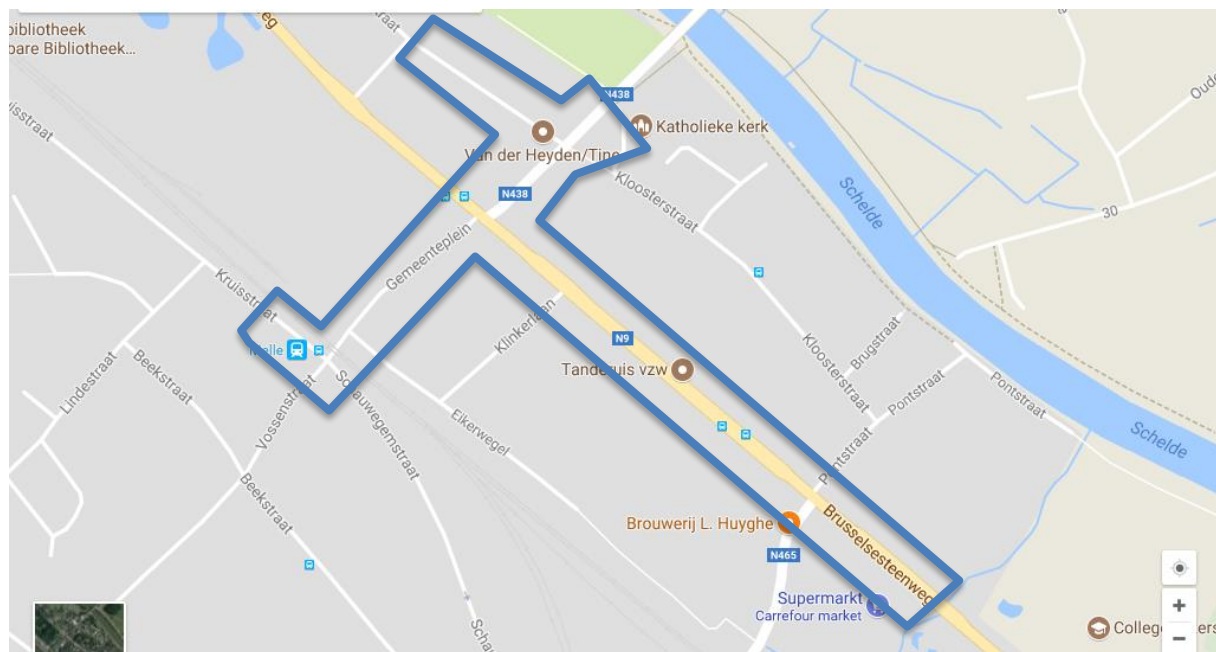
- Zone 1 : Melle Leeuw
- Zone 2 : Merelbeke station
- Zone 3 : Zwaantjesstraat
- Zone 4 : Tuinstraat
- Zone 5 : Melle centrum
- Zone 6 : twee kleine zones in de Kerkstraat en langs de Brusselsesteenweg

Bewoners kunnen via een bewonerskaart een vrijstelling krijgen van de beperkte parkeerduur (behalve in zone 6). De zones staan aangeduid op de volgende figuur (behalve zone Zwaantjesstraat nabij de Tuinbouwschool).

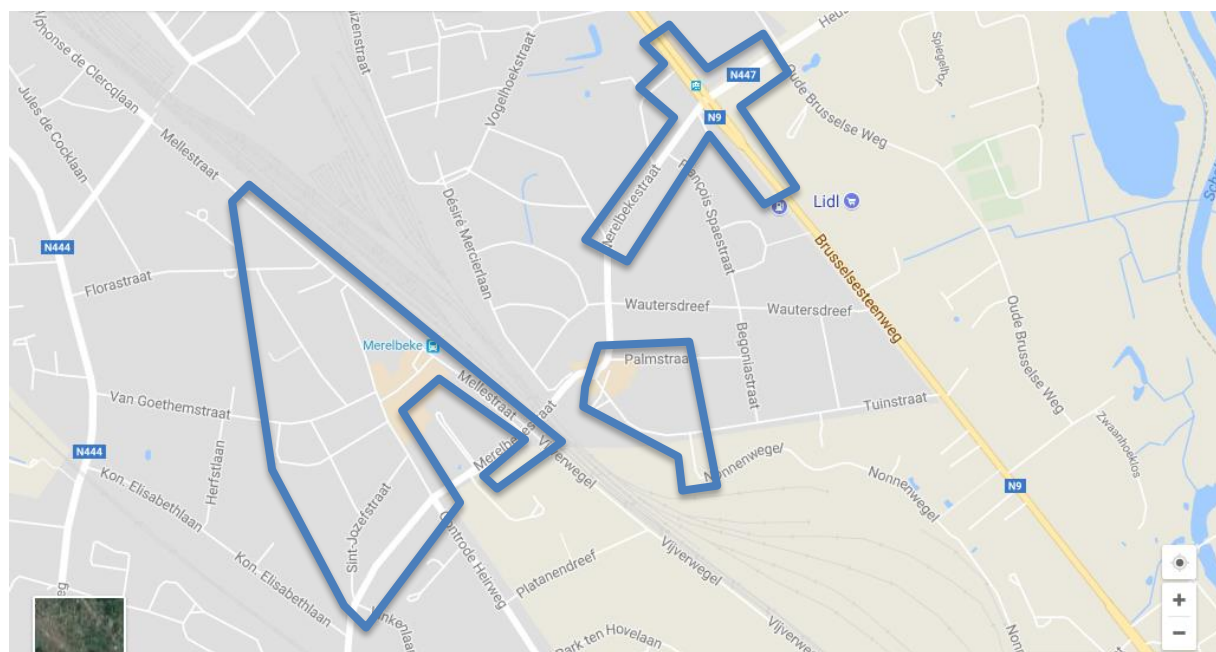
De handhaving van deze zones met beperkte parkeerduur gebeurt via een private firma. Er zijn geen gegevens beschikbaar over het gebruik van de blauwe zones.

De verschillende blauwe zones werden ingevoerd op vraag van bewoners en handelaars en werden beperkt geëvalueerd begin 2017, met een aantal aanpassingen sinds 18 september 2017 tot gevolg:

- Uitbreiding blauwe zone in de Merelbekestraat tot het kruispunt met de Vogelstraat
- Uitbreiding blauwe zone in de Gontrode Heirweg



Figuur 7 : Huidige blauwe zone Melle centrum



Figuur 8 : Huidige blauwe zone Melle Vogelhoek/Merelbeke station

Openbaar vervoer

NMBS

Melle wordt bijzonder goed bediend door de NMBS. De gemeente heeft twee treinstations op haar grondgebied nl. in Melle en in Gontrode. Dit laatste station trekt ook veel mensen aan uit het nabijgelegen Oosterzele. De stations van Merelbeke, nabij Melle-Vogelhoek, en Kwatrecht liggen voor vele inwoners eveneens binnen wandelbereik. De locatie van de vier stations is terug te vinden op figuur 8.

Door de nabijheid van het station Gent Sint-Pieters heeft Melle een goede aansluiting op het nationaal hoofdspoorwegennet. Door Melle lopen 4 spoorlijnen: de lijnen 50, 50 A, 53 en 122. De

lijnen 50 en 53 volgen hetzelfde tracé. De lijn 50a is een doorgaande verbinding kust-Brussel, zonder reguliere stop in Melle.

- Lijn 50: stoptrein Brussel (nat. luchthaven)-Denderleeuw-Aalst-Lede-Wetteren-Gent Sint-Pieters, bedient de stopplaats Melle en Merelbeke
- Lijn 53: stoptrein Mechelen-Dendermonde-Wetteren-Gent Sint-Pieters, bedient de stopplaats Melle, Merelbeke en Kwatrecht
- Lijn 122: stoptrein Geraardsbergen-Zottegem-Gent Sint-Pieters bedient de stopplaatsen Melle, Merelbeke en Gontrode

De frequentie van de lijnen kan als volgt worden geduid:

- Alle lijnen hebben een frequentie van 1 trein per uur in beide richtingen, met twee bijkomende piekuurtreinen per uur tijdens de ochtend- en de avondspits op de lijn 53 en 122. Daarenboven is er ook nog een piekuurtrein die van Gent-Dampoort richting Brussel ('s morgens) en naar Gent-Dampoort vanuit Brussel ('s avonds) rijdt.
- Dit betekent dat er 's morgens 5 treinen richting Gent-Sint-Pieters rijden vanuit Melle en evenveel vanuit Gent-Sint-Pieters richting Melle tijdens de avondpiek
- Dit geldt eveneens voor Merelbeke station
- In Gontrode stopt 1 trein per uur en per richting en 2 tijdens de ochtend- en avondspits
- Dit is ook het geval voor Kwatrecht

Het nieuwe vervoersplan van de NMBS dat op 10 december 2017 zal ingaan, voorziet geen wijzingen voor de stations van Melle.

In onderstaande tabel wordt een beeld geschetst van het aantal opstappende treinreizigers voor de verschillende stations in Melle en omgeving voor de jaren 2009 en 2015. Enkel het station van Melle kent een stijgend aantal opstappers, voor alle andere stations is de trend dalend. De stijging in het station van Melle zou kunnen te maken hebben met het succes van de rechtstreekse piekuurtrein richting Brussel.

station	Opstappers per dag	
	2009	2015
Melle	768	821
Gontrode	185	126
Merelbeke	850	823
Kwatrecht	118	94

Tabel 3: Overzicht opstappende treinreizigers stations gemeente Melle en omgeving

Bron: NMBS

In de stationsomgeving van Melle zijn verschillende parkeermogelijkheden: De stationsparking met 79 parkeerplaatsen werd in 2015-16 vernieuwd. De Eikerwegel heeft nog een groot potentieel op de gelijkgrondse verharde berm naast de spoorwegberm. Er is een overdekte fietsenstalling voor 120 tweewielers.

Gontrode station heeft parkeergelegenheid voor 40-tal auto's en er zijn twee overdekte fietsenstallingen voor ca 100 tweewielers.

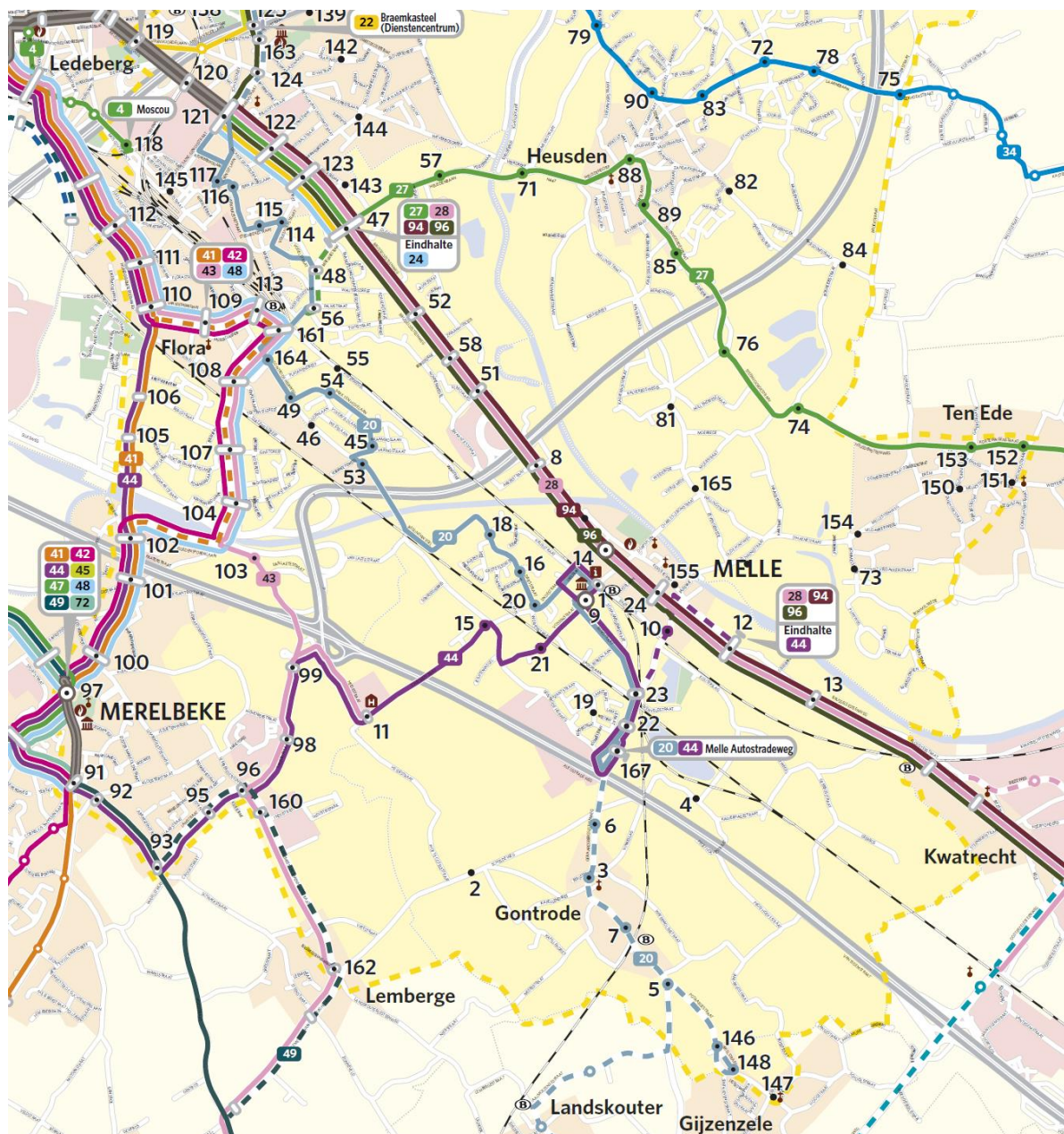
De Lijn

De Gentse tramlijn 2 Melle-Leeuw – Zwijnaarde heeft zijn begin/eindhalte ter hoogte van het kruispunt van de N9 Brusselsesteenweg en de N447 Heusdenbaan. Bijgevolg rijdt deze tram voor een kort stukje op het grondgebied van Melle over een eigen bedding waardoor zich geen doorstromingsproblemen voordoen. De kadans van deze tramlijn is één per zeven à acht

minuten. De eindhalte van deze tram is ook de drukst gebruikte halte van De Lijn met 1338 op- en afstappers per dag (telling november 2017).

Daarnaast zijn er de buslijnen die duidelijk op Gent georiënteerd zijn. De N9 Brusselsesteenweg fungeert hierbij als een echte openbaarvervoerscorridor met drie lijnen tot Melle Leeuw en verderop richting Gentbrugge met 4 buslijnen en een tram. De wijk Melle Vogelhoek wordt beter bediend dan het centrum van Melle, omdat verschillende buslijnen die vanuit Gent-zuid richting Merelbeke rijden een ommetje doen naar het station van Merelbeke op de grens met Melle.

De deelgemeente Gontrode wordt enkel bediend met lijn 20 (1-uur kadans).



Figuur 9 : Huidige lijnvoering De Lijn (m.i.v. belbushaltes)
bron : De Lijn Oost-Vlaanderen

Nummer	Lijn	Frequentie Spits		Frequentie Dal
		VM	NM	
20	Gentbrugge Groeningewijk – Melle - Oosterzele	1/u	1/u	1/u*
	Oosterzele – Melle – Gentbrugge Groeningewijk	1/u	1/u	1/u
28	Gent – Melle – Wetteren - Dendermonde	2/u	2/u	1/2u
	Dendermonde – Wetteren – Melle - Gent	2/u	2/u	1/2u
44	Gent-zuid – Merelbeke – Melle	2/u	2/u	1/u
	Melle – Merelbeke – Gent-zuid	2/u	2/u	1/u
94	Gent – Oordegem – Impe – Aalst	1	-	-
	Aalst – Impe – Oordegem – Gent	-	1	-
96	Gent – Oordegem – Impe – Vijfhuizen - Aalst	1/u	1/u	1/u
	Aalst – Vijfhuizen -Impe – Oordegem – Gent	1/u	2/u	1/u

Tabel 4: Overzicht buslijnen Melle centrum

Bron: De Lijn Oost-Vlaanderen

* enkel tot Melle-centrum

Nummer	Lijn	Frequentie Spits		Frequentie Dal
		VM	NM	
20	Gentbrugge Groeningewijk – Melle - Oosterzele	1/u	1/u	1/u*
	Oosterzele – Melle – Gentbrugge Groeningewijk	1/u	1/u	1/u
27	Gent – Heusden -Wetteren - Dendermonde	2/u	1/u	1/u
	Dendermonde – Wetteren – Heusden - Gent	1/u	1/u	1/u
28	Gent – Melle – Wetteren - Dendermonde	2/u	2/u	1/2u
	Dendermonde – Wetteren – Melle - Gent	2/u	2/u	1/2u
42	Gent-zuid – Merelbeke – Bottelare - Baaigem	1/u	2/u	1/u
	Baaigem -Bottelare – Merelbeke – Gent-zuid	2/u	1/u	1/u
43	Gent-zuid – Melle Caritas – Bottelare	1/u	1/u	1/u
	Bottelare – Melle Caritas – Gent zuid	1/u	1/u	1/u
44	Gent-zuid – Merelbeke – Melle	2/u	2/u	1/u
	Melle – Merelbeke – Gent-zuid	2/u	2/u	1/u
48	Gent-zuid – Gavere – Dikkelvenne/Beerlegem	1/u	2/u	1/u
	Dikkelvenne/Beerlegem – Gavere – Gent-zuid	2/u	1/u	1/u
94	Gent – Oordegem – Impe – Aalst	1	-	-
	Aalst – Impe – Oordegem – Gent	-	1	-
96	Gent – Oordegem – Impe – Vijfhuizen - Aalst	1/u	1/u	1/u
	Aalst – Vijfhuizen -Impe – Oordegem – Gent	1/u	2/u	1/u

Tabel 5: Overzicht buslijnen Melle Vogelhoek/Merelbeke station

Bron: De Lijn Oost-Vlaanderen

* enkel tot Melle-centrum

De frequentie van de buslijnen die Melle Vogelhoek/Merelbeke station aandoen is zeer hoog (elf bussen per uur tijdens de spitsuren en zeven buiten de spits). Voor het centrum van Melle ligt de frequentie op zes bussen per uur in de spits en drie tijdens de daluren.

Hiermee wordt voor beide wijken de norm wat betreft het wettelijk minimumaanbod voor grootstedelijke gebieden gehaald, hoewel Melle-centrum daartoe niet behoort. De lijn die Gontrode als onderdeel van het buitengebied bedient, voldoet echter niet aan de basismobiliteit.

Qua gebruik scoort de bushalte Tuinbouwschool langs de N9 het hoogst met 386 op- en afstappers, gevolgd door Sint-Jozefstraat (224), Vogelhoekplein (175), Gemeenteplein (165), Caritas en Melle Station (138).

	frequentie piekuren (tussen 6 en 9 u en 16 en 19 u; op woensdag tussen 11 u 45 en 13 u 45)	frequentie daluren (tussen 9 en 16 u en 19 en 21 u)	afstand tot halte
Grootstedelijk gebied	minstens 5 maal per uur met een max. wachttijd van 15 min.	minstens 4 maal per uur met een max. wachttijd van 20 min.	max. 500 m
regionaalstedelijk gebied	minstens 4 maal per uur met een max. wachttijd van 20 min.	minstens 3 maal per uur met een max. wachttijd van 30 min.	max. 500 m
Randstedelijk/ Kleinstedelijk gebied	minstens 3 maal per uur met een max. wachttijd van 30 min.	minstens 2 maal per uur met een max. wachttijd van 40 min.	max. 650 m
Buitengebied	minstens 2 maal per uur met een max. wachttijd van 40 min.	minstens 1 maal per uur met een max. wachttijd van 75 min.	max. 750 m

Tabel 6: Minimaal aanbod van geregeld vervoer op weekdays

Bron: Uitvoeringsbesluit basismobiliteit van 29 november 2002

Halte	opstappers	afstappers	Totaal op- en afstappers per dag
Melle Leeuw	758	789	1547
Melle Tuinbouwschool	230	156	386
Melle Gemeenteplein	73	92	165
Melle Caritas	73	65	138
Melle Station	62	76	138

Tabel 7: Aantal op- en afstappers belangrijkste OV-haltes De Lijn(exclusief belbusgebruikers)

Bron: De Lijn

De doorstroming op de N9 tussen de haltes 'Gemeenteplein', 'Collegebaan' en 'Pontstraat' blijken op basis van GPS-data van bussen een groot knelpunt te zijn. Ten opzichte van een gewenste commerciële rijdsnelheid van ca. 35 km/u wordt in dit segment amper 10 tot 18 km/u gehaald (cijfers De Lijn).

Fietsverkeer

Op onderstaande figuren worden achtereenvolgens het functioneel fietsroutenetwerk en het recreatief netwerk weergegeven voor de gemeente Melle. De fietssnelwegen vormen de hoofdroutes van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Er zijn verschillende fietssnelwegen aangeduid op het grondgebied van Melle :

- F2 : fietssnelweg Gent – Wetteren - Aalst langsheen spoorlijn 50
- F40 : fietssnelweg langsheen de R4
- F417 fietssnelweg Melle – Zottegem langsheen spoorlijn 122⁴
- Varingstraat als verbinding tussen de F2 en de F40

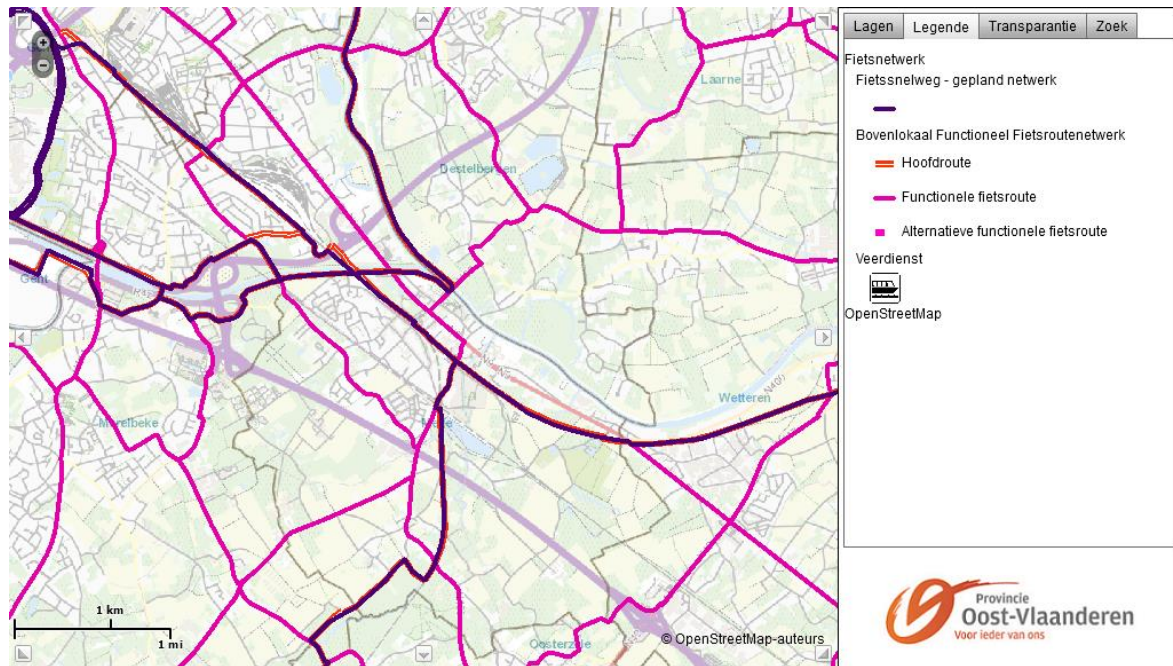
Verder zijn een aantal bovenlokale functionele hoofdroutes aangeduid:

- N9 Brusselsesteenweg tot aan kruispunt met de N456 Geraardsbergsesteenweg
- N465 Geraardsbergsesteenweg
- Gontrode Heirweg
- Merelbekestraat – N447 Heusdenbaan
- Gemeenteplein – Kerkstraat
- Scheldeweg

Het mobiliteitsplan uit 2005 heeft ook nog verschillende lokale fietsroutes aangeduid. Intussen heeft de provincie een nieuw voorstel hiervoor uitgewerkt, dat door de gemeenteraad van 23 mei 2016 werd goedgekeurd. De volgende straten zijn hierbij aangeduid:

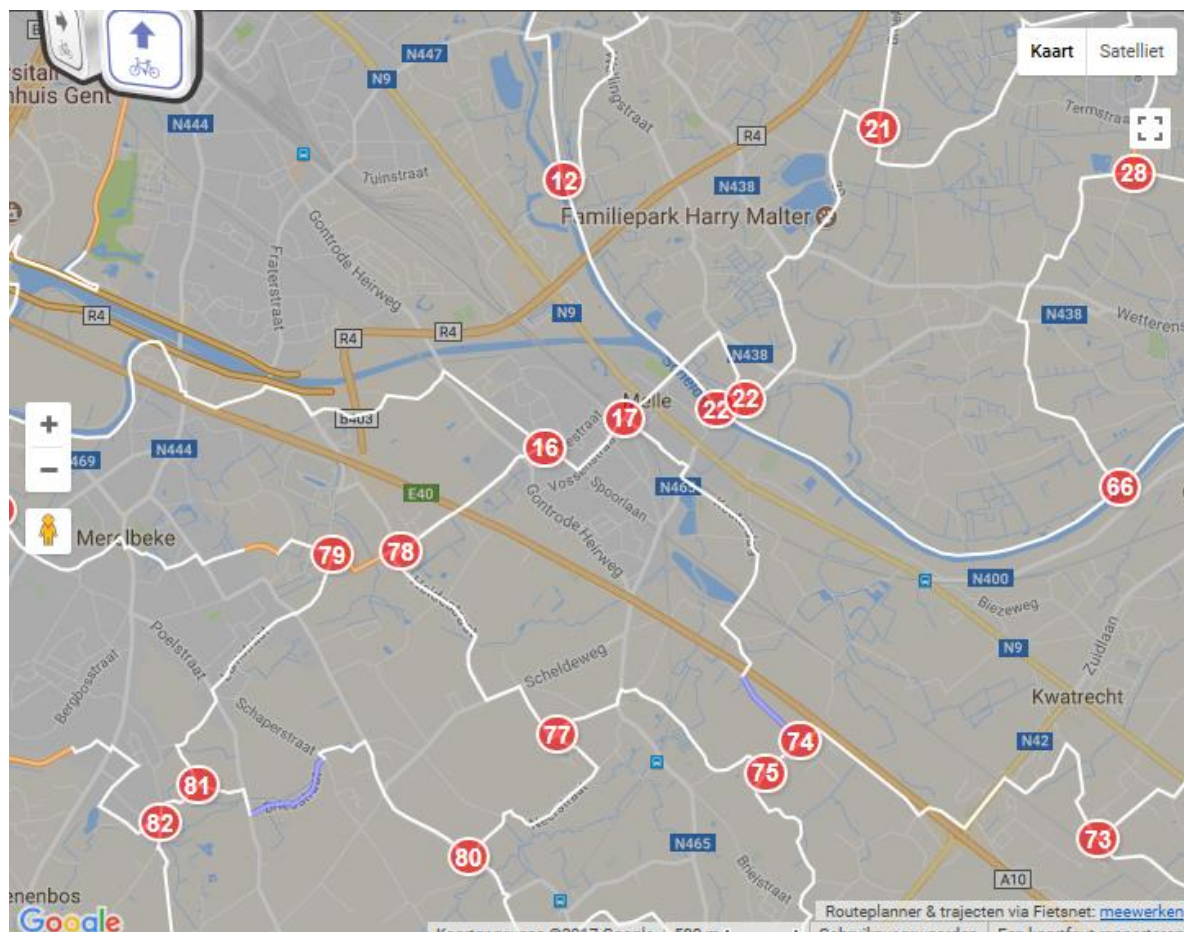
- Verbinding N447 Heusdenbaan – Koningsdonkstraat (Gent)
- Oude Brusselseweg tussen N447 Heusdenbaan en Jan van Aelbroecklaan
- Kard. Mercierlaan – Tuinstraat – Nonnenwegel – Zwaantjesstraat tot Varingstraat
- Zwaanhoeklos vanaf N9 -doorsteek tot jaagpad Schelde
- Verbinding langs R4 tussen N9 en jaagpad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

⁴ Ter hoogte van het Aelmoezenijebos zal omwille van de hoge natuurwaarde van dit bos de fietssnelweg de Meersstraat volgen



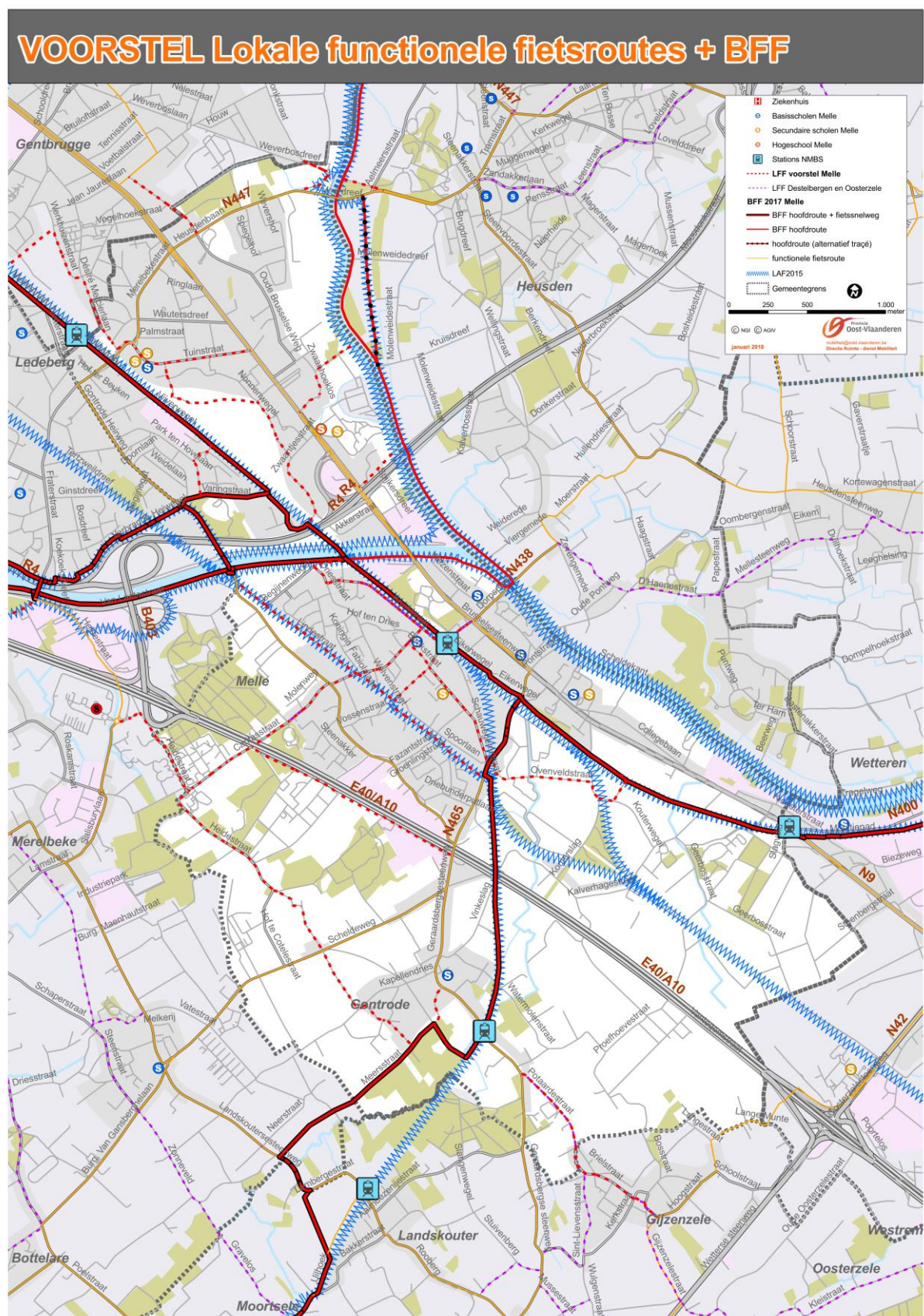
Figuur 10 : Bovenlokaal fietsroutenetwerk

Bron : GIS-oost



Figuur 11 : Fietsknooppuntennetwerk

Bron : www.fietsnet.be

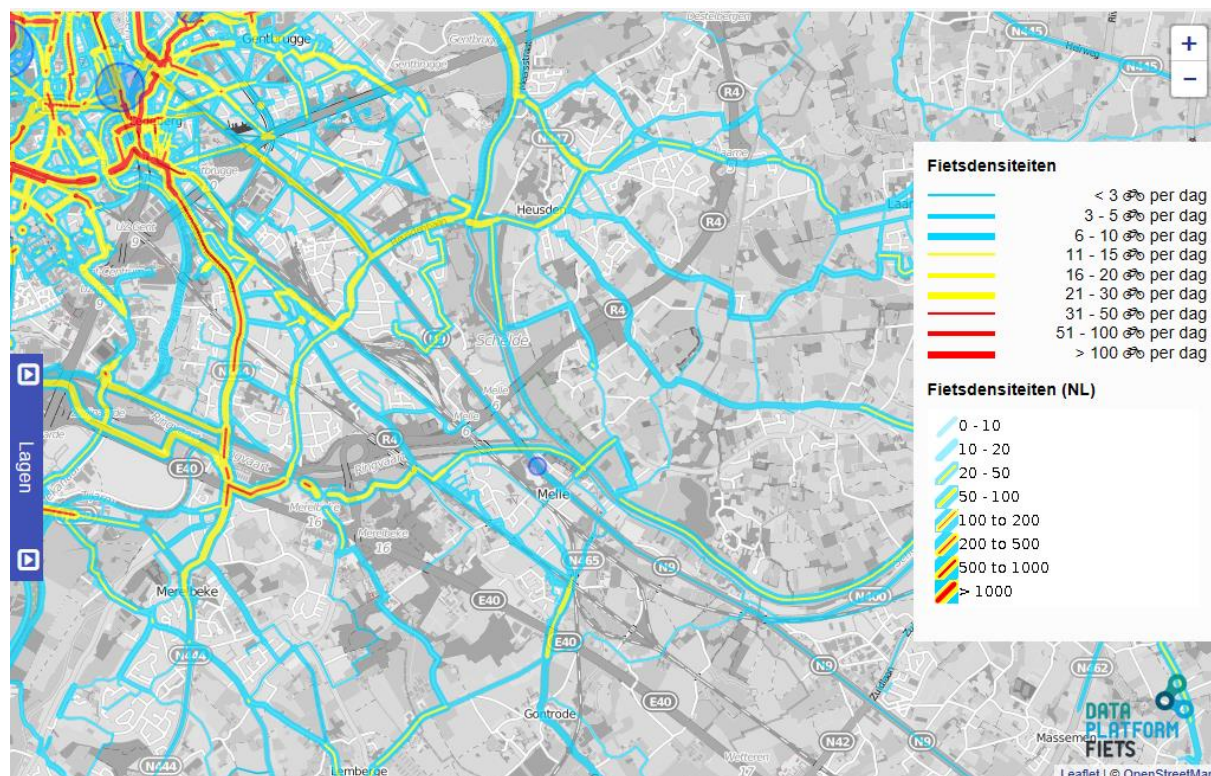


Figuur 12 : lokaal fietsroutenetwerk
Bron : provincie Oost-Vlaanderen

Het gebruik van al deze fietsroutes op het grondgebied van Melle kan enigszins afgeleid worden uit de eerste resultaten van de eerste Vlaamse fietstelweek die in september 2016 voor de tweede maal door het Fietsberaad Vlaanderen werd georganiseerd. Hierbij zijn niet de aantallen, maar wel de routes belangrijk om te onthouden. De meeste fietsers werden op de as

- Fraterstraat (Merelbeke) – Merelbekestraat – N447 Heusdenbaan
- Van Laetestraat (Merelbeke) – Begijnenwegel – jaagpad langs de Schelde tot aan Mellebrug en verder jaagpad aan de overzijde van de Schelde richting Wetteren
- Geraardsbergsesteenweg tussen Scheldeweg en de Spoorlaan
- Oude Brusselseweg – verkaveling Wevershof

waargenomen.



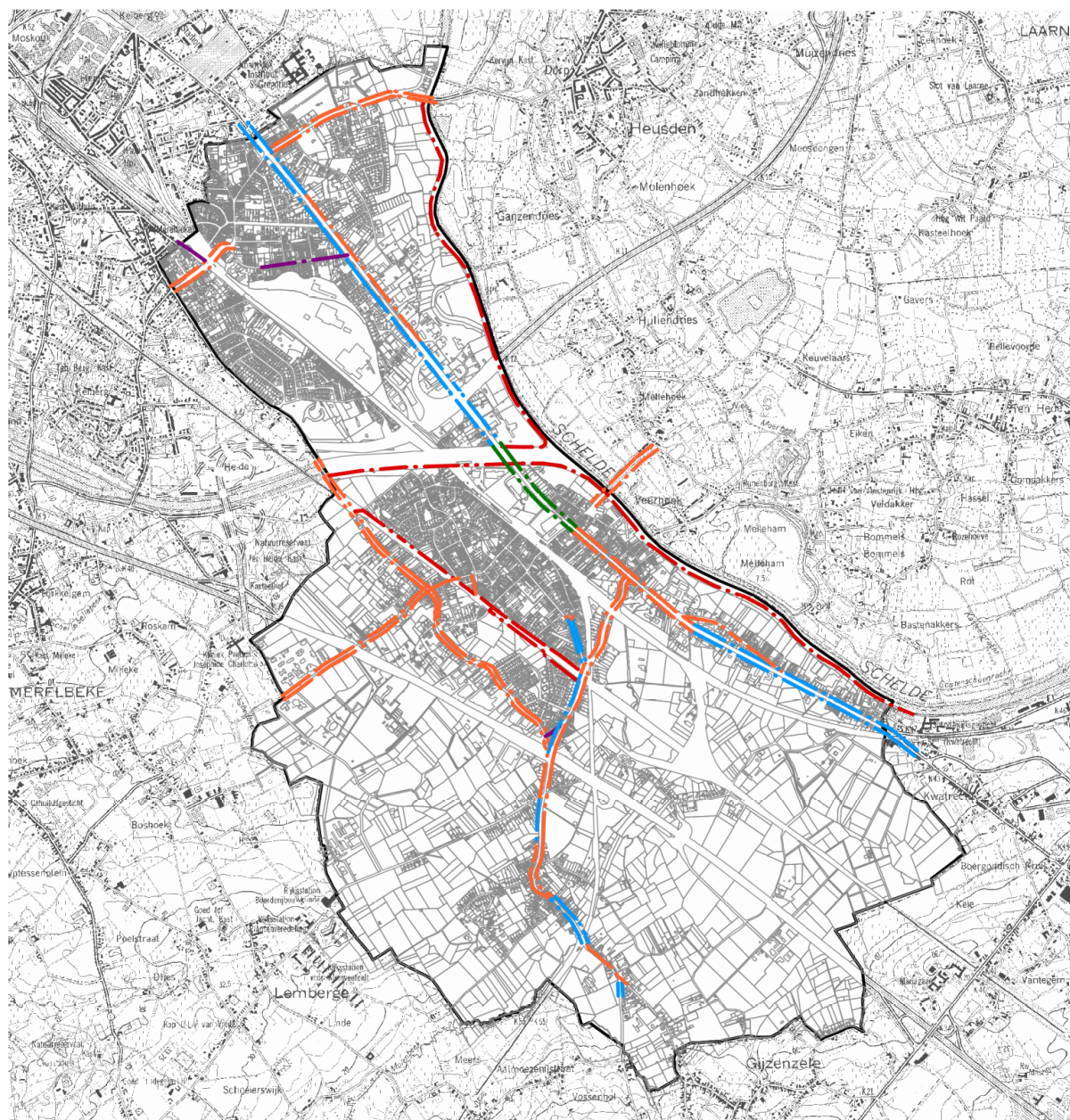
Figuur 13 : Resultaten fietstelweek 2016 omgeving Melle

Bron : www.geoviz.ugent.be

Daarnaast zijn ook een aantal fietstellingen gebeurd door de lokale politie. Het betreft

- het fietspad langs de spoorweg tussen Begijnenwegel en de Lindestraat : ca.185 fietsers per dag
- het fietspad langs de spoorweg tussen Vossenstraat en de Geraardsbergsesteenweg : ca. 215 à 270 fietsers per dag

Op de volgende kaart worden de bestaande fietspaden gesitueerd. Er komen heel wat aanliggende fietspaden voor, maar veel ervan zijn vrij smal en voldoen niet de normen van het Vlaams Fietsvademecum. Er zijn ook verschillende fietswegen (zonder gemotoriseerd verkeer) , waaronder het jaagpad langsheen de Schelde en de bovenvermelde fietspaden langsheen de spoorwegen.



Legende

-  aanliggend fietspad
-  vrijliggend fietspad
-  aanliggend dubbelrichting fietspad
-  vrijliggend dubbelrichting fietspad
-  fietsweg

Figuur 14 : Bestaande fietsvoorzieningen

Voetgangersverkeer

Behalve de klassieke voetpaden in de centrumstraten van Melle-centrum, Melle Vogelhoek en Gontrode zijn er geen specifieke voetgangersvoorzieningen zoals woonerven voorhanden.

Wel is Melle rijk aan trage wegen. Om vanuit de woonwijken de scholen, gemeentelijke voorzieningen of de recreatieterreinen te bereiken, kun je dikwijls gebruik maken van een trage weg of doorsteekje (zie verder bij plannen of studies ivm het opgemaakte Tragewegenplan)..

Verkeersveiligheid

De lokale politie houdt systematisch alle ongevallen bij die plaatsvinden op het grondgebied van Melle. Volgende kaarten geven de locatie weer van de ongevallen met lichamelijk letsel van 2014 tot nu. Eerst worden alle ongevallen getoond, op een tweede kaart de ongevallen waarbij een fietser was betrokken.

Volgende tabel geeft een overzicht van het aantal ongevallen per jaar. Het aantal ongevallen vertoont geen dalende trend en is zelfs licht stijgend.

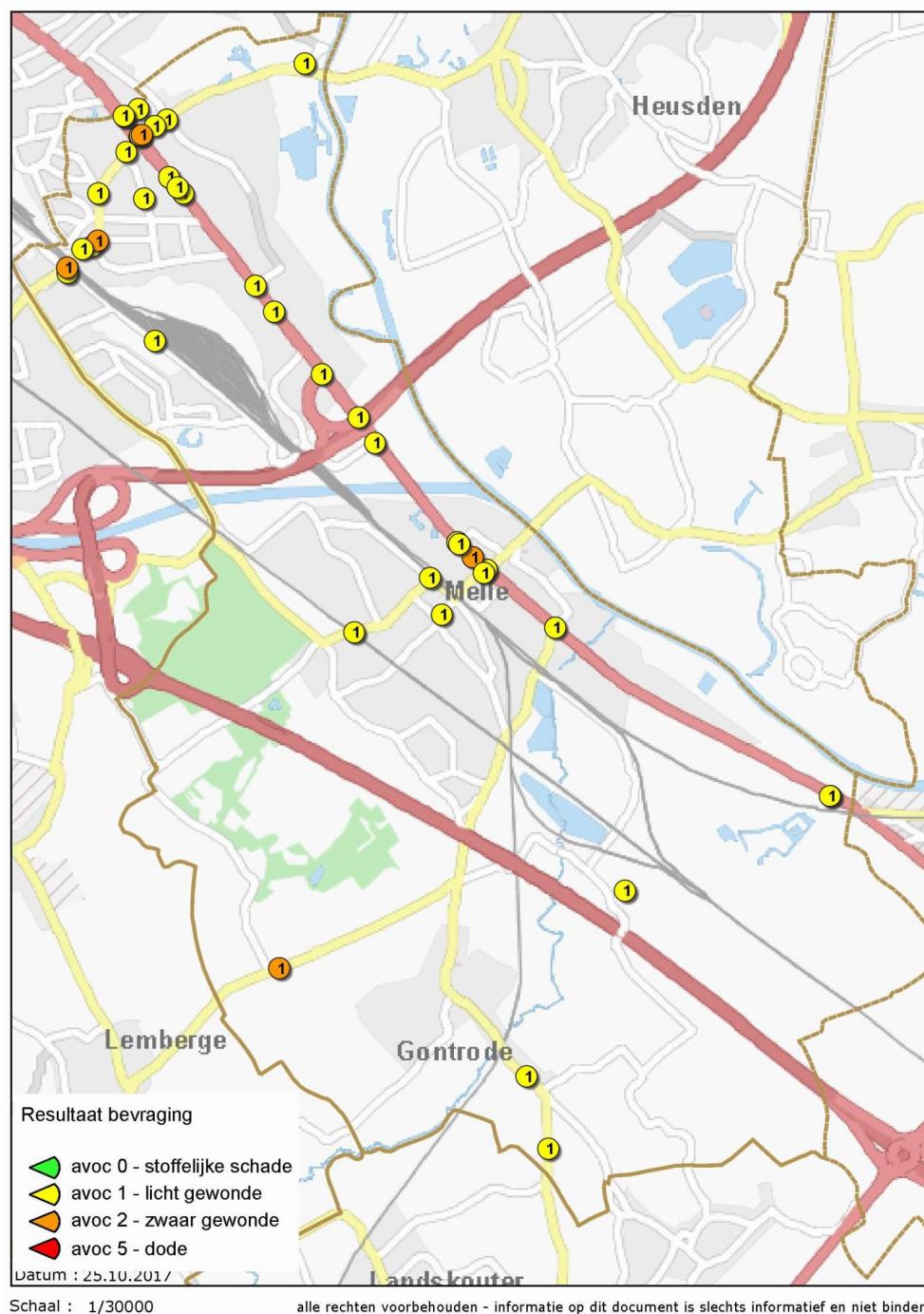
	2014	2015	2016	2017 (tot 24/10)
Aantal ongevallen met lichamelijk letsel	42	43	46	47
Waarbij fietsers waren betrokken	12	22	18	22

Tabel 8: Aantal ongevallen met lichamelijk letsel (2014-2017)

Bron: Lokale Politie

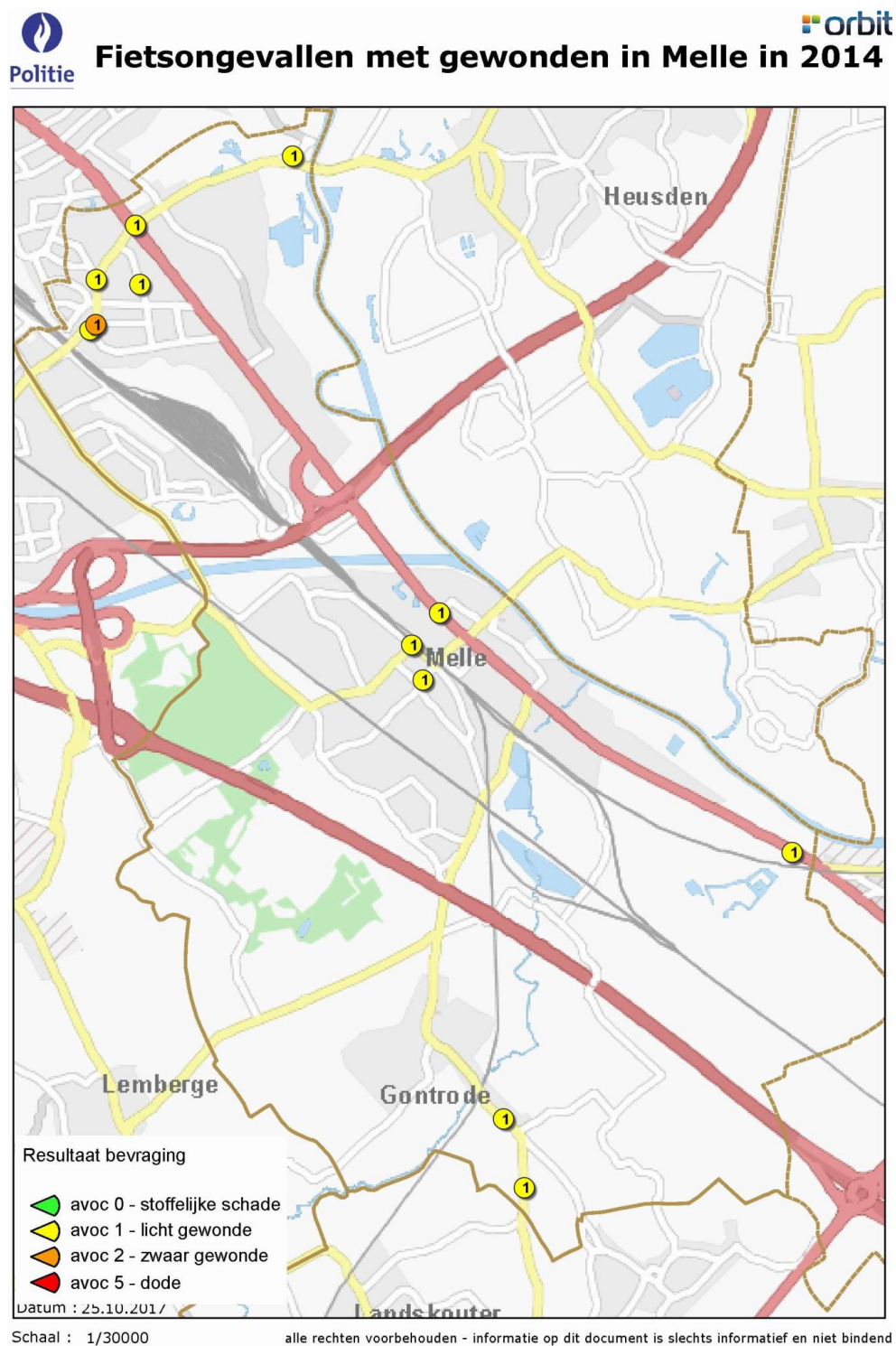


Ongevallen met gewonden in Melle in 2014



Figuur 15 : Ongevallen met gewonden in 2014

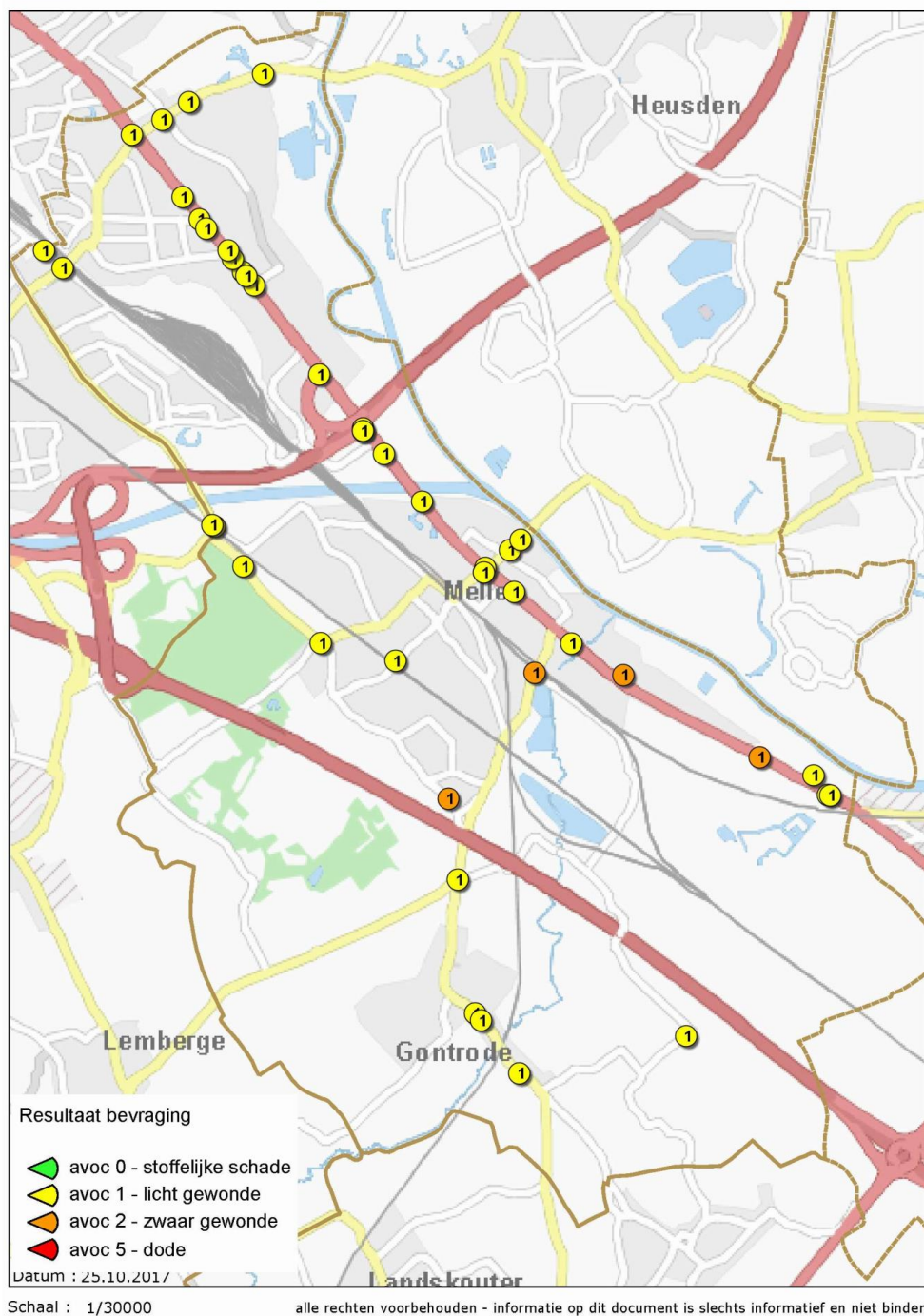
Bron : lokale politie



Figuur 16 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2014
Bron : lokale politie



Ongevallen met gewonden in Melle in 2015

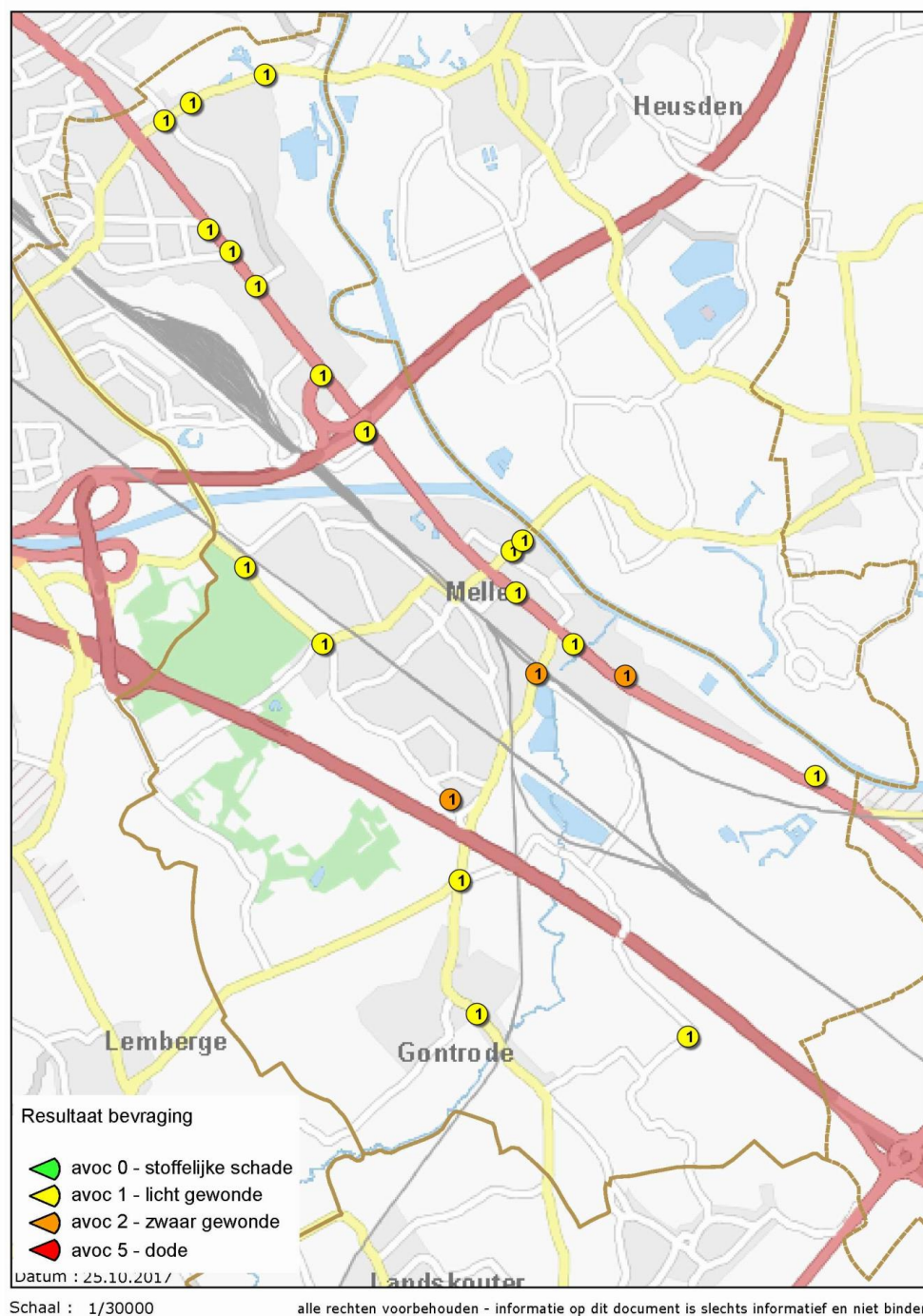


Figuur 17 : Ongevallen met gewonden in 2015

Bron : lokale politie



Fietsongevallen met gewonden in Melle in 2015

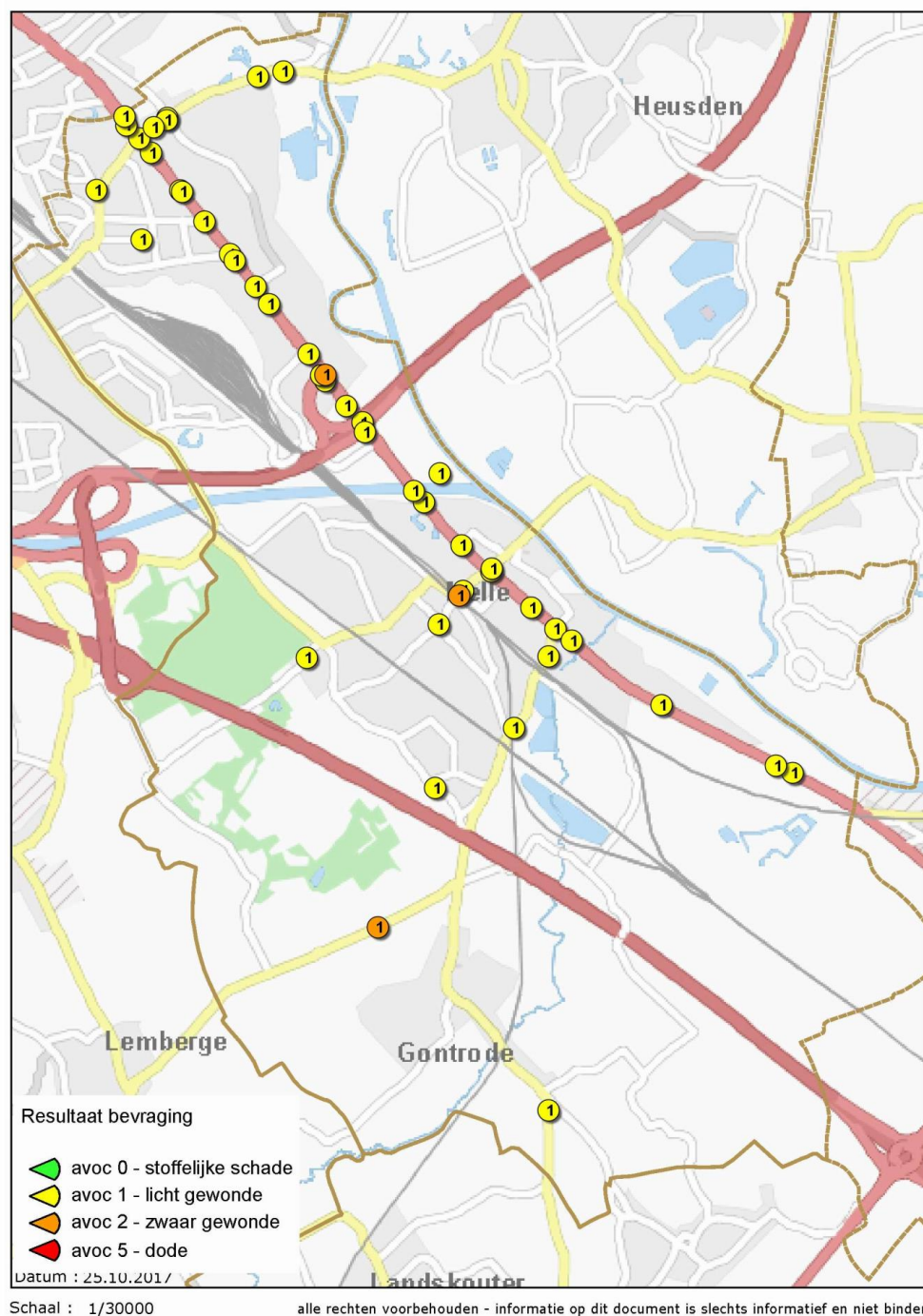


Figuur 18 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2015

Bron : lokale politie



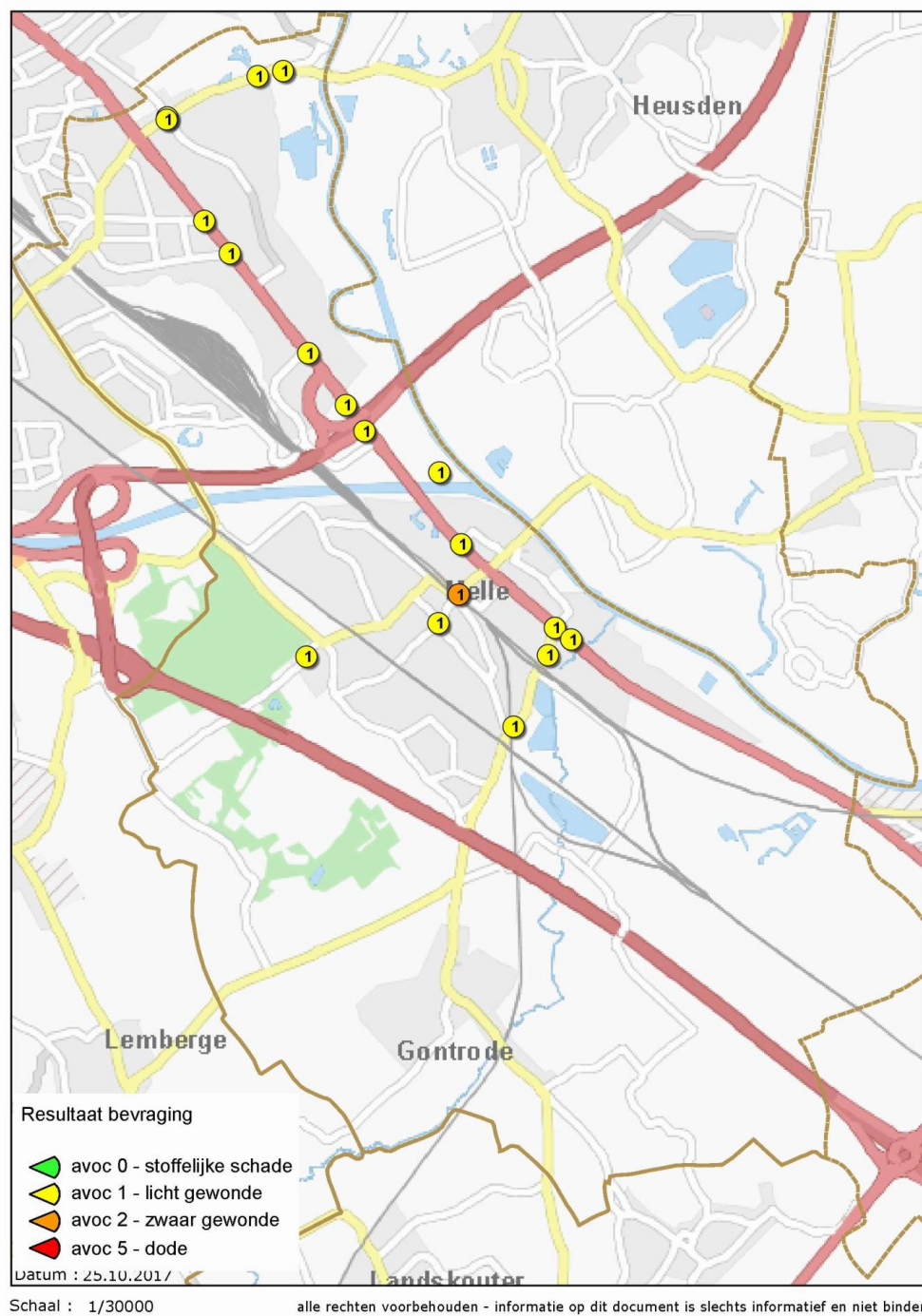
Ongevallen met gewonden in Melle in 2016



Figuur 19 : Ongevallen met gewonden in 2016

Bron : lokale politie

Fietsongevallen met gewonden in Melle in 2016

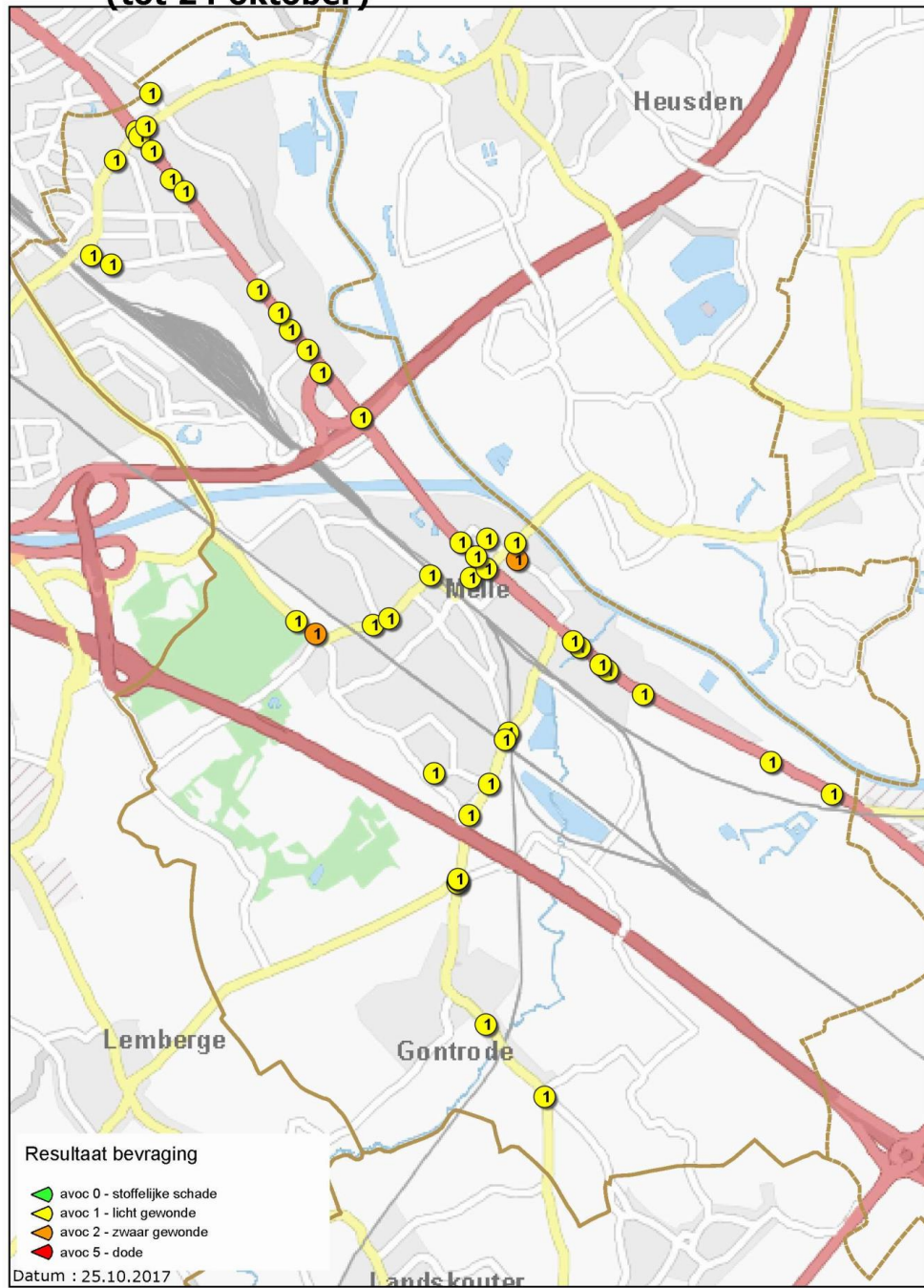


Figuur 20 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2016

Bron : lokale politie



Ongevallen met gewonden in Melle in 2017 (tot 24 oktober)

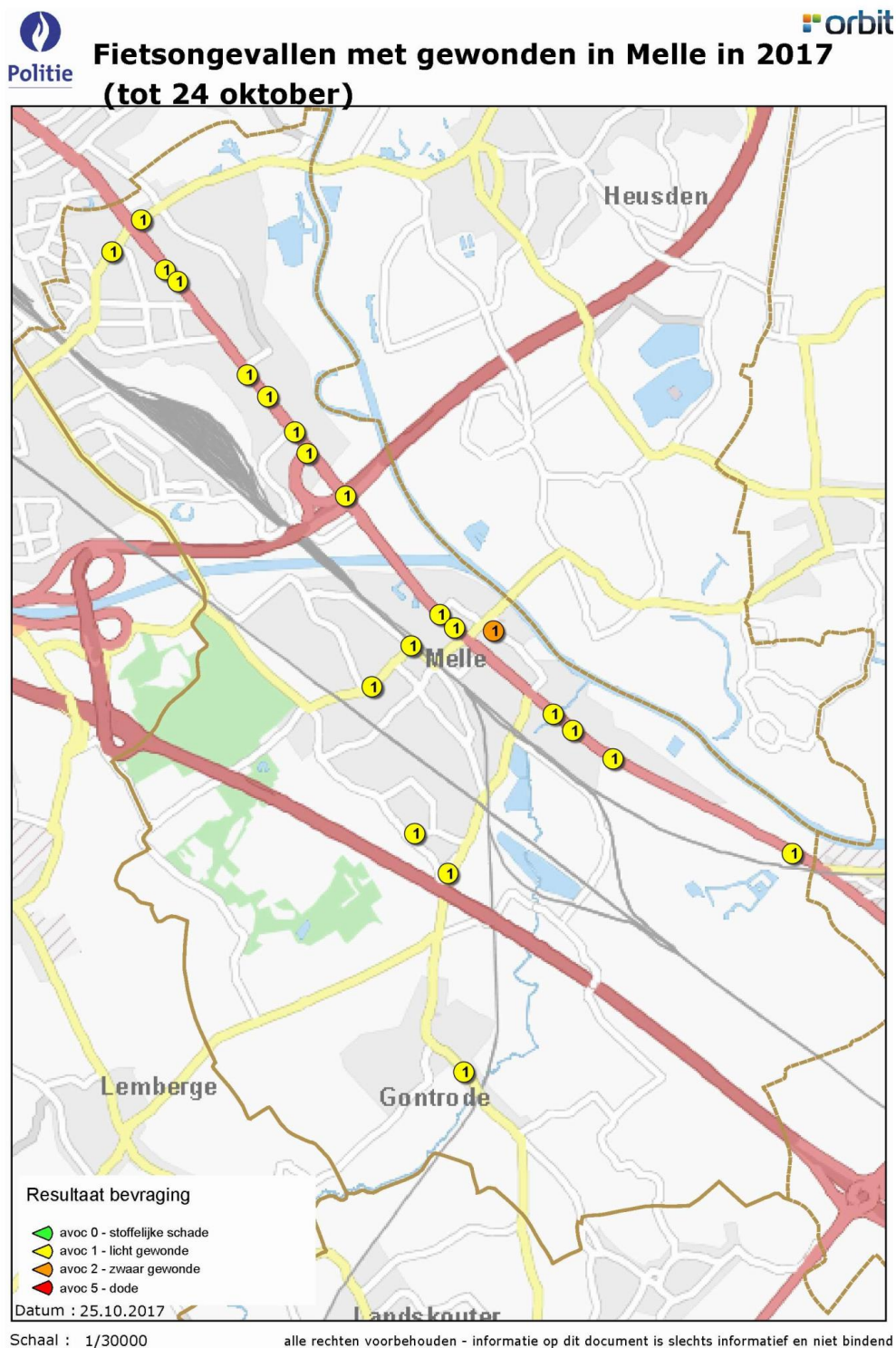


Schaal : 1/30000

alle rechten voorbehouden - informatie op dit document is slechts informatief en niet bindend

Figuur 21 : Ongevallen met gewonden in 2017 (tot 24 oktober)

Bron : lokale politie



Figuur 22 : Ongevallen met gewonden waarbij fietsers betrokken in 2017

Bron : lokale politie

Op alle kaarten voor de verschillende jaren komt de Brusselsesteenweg naar voren als één lang lint van ongevallen, met een zwaartepunt nabij het kruispunt Melle Leeuw. Ook voor de fietsers blijkt de Brusselsesteenweg de gevaarlijkste weg te zijn. Er komen ook opvallend veel ongevallen voor ter hoogte van bruggen en tunnels (vb. op- en afrit R4, station Melle, N465 – Schauwegemstraat, station Kwatrecht).

De kruispunten waar de meeste ongevallen voorkomen zijn:

- Melle-Leeuw
- Brusselsesteenweg ter hoogte van de R4 kant Gent
- Brusselsesteenweg - Kerkstraat – Gemeenteplein
- Brusselsesteenweg omgeving kruispunt Geraardsbergessteenweg
- Brusselsesteenweg – Kalverhagestraat – Benedenstraat

Huidige flankerende maatregelen

Hieronder wordt een opsomming gemaakt van de bestaande flankerende of ondersteunende maatregelen die vandaag als werkzaam zijn in de gemeente Melle.

Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

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

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

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

De gemeente beschikt ook reeds over een schoolroutekaart.

Tarifering openbaar vervoer

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

Algemene sensibilisering door middel van campagnes

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

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

- Wijzigingen in de bediening van De Lijn worden opgenomen op de gemeentelijke website, folders van De Lijn zijn verkrijgbaar in het gemeentehuis
- Affiches en informatie op de gemeentelijke website over de campagne van Mobiel 21 ‘woensdag fietsdag’

- Campagnes op scholen zoals Octopus, Strapdag, Sam de Verkeersslang, Helm op Fluo Top,...
- De gemeente organiseert ook elk jaar in samenwerking met Bond Beter Leefmilieu, Gezinsbond en Unizo de campagne 'met Belgerinkel naar de Winkel'⁵

Specifieke markering, informatie en promotie naar doelgroepen

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

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.

Beleidsondersteuning

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

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

⁵ Met belgerinkel naar de winkel' werd voor het laatst in 2016 georganiseerd. De gemeente doet niet mee aan de opvolger ervan ('Zo dichtblij') en wil een eigen campagne op touw zetten

4. Bestaande plannen en studies

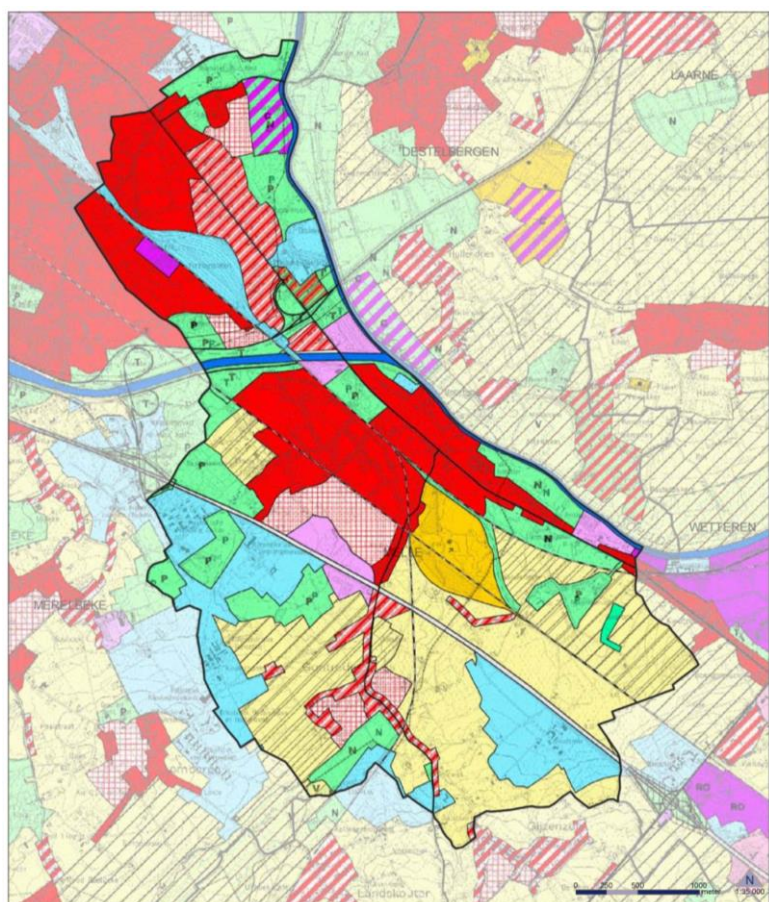
De volgende plannen en studies zijn relevant voor de opmaak van het mobiliteitsplan van Melle:

- Gewestplan (14/09/1977)
- BPA Gontrode Heirweg (1987)
- Gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent (16/12/2005)
- Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2012)
- Gemeentelijke RUP's
- Masterplan Brouwerij Huyghe (2017)
- Trage wegenplan (2011)
- Mobiliteitsvisie De Lijn 2020
- Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

De mobiliteitsplannen van de buurgemeenten worden opgenomen in hoofdstuk 5.

Gewestplan

Voor het grondgebied van de gemeente Melle geldt op het vlak van ruimtelijke ordening het gewestplan Gentse- en kanaalzone. Dit gewestplan werd goedgekeurd bij KB 14/09/77 en beperkt gewijzigd in 2001. Het gewestplan vormt sindsdien de basis van de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente, maar werd grondig aangepast via het gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent in 2005 (zie verder).



Figuur 23 : Gewestplan

BPA Gontrode Heirweg (1987)

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 24 : BPA Gontrode Heirweg

Streefbeeld R4 (1999)

In het kader van de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent werd een streefbeeldstudie voor de R4 opgemaakt waarin een aantal uitspraken geformuleerd m.b.t. de aansluiting van de N9 met de R4 te Melle. De Brusselsesteenweg is een hoofdinvalsweg en wordt aangesloten op R4. De huidige haakse aansluitingen van de op- en afritten worden omgevormd tot een kluifrotonde. Tussen het vormingsstation en Brusselsesteenweg mag er geen bijkomende rechtstreekse aansluiting ontstaan aangezien deze door woonstraten zou lopen. Een ontsluiting kan langs het zuiden (Akkerstraat) gebeuren. De ontsluiting van Electrabel (ten oosten van R4 en ten noorden van N9) dient onderzocht te worden aangezien de hoofdingang ter hoogte van de rotonde ligt. Een eventuele verschuiving van de hoofdingang naar Ringvaart is een mogelijkheid.

Voor fietsers is voldoende ruimte tussen aansluitingen van wezenlijk belang. Waar nodig worden middeneilanden voorzien zodat fietsers slechts een rijrichting tegelijk in het oog moeten houden.

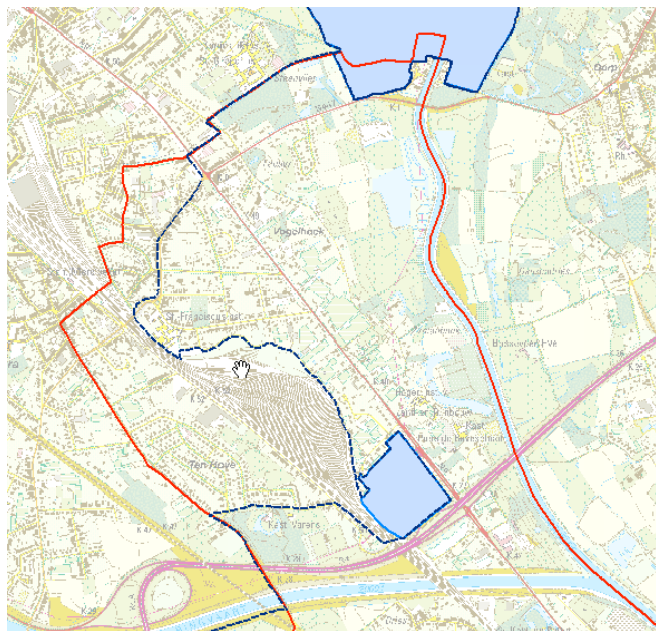
Door de 'kluifrotonde' moet de geplande tramlijn (of een andere vorm van hoogwaardig openbaar vervoer) slechts twee keer het wegverkeer kruisen. Het kruisen gebeurt aan de beide uiteinden van de 'klui'.

Gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent (2005)

In uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse Regering in 2005 een plan goedgekeurd waarin wordt aangegeven binnen welke afbakeningslijn het stedelijk gebied Gent zich moet ontwikkelen. Slechts beperkte delen van Melle vallen binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied. Melle werd niet opgenomen als randstedelijke kern. Vanaf de groenpool Gentbrugse Meersen tot de Brusselsesteenweg loopt de grenslijn samen met de gemeentegrens. Voorbij de Brusselsesteenweg wordt verder de Heusdenbaan, die grotendeels samenvalt met de gemeentegrens, gevolgd tot aan de brug over de spoorlijn Gent-Brussel. Vanaf de spoorlijn valt de grenslijn samen met het domein van het voormalig vormingsstation (Nonnewegel). Ter hoogte van de Zwaantjesstraat wordt de grenslijn bepaald door de nieuwe locatie voor een politiegebouw en een nieuw bedrijventerrein aansluitend bij de R4. Het kasteelpark 'De Varens' en het naastgelegen woonuitbreidingsgebied (huidige voetbalterreinen) worden niet opgenomen in het grootstedelijk gebied gelet op het gebrek aan woonpotenties. De afbakeningslijn volgt de Gontrode Heirweg over de Ringvaart om zo het grondgebied van Melle te verlaten.

Er werden twee bestemmingswijzigingen van het gewestplan doorgevoerd :

- 1) Gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N9 Melle
Dit gebied is gelegen in de oksel van de Brusselsesteenweg en de R4. De bestemming volgens het gewestelijk RUP is "art. 1: gemengd regionaal bedrijventerrein" met een tijdelijke reservatie voor gemeenschapsvoorzieningen.
- 2) Groenpool Gentbrugse Meersen – Damvallei
Dit actiegebied is slechts voor een heel klein stukje gelegen op het grondgebied van Melle, nl. een aantal percelen ten westen van de Ringvaart en ten noorden van de Heusdenbaan (tussen Steevliet en de Ringvaart). De bestemming volgens het gewestelijk RUP is "art. 3 natuurgebied", bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en het landschap.



Figuur 25 : Afbakeningslijn gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent
bron : Ruimte Vlaanderen

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2012)

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.

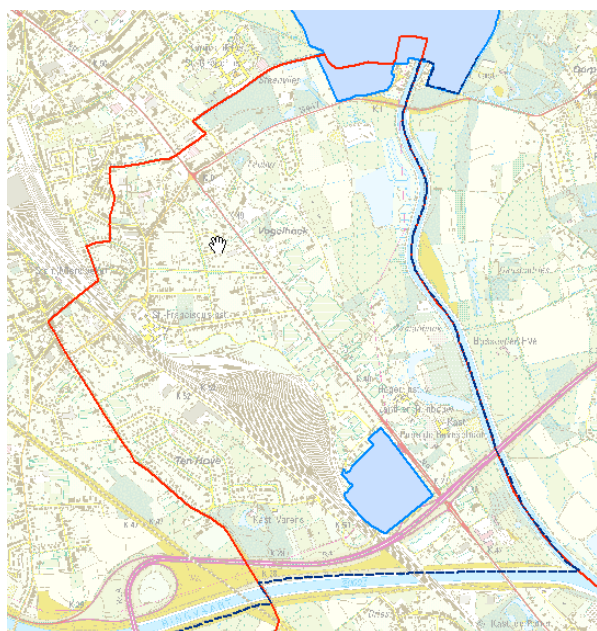
Landbouw is en blijft de belangrijkste beheerder van de open ruimte. Deze blijft in de toekomst voldoende rekening houden met het fysisch systeem. Ook mogelijkheden tot landschapsbehoud, natuurontwikkeling en zachte recreatievormen worden in de open ruimte benut. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de 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 Merelbekastraat 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 langs 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 langs de Brusselsesteenweg en is het niet de bedoeling nog extra verkeersgenererende activiteiten, die zich zouden kunnen vestigen langs 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. Met het verleggen van de afbakeningslijn komt ook Steevliet, als bovenlokale voorziening met vraag tot uitbreiding, in het grootstedelijk gebied te liggen.

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 infrastructuren. 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.

Uitbouwen gemeentelijk ontmoetingscentrum

De oorspronkelijke sporthal, gelegen in de Molenweg, in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, wenst de gemeente uit te bouwen tot een volwaardig gemeentelijk ontmoetingscentrum. Sinds begin 2009 is het gemeentelijk lokaal ontmoetingscentrum, Studio M genaamd, reeds ondergebracht op betreffende site. Dit gebouw bevindt zich in een optimale toestand, en is perfect geschikt voor deze functie. Het gebouw is centraal gelegen en ideale bereikbaar vanuit Melle, Gontrode en Volgelhoek. De toegankelijkheid zelf is momenteel iets minder. Dit wordt opgelost via de opmaak van een RUP.

Door de verdere invulling van BPA Gontrode Heirweg (waarbij steeds meer woongebieden rond de Oude Heirweg (o.a. Vossenstraat) worden ontwikkeld en er steeds meer mensen gaan wonen richting Studio M) is het centrum van Melle zich sterk gaan verplaatsen (en dit proces is nog steeds bezig) richting Ringvaart. Studio M komt hierdoor centraal te liggen voor de inwoners van Melle en is tevens zeer goed bereikbaar. Vóór de functiewijziging was het gebouw in gebruik als 'studio Capiou', waar verschillende opnames voor televisie (programma's en film) plaatsvonden.

Teneinde het ontmoetingscentrum beter toegankelijk te maken en problemen naar de omwonenden te vermijden, zal in de omgeving moeten voorzien worden in parkeergelegenheid en mogelijks in een bijkomende toegangsweg (op de Gontrode Heirweg, doorheen agrarisch gebied). De ruimte is hiervoor voorhanden.

Visie op verkeer en vervoer

Voorzien in een goede ontsluiting van bedrijvzones

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.
- 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 kluirotonde. 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.

Ontsluiting van de werkplaats NMBS Holding

De bereikbaarheid van de site van het voormalig vormingsstation dient te worden bekeken. Er werden, in samenspraak met de NMBS, verschillende mogelijkheden voor wat betreft de

bereikbaarheid van de werkplaats onderzocht en een vergelijkende analyse uitgevoerd. Uiteindelijk werd beslist de ontsluiting te laten gebeuren langsheen de Akkerstraat, net zoals de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein.

Verbeteren openbaar vervoer

Volgens de openbaarvervoerstudie voor de regio Gent van 2003 streeft men ernaar om een grootstedelijk transferpunt uit te bouwen ter hoogte van het knooppunt van de R4 met de N9. In het kader van deze studie, maar ook los van deze studie wordt gesuggereerd om de tramlijn van Melle Leeuw door te trekken tot over de Ringvaart. Hierdoor kan zowel de tuinbouwschool alsook de tewerkstellingspool Eandis en tevens het nieuw te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein en ook het iets verderaf gelegen werkplaats NMBS ideaal worden bediend. Mogelijks kan ook geopteerd worden voor een aparte busbaan.

Het parkeeraanbod zal beperkt worden in de kernen en bij attractiepolen, waar de ruimte beperkt is, en waar men de bedoeling heeft om de openbare ruimte maximaal ter beschikking te houden voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

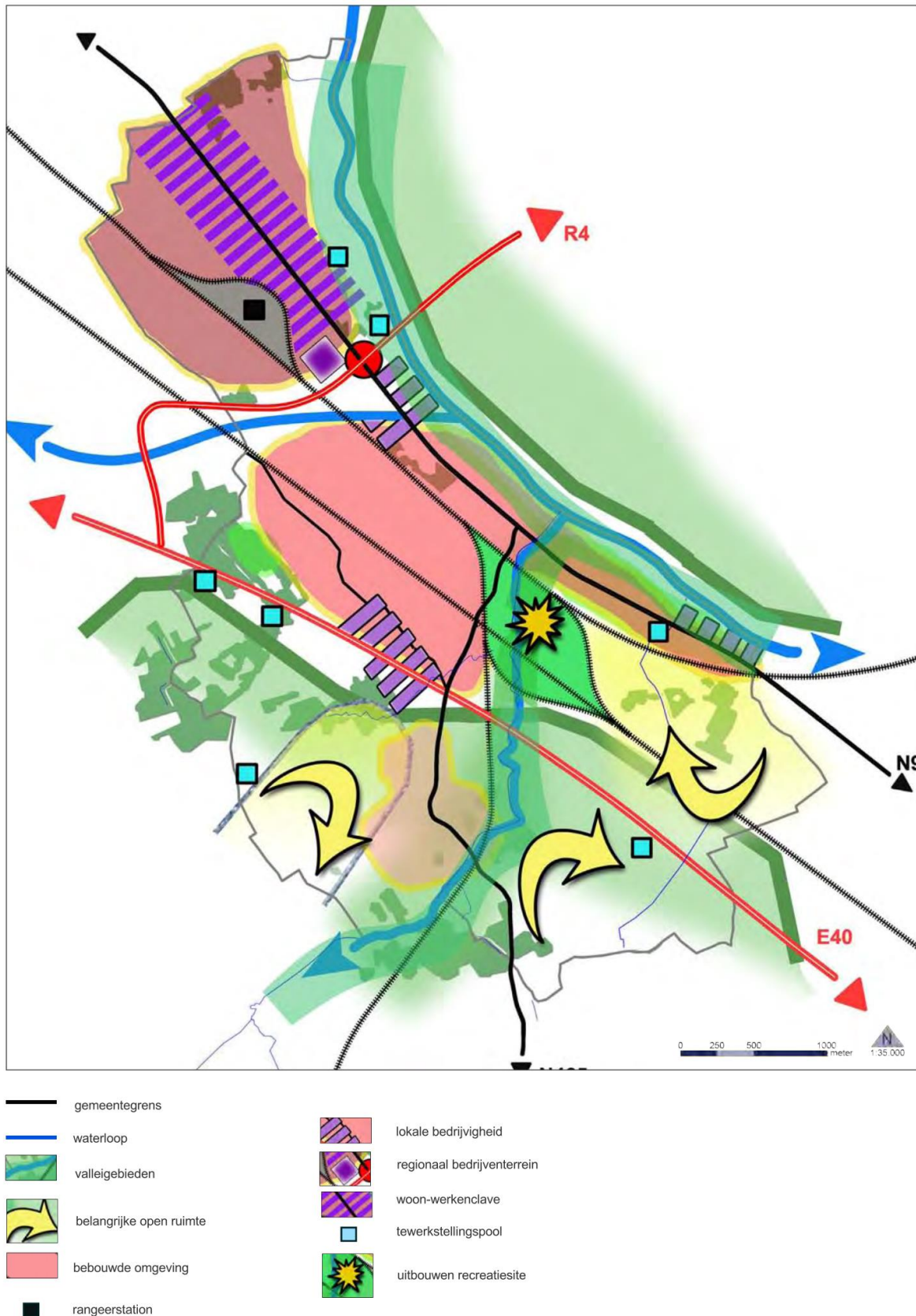
Auto/openbaar vervoer

- De aanleg van een "Park en Trein" in functie van het station (P+T) van Melle. Ter hoogte van het station van Gontrode wordt geen bijkomende parking gewenst.
- De aanleg van een "Park en Ride" in functie van het grootstedelijk transferpunt (P+R). Bijkomende parkeeraccommodatie aan het nieuwe eindpunt van de verlengde tramlijn zal moeten worden voorzien, eventueel in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen.

Actieplan kerk- en buurtwegels

De gemeente kent nog een aantal kerk- en buurtwegels. Deze hebben een historische waarde en bieden mogelijkheden om op een verkeersveilige manier ontsluitingen te ontwikkelen gezien ze geen gemotoriseerd verkeer kennen. Tevens dringen ze vaak diep door in de binnenruimtes van bebouwde gebieden en doorsnijden ze anderzijds andere onbereikbare waardevolle landschappen.

Om deze waardevolle elementen te beschermen zal door de gemeente een actieplan opgesteld worden dat de kerk- en buurtwegels in ere herstelt:



Figuur 26 : Synthese gewenste ruimtelijke structuur Melle
bron : GRS Melle, Veneco (2012)

47

Gemeentelijke RUP's

RUP Steenvliet

Status : goedgekeurd (GR 16/3/2015)

Doelstelling :

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het jongerencentrum Steenvliet voorziet een uitbreiding ter hoogte van de bestaande gebouwencluster en het herbouwen van het geïsoleerd paviljoen 'Morgenster' en bevestiging van de omliggende woningen in parkgebied

Impact op mobiliteit:

De mobiliteitsimpact van het RUP is verwaarloosbaar.

RUP Lijsternest

Status : goedgekeurd (GR 18/5/2015)

Doelstelling :

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Lijsternest vervangt het bestaande BPA Lijsternest. Het BPA liet geen enkele vorm van recreatie toe in het park. Het RUP voorziet voor "Lijsternest" de mogelijkheid tot beperkte uitbreiding van het gebouw.

Impact op mobiliteit:

De mobiliteitsimpact van het RUP is verwaarloosbaar.

RUP Natuurgebied Brusselsesteenweg - Spoorweg

Status : goedgekeurd (GR 20/9/2016)

Doelstelling :

Het GRS voorzag de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor het natuurgebied gelegen tussen de Brusselsesteenweg en de spoorlijn. De doelstellingen van het RUP waren:

- Het bieden van rechtszekerheid en geven van ontwikkelingsperspectieven aan gebouwen (woningen/bedrijven) binnen een woonlint gelegen in natuurgebied en aan een drukke gewestweg;
- Uitbreidingsmogelijkheden voor FAVV (Federaal Voedselagentschap) en ILVO (Instituut voor Landbouw en Visserijonderzoek);
- Het opwaarderen en bestendigen van de spoorwegberm, de Vuntebeek en dreven naar het kasteel 'De Bueren'.

Impact op mobiliteit:

De mobiliteitsimpact van het RUP is beperkt.

RUP Spijkersdreef

Status : in opmaak

Doelstelling :

Dit RUP heeft betrekking op de Eandis-site tussen de R4, de ringvaart, de spoorweg en de N9 Brusselsesteenweg. Bedoeling is om hier een uitbreiding voor Eandis te kunnen realiseren kantoorcomplex voor 300 werkplaatsen.

Impact op mobiliteit:

De mobiliteitsimpact van het RUP is niet onaanzienlijk, maar door zijn ligging aan de N9 Brusselsesteenweg, de nabijheid van de R4 en op wandelafstand van het station haalbaar.

RUP Lindenhoek

Status : in opmaak

Doelstelling :

Dit RUP wil een kleine uitbreiding van het lokaal ontmoetingscentrum (Studio M), volkstuinjes en een woonproject realiseren.

Impact op mobiliteit:

De mobiliteitsimpact van het RUP is beperkt maar bevestigt wel het lokaal ontmoetingscentrum als functie op die plaats. De mobiliteit ervan is relatief groot, maar komt voor op momenten buiten de klassieke piekuren ('s avonds, weekends)

Inrichtingsplan recreatiedomein Kouterslag (2015)

Studiegroep Irtas werd door het gemeentebestuur aangesteld om een inrichtingsstudie op te maken voor het recreatiedomein Kouterslag ten einde tot een integrale toekomstvisie voor de site te komen in functie van het toevoegen van een aantal nieuwe sport- en recreatie-infrastructuren aan de huidige, te behouden faciliteiten. In de inrichtingsstudie wordt tevens een visie ontwikkeld op de ondersteunende infrastructuur zoals toegangswegen, parkeerfaciliteiten en groene omkadering.

Er zijn twee bestaande toegangen tot de site; de Kouterslag en Ovenveldstraat. Beiden takken aan op de Geraardsbergsesteenweg. Er wordt geopteerd om de Kouterslag tot hoofdtoegang van de site uit te bouwen. Na de geplande afbraak van het gebouw van Electrabel zal dit immers de veiligste in- en uitrit worden. De Ovenveldstraat zal dan louter een secundaire toegang worden.

Om als hoofdtoegang te kunnen worden uitgebouwd, zal de Kouterslag verbreed worden tot 5m. De smalle brugpassage zal als een snelheidsremmer behouden blijven. Vervolgens biedt de Kouterslag toegang tot twee grote parkings, aangesloten op de assenstructuur.

Voor de bereikbaarheid met De Lijn is een halte voorhanden in de Schauwegemstraat. De bestaande halte op de Geraardsbergsesteenweg zal verdwijnen. Met oog op de verdere ontwikkeling van De Kouterslag is een halte dichtbij de site echter wenselijk. Overleg met de Lijn

over het eventueel behoud van een halte in de steenweg is nodig. Dit om een betere bereikbaarheid en gebruikerspotentieel te bekomen.



Figuur 28 : Inrichtingsplan sport- en recreatiepark Kouterslag
bron : Irtas (2015)

Zowel de toegang langs de Kouterslag als de Ovenveldstraat blijven uiteraard toegankelijk voor de zwakke weggebruiker. Gezien de Kouterslag ook hoofdtoegang wordt voor het gemotoriseerde verkeer wordt naast de weg een 2m breed pad aangelegd voor de zwakke weggebruiker. Het wordt van de rijweg gescheiden door een 1m brede groenstrook. Het pad sluit aan op de drie structurerende assen, die de zwakke weggebruiker de opportuniteit biedt om snel naar de gewenste faciliteit te begeven. Gezien de Ovenveldstraat slechts een beperkte toegangsfunctie krijgt, kan de zwakke weggebruiker hier gemengd met het autoverkeer voorkomen. Best wordt dit wel gecombineerd met een snelheidsbeperking van 30km/u. De zwakke weggebruiker kan uiteraard voorbij de brug over de Gondebeek verder de Ovenveldstraat gebruiken.

Verder zijn verschillende voetwegen tussen de drie assen aangebracht. Deze maken alle delen van het sportpark op een snelle en logische wijze bereikbaar. Langs de Ovenveldstraat en de drie structurerende assen kunnen drie fietsenstallingen worden bereikt die zo gepositioneerd zijn opdat de fietser dichter als de auto kan parkeren nabij de gewenste sportfaciliteiten.

Masterplan Brouwerij Huyghe (2017)

Er werd recent een masterplan opgesteld in functie van de uitbreiding van Brouwerij Huyghe te Melle. Brouwerij Huyghe is een historisch gegroeid bedrijf, gelegen in woongebied op de hoek van de N9 Brusselsesteenweg en de N456 Geraardsbergsesteenweg. Sinds 1654 wordt er op de huidige bedrijfssite gebrouwen. De huidige brouwerij is in 1906 opgericht. In 2012 is een nieuwe brouwinstallatie in gebruik genomen die momenteel nog maar op de helft van de

maximale capaciteit (van 350.000 hectoliter) draait. Deze brouwinstallatie maakt slechts een klein deel uit van het totale bedrijf. Verwerking, verpakking en opslag vragen steeds meer en meer ruimte en zelfs met de recente uitbreidingen zit de brouwerij vandaag aan de ruimtelijke grenzen van haar terreinen. Tot op heden zijn de uitbreidingen vrij organisch gebeurd, waarbij geleidelijk telkens een kleine uitbreiding werd gerealiseerd.

Het ruimtelijk onderzoek heeft geleid tot een globaal masterplan voor de gehele site. Aan de hand van dit masterplan kunnen een aantal werken op korte termijn via de gewone stedenbouwkundige vergunning worden geregeld en kunnen de overige werken op lange termijn juridisch worden verankerd in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan.



Figuur 29 : Ontwerpvoorstel masterplan brouwerij Huyghe
bron : Space Lab (2017)

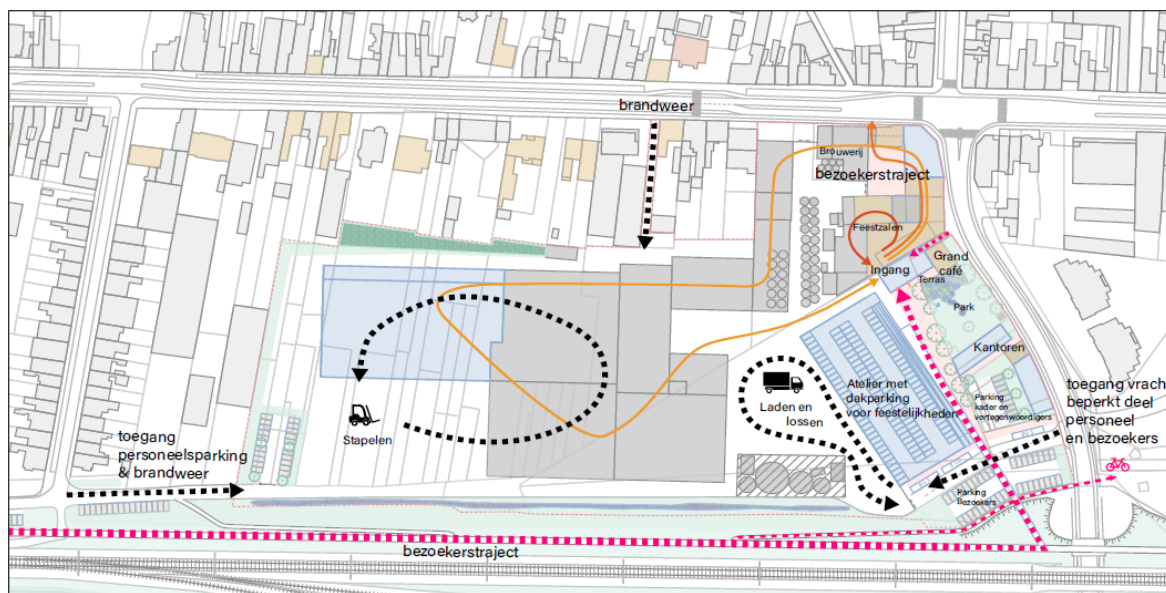
Het masterplan zet sterk in op een optimale bedrijfsorganisatie. Het brouwhuis aan de Brusselsesteenweg blijft het centrale gedeelte van de brouwerij. In de zone er achter staan vandaag de verschillende silo's waarin het bier kan gisten. Een uitbreiding van de brouwcapaciteit betekent dat er hier bijkomende silo's geplaatst zullen worden. De plaats hiervoor is reeds voorzien. Op de plaats van de huidige kantoren en bottelarij voorzien we stockage van brouwproducten alsook ruimte voor ondersteunende activiteiten zoals werkplaats, labo's, ...De bottelarij en vatenlijn verschuiven naar de westzijde van het terrein waar de logistieke verwerking optimaal kan gebeuren. Het laden en lossen van alle vrachtwagens gebeurt op de ingesloten laad- en loskoer. Dit minimaliseert de geluidshinder. Opslag van leeggoed gebeurt in openlucht aan de westzijde van de site. De uitbreiding van de vatenlijn schermt dit gedeelte af van de woonomgeving. Langsheen de Geraardsbergsesteenweg worden de kantoren en het bezoekerscentrum voorzien.

De Geraardsbergsesteenweg is momenteel de hoofdontsluiting voor de brouwerij. Op dit moment is er een gedeelde toegang voor bezoekers en vrachtverkeer met een bezoekersparking. De toegang tot de oude brouwershal gebeurt via het aanpalende gebouw. De Eikerwegel biedt een secundaire toegang naar andere bedrijven.

De ontsluiting van het brouwerijgerelateerde verkeer in het voorgestelde ontwerp zal gebeuren via de Geraardsbergsesteenweg voor vracht- en leveranciersverkeer, bezoekers van het museum en/of experience-center, directie en vertegenwoordigers. Via de Eikerwegel wordt enkel een

toegang voorzien voor het personeel dat in ploegensysteem werkt in de brouwerij, de bottelarij of de vatenlijn. Het gaat hier om een zeer beperkt aantal voertuigbewegingen. Alle andere personeels- en bezoekersparkings worden aan de zijde van de Geraardsbergsesteenweg gesitueerd en via deze weg ontsloten.

De parkeerbehoeften van het bedrijf (zowel werknemers, leveranciers als bezoekers) worden op de bedrijfssite opgevangen. De parkeervoorzieningen worden verspreid op de site, teneinde de diverse doelgroepen te kunnen onderscheiden.



Figuur 30 : Voorstel ontsluiting masterplan brouwerij Huyghe
bron : Space Lab (2017)

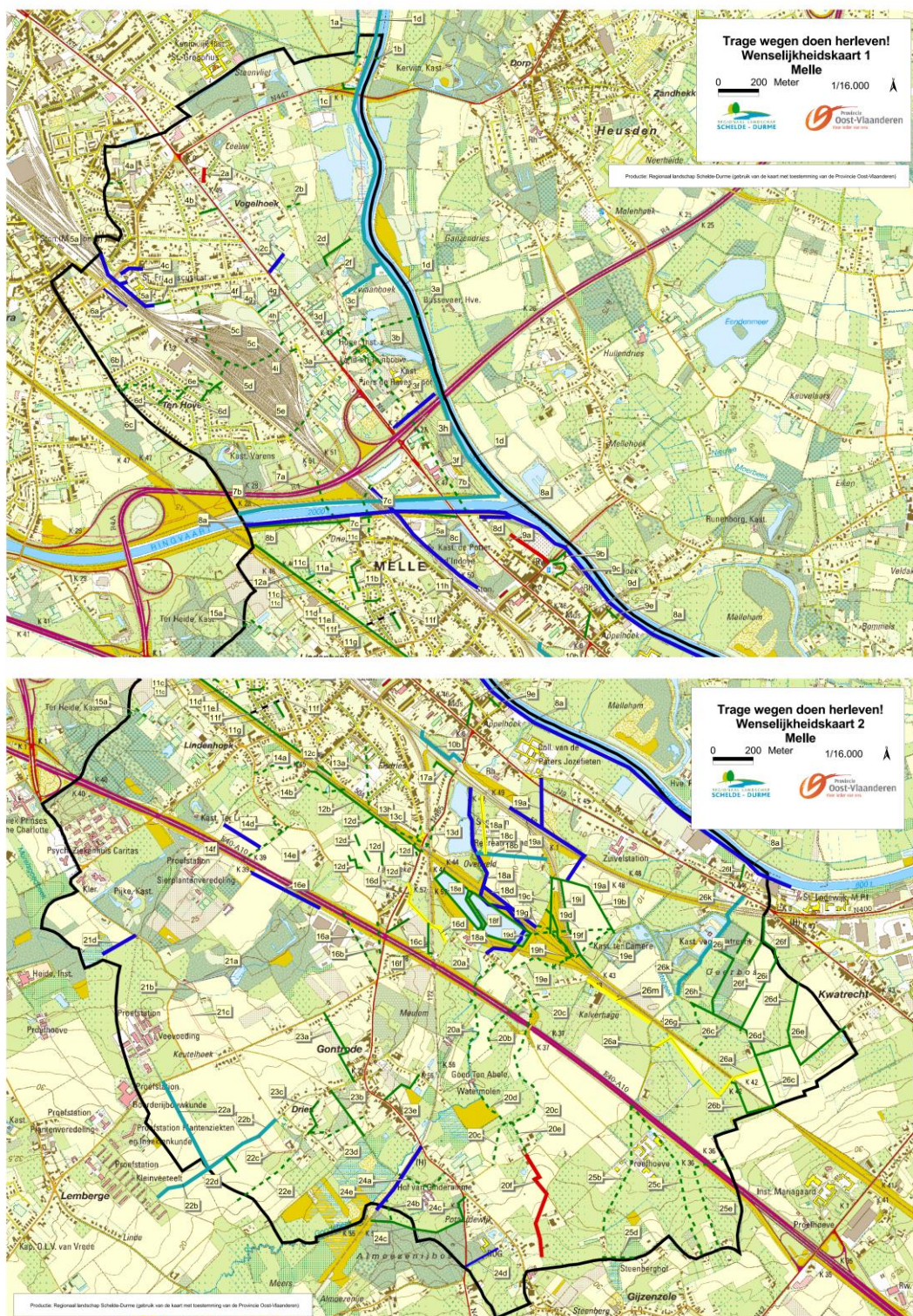
Herlokalisatie gemeenteschool (2017)

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



Trage Wegenplan (2013)

Regionaal Landschap Schelde & Durme heeft in opdracht van de gemeente Melle een tragewegenplan opgesteld. In 2013 keurde de gemeenteraad het plan goed met twee wenselijkheidskaarten, zie hieronder. Tracés aangeduid in groen zijn bestaande trage wegen, blauw duidt op aan te leggen trage wegen, rood op te herstellen en geel te verbeteren.

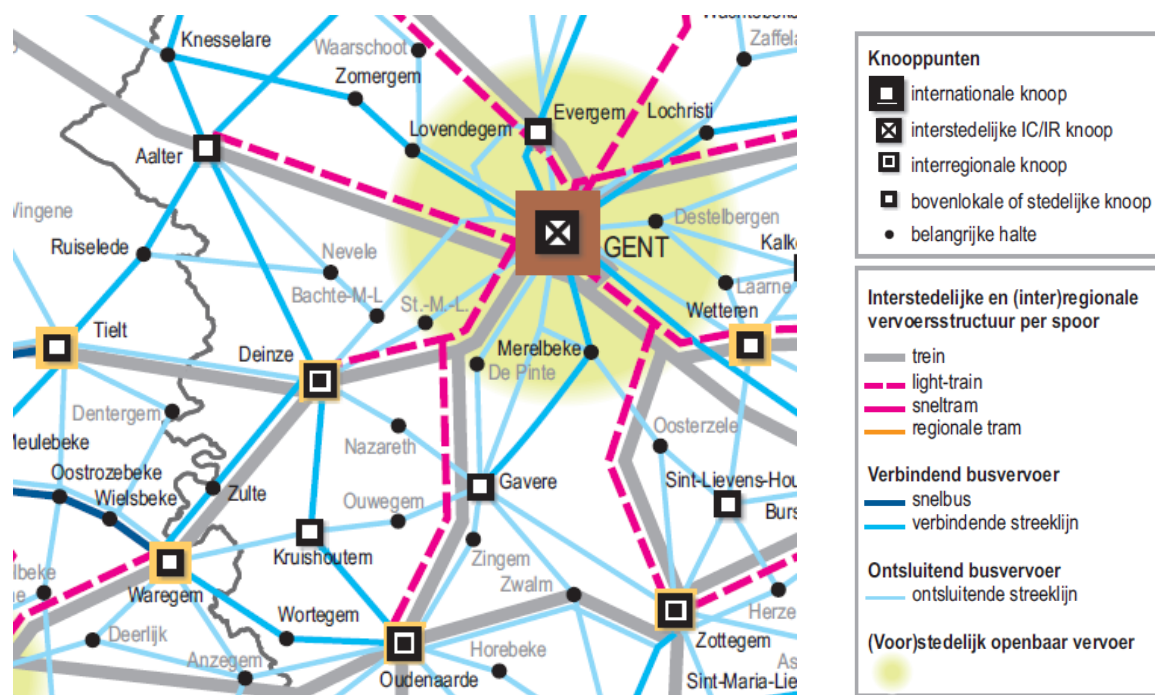


Figuur 32 : Wenselijkheidskaarten trage wegen Melle
Bron : Trage wegen doen herleven, provincie Oost-Vlaanderen

Buurtweg 16d-16f tussen de Geraardsbergsesteenweg en de Kalverhagestraat werd recent heraangelegd.

Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

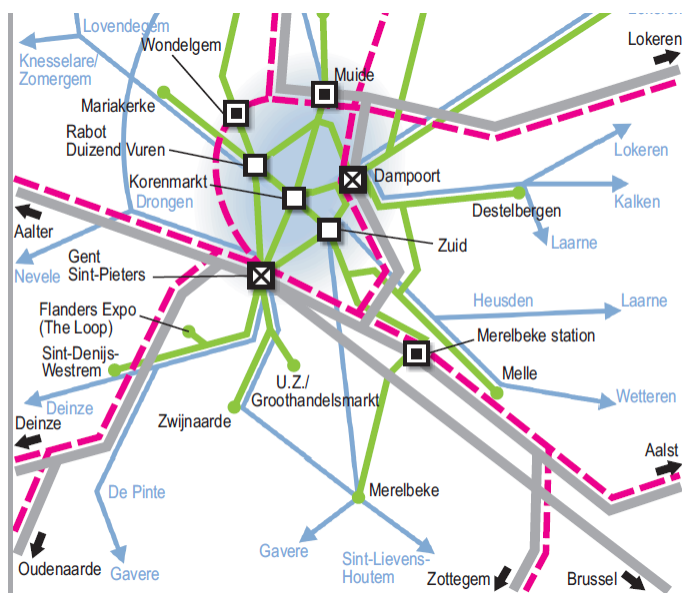
In 2009 is De Lijn gestart met netmanagement. Netmanagement is een methodiek om na te gaan waar de grootste noden zich voordoen. Netmanagement gaat uit van de vraag naar vervoer, terwijl basismobiliteit uitgaat van een basisaanbod aan vervoer. Op die manier is in Oost-Vlaanderen vanuit het Pegasusplan uit 2003 een mobiliteitsvisie ontstaan voor 2020. Het resultaat van deze stappen is een volledig **wensnet** dat op conceptueel niveau weergeeft welke openbaar-vervoerrelaties, inclusief minimum frequenties en minimale commerciële snelheid, moeten geboden worden om maximaal te beantwoorden aan de vervoersvraag, en dat voor elk niveau aangeeft op welke manier deze relaties het best gerealiseerd worden.



Figuur 33 : Mobiliteitsvisie De Lijn Oost-Vlaanderen 2020

bron : De Lijn

Belangrijk hierbij voor Melle is de ontwikkeling van een light train richting Zottegem en Wetteren/Aalst via Melle, naast de doortrekking van de tram.

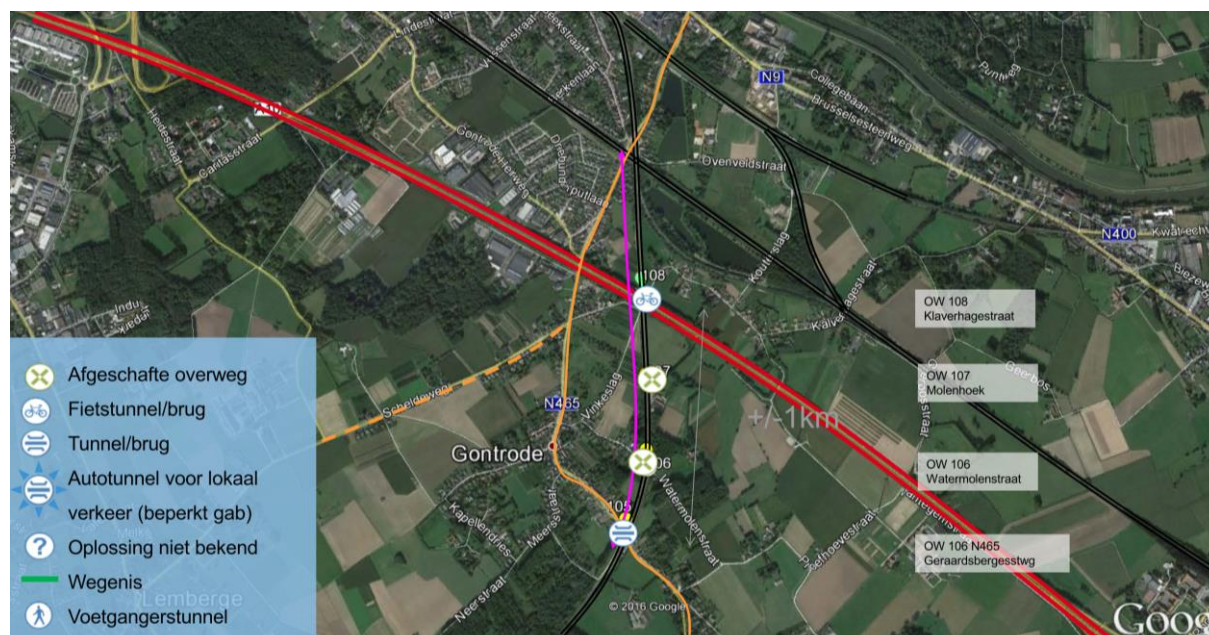


Figuur 34 : Gewenst tramnet Gentse regio (zuidelijk deel, groene lijnen)
bron : De Lijn

In de toekomst zal de Mobiliteitsvisie 2020 wellicht worden geactualiseerd conform het nieuwe beleidskader van basisbereikbaarheid.

Streefbeeld Overwegen Melle (2016)

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 vier overwegen voor op de spoorlijn naar Zottegem. Bij de overweg met de N465 Geraardsbergsesteenweg wordt gedacht aan een tunnel of een brug. De overwegen Watermolenstraat en Molenhoek zouden gesupprimeerd worden, de overweg Kalverhagestraat zou een fietstunnel krijgen.



Figuur 35 : Streefbeeld overwegen gemeente Melle
bron : Infrabel

Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

Van 8 november 2013 tot 12 januari 2014 liep het openbaar onderzoek voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit plan, waarvan het corpus teruggaat tot een eerste versie uit 2001, geeft in hoofdlijnen de langetermijnvisie weer voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Het plan gaat uit van vijf strategische doelstellingen:

- 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)

Met de nieuwe Vlaamse regering in 2014 wordt gewerkt aan bijgesteld ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen.

5. Visies van de actoren

Mobiliteit en Openbare Werken

Algemeen

Een mobiliteitsplan is niet zomaar een vrijblijvend toekomstbeeld.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan legt concrete doelstellingen vast, zodat we de normen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen kunnen halen:

- Minstens 40% van de woon-werkverplaatsingen moet in 2030 met het openbaar vervoer, te voet of per fiets gebeuren.
- Het aantal autoverplaatsingen op afstanden tot 5 kilometer wordt gehalveerd.
- Spoor en binnenvaart moeten een aandeel van minimum 30% van de goederentrafiek hebben.
- In 2030 mogen er niet meer dan 133 verkeersdoden vallen in het verkeer, op weg naar nul slachtoffers: Vision Zero.

Onze visie gaat ervan uit dat alle beleidskeuzes en maatregelen inzake mobiliteit duurzaam moeten zijn, met een goed evenwicht tussen economische, sociale en ecologische overwegingen.

We moeten hierbij aandacht hebben voor de mobiliteit van de huidige generatie, maar we mogen de mobiliteit van toekomstige generaties niet in het gedrang brengen.

Het Mobiliteitsdecreet schuift daarom het STOP-principe naar voren: een rangorde van wenselijke vervoerswijzen. De S staat voor Stappen, de T voor Trappen (met de fiets), de O voor Openbaar vervoer en de P voor Privévervoer.

Mobiliteit is een basisbehoefte waartoe iedereen toegang moet krijgen. Ons mobiliteitsmodel moet betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn, mag niemand uitsluiten, en moet efficiënt en veilig zijn. Om duurzaam te zijn, moet het ook de draagkracht van onze planeet respecteren en de impact op milieu, natuur en gezondheid zo klein mogelijk houden. Om tot het bovenstaande wensbeeld te komen, schuift het Mobiliteitsdecreet vijf Strategische Doelstellingen naar voren.

1. Bereikbaar
2. Toegankelijk
3. Veilig
4. Leefbaar
5. Milieu en Natuurvriendelijk

Hierdoor zal het mobiliteitsmodel van de toekomst niet alleen onze welvaart ondersteunen, maar zorgt het ook voor meer welzijn.

Ook participatie is belangrijk. Aan de burgers moet vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren, volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid.

Specifieke visie voor Melle

Met het vernieuwde mobiliteitsplan van Melle willen we de aanzet geven om projecten op te zetten gericht op een duurzame mobiliteit. Voor de talrijke nieuwe ontwikkelingen van het sport- en recreatiedomein Kouterslag, de herlocalisatie van de gemeenteschool, aanpassingen aan de werkplaats van de NMBS, ...) kan het Vlaams gewest projectsubsidies geven (vb. een projectsubsidie voor de duurzame ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone van bovenlokaal belang of een significante mobiliteitsimpact).

Bovendien zijn er op de gewestwegen binnen het grondgebied van Melle nog aanpassingswerken noodzakelijk. Hierbij wordt o.a. gedacht aan:

- N465 aanleg ontbrekend fietspad tussen station Gontrode en Proefhoevestraat
- N465 x Kouterslag : ontsluiting sportterrein
- N465 heraanleg kruispunt Schauwegemstraat.

De Lijn Oost-Vlaanderen

Aanbod

De organisatie 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 met basismobiliteit de overheid vooral op openbaar vervoer, en dus niet andere modi, in om 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 bedrijvenzones,...

Om lokale besturen nauw te betrekken worden 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,...

Vooraleer basisbereikbaarheid in Vlaanderen wordt uitgerold, wordt de realisatie ervan getest door middel van proefprojecten in 4 vervoerregio's. Met deze proefprojecten zal de concrete invulling van de conceptnota basisbereikbaarheid helder gesteld worden en zal een nieuw regelgevend kader uitgewerkt worden. De decretale aanpassing is voorzien voor 2018. De tekst van De Lijn over het aanbod kan aangevuld worden met wensen van de gemeente. De lokale mobiliteitsplannen worden gescreend na oprichting van de vervoersregioraad en de vragen die daarin voorkomen onderzocht op vlak van potentieel en impact op het netwerk.

Doorstroming

Het belang van een goede doorstroming

Om concurrentieel te kunnen zijn ten opzichte van het privévervoer moet het openbaar vervoer voldoende commerciële snelheid halen. Hierbij moet het openbaar vervoer beschouwd worden als een bevoorrechte vervoersmodus. De effectieve doorstroming van het openbaar vervoer staat hierbij centraal. (Bron: Vademecum veilige wegen kruispunten; 3.5 Openbaar Vervoer, pag. 136)

Doorstromingsproblemen in Melle

Bussen 28, 94 en 96 ondervinden ernstige vertragingen op hun traject op de Brusselsesteenweg, in Melle. De vertragingen komen voor tijdens de spitsen, zowel ochtend als avondspits, en zorgen voor onregelmatigheden in de bediening, net op het moment dat de bezetting het grootst is. De betrokken buslijnen zijn 'verbindende buslijnen', De Lijn koppelt hieraan een commerciële snelheid van 35 km/u.

De negatieve impact hiervan is niet te onderschatten: de onbetrouwbaarheid zorgt voor een stijgende ontevredenheid bij de reiziger (de rechtstreeks gedupeerde reiziger komt te laat aan op zijn bestemming, de onrechtstreeks gedupeerde reiziger in een andere gemeente op het traject ziet zijn bus veel te laat aankomen). Een ander negatief gevolg is dat de concurrentiepositie tegenover Koning Auto slecht is; automobilisten zullen het alternatief, dat in dezelfde file aanschuift, niet gebruiken.

De doorstromingsanalyse werd toegelicht op de *Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid* van 1 maart 2016. Er werd toen aan De Lijn gevraagd een voorstel uit te werken om een busbaan te voorzien tussen de afrit van de R4 tot aan het centrum van Melle.

Voorstel 1 - N9 , rijrichting Kwatrecht (tussen Melle Tuinbouwschool en Melle College)

Melle Tuinbouwschool en Melle College kan een busbaan ingepast worden, eenvoudigweg door middel van wegmarkeringen, mits herverdelen van rijvakken en schrappen van enkele parkeerplaatsen.

Maatregelen:

- Inkorten invoegstrook komende van de E40
- Markeren busbaan op de meest rechtse rijstrook
- Verwijderen en/of verplaatsen van enkele parkeerplaatsen
- Schetsmatige aanzet:





Voorstel 2 - N9 , rijrichting Gent (tussen Kwatrecht Kerk en Melle College)

Ook tussen Kwatrecht Kerk en Melle College zijn oplossingen mogelijk, ook hier is de beschikbare rijbaan (tussen de gevels) ruim voldoende. Vanaf Kwatrecht station kan op eenzelfde manier een busbaan gemarkeerd worden.

Behoorlijk grote impact is dat de middeneilanden, die ten gevolge van de beslissing op de PCV (1/3/'16) werden aangelegd, op sommige plaatsen terug dienen verwijderd te worden, zodat de rijbaan voor regulier verkeer hier kan worden ingericht. Om te voldoen aan beter beveiligde voetgangers-oversteken, kan de middenberm op verschillende locaties weliswaar behouden

blijven, zoals bvb. thv de halte Collegebaan. Een kleine aanpassing aan het fietspad is dan wel noodzakelijk.

Maatregelen:

- Verwijderen enkele middeneilanden en afslagstroken
- Markeren busbaan
- Lokale ingrepen om de busbaan in te passen
(bvb verschuiven fietspad halte Collegebaan)

Schetsmatige aanzet halte 'Collegebaan':



Met oog op verkeersveiligheid biedt de busbaan een bijkomend voordeel: de centraal gelegen rijstrook verdwijnt, waardoor ook de problematiek van onwettelijke inhaalmanoeuvres, die aan de basis lagen voor de inrichting van de middenbermen, verdwijnt. Private domeinen en handelscentra blijven uiteraard bereikbaar.

Verkeersdrempels

De technische specificaties voor verkeersplateaus liggen vast in een koninklijk besluit. In de gemeente Melle liggen verkeersdrempels die niet conform zijn met deze voorschriften. O.a. de verkeersplateau aan het OCMW van Melle veroorzaakt schade aan de voertuigen van De Lijn. De Lijn is vragende partij om deze plateaus aan te passen of te vervangen door rijbaankussens. Rijbaankussens zijn openbaar vervoervriendelijke snelheidsremmers.

Provincie Oost-Vlaanderen

Fiets

Voor de gemeente Melle werd het fietsroutenetwerk geactualiseerd en in GBC van 24 juni 2015 met consensus aanvaard. De deputatie keurde vervolgens de voorgestelde wijzigingen goed op 18 februari 2016. Het Lokaal Functioneel Fietsnetwerk werd door deputatie bekrachtigd op 2 juni 2016.

Prioriteitenlijst uitvoering fietssnelwegen;

- Station Melle tot Kouterwegel
- Kouterwegel tot station Kwatrecht
- Geraardsbergsesteenweg tot Gontrode station

Trage wegen

Ivm tragewegenplan: verdere uitvoering actieplan (deel 3 adviesnota: belangrijke ingrepen en deel 4: nieuwe verbindingen).

In artikel 2 van het gemeenteraadsbesluit van 15 april 2013 staat dat het college een lijst zal opmaken van trage wegen die ze prioritair wenst aan te pakken.

Voorstel dit op te nemen in het mobiliteitsplan gebaseerd op de adviesnota.

Schoolroutekaart

aanpak knelpunten op kaart (zeker kruisingen aan spoorwegen) + veilig fietspad aan gemeenteplein + schoolomgevingen

NMBS

In Oost-Vlaanderen versterkt NMBS vanaf december 2017 het voorstedelijk treinaanbod rond Gent en zijn er investeringen in stations en stopplaatsen die het reizigerscomfort verbeteren.

De stationsparking in Melle met 79 parkeerplaatsen werd in 2015-'16 vernieuwd. NMBS investeerde 200.000 euro in meer comfort voor de treinreizigers die met de auto naar de stopplaats Melle komen. NMBS hecht veel belang aan de mobiliteit van haar klanten en investeert volop in de uitbreiding en vernieuwing van haar stationsparkings voor auto's en fietsen. Als stations goede parkeervoorzieningen hebben, zetten reizigers ook sneller de stap naar het openbaar vervoer.

In de Eikerwegel zal NMBS investeren in een nieuwe fietsenstalling.

De perrons in de stopplaats Melle worden momenteel opgehoogd en vernieuwd om de toegankelijkheid van de stopplaats te verbeteren.

NMBS werkt verder aan de bouw van een nieuwe werkplaats in Melle. Deze werkplaats wordt in voorjaar 2018 in dienst genomen en vervangt de huidige Tractiewerkplaats van Merelbeke (onderhoud tractiematerieel) en de Centrale Werkplaats van Gentbrugge (onderhoud gesleept materieel). In de polyvalente werkplaats van Melle komen onder meer vier sporen van elk tweehonderd meter lang. Dankzij de lengte van deze sporen kunnen treinen in zijn geheel worden onderhouden, zonder dat ze moeten worden ontkoppeld. Daardoor zal het onderhoud makkelijker en sneller gaan, wat de beschikbaarheid van het materieel verhoogt en zo ten goede komt aan de reiziger.

Gemeentebestuur Melle

De visie van de gemeente Melle staat weergegeven in hoofdstuk 2, nl. de uitkomst van de sneltoets.

Visie buurgemeenten Melle

Enkel de gemeenten met een mobiliteitsplan waarin uitspraken relevant voor Melle worden hieronder toegelicht. Het betreft de stad Gent en de gemeente Merelbeke.

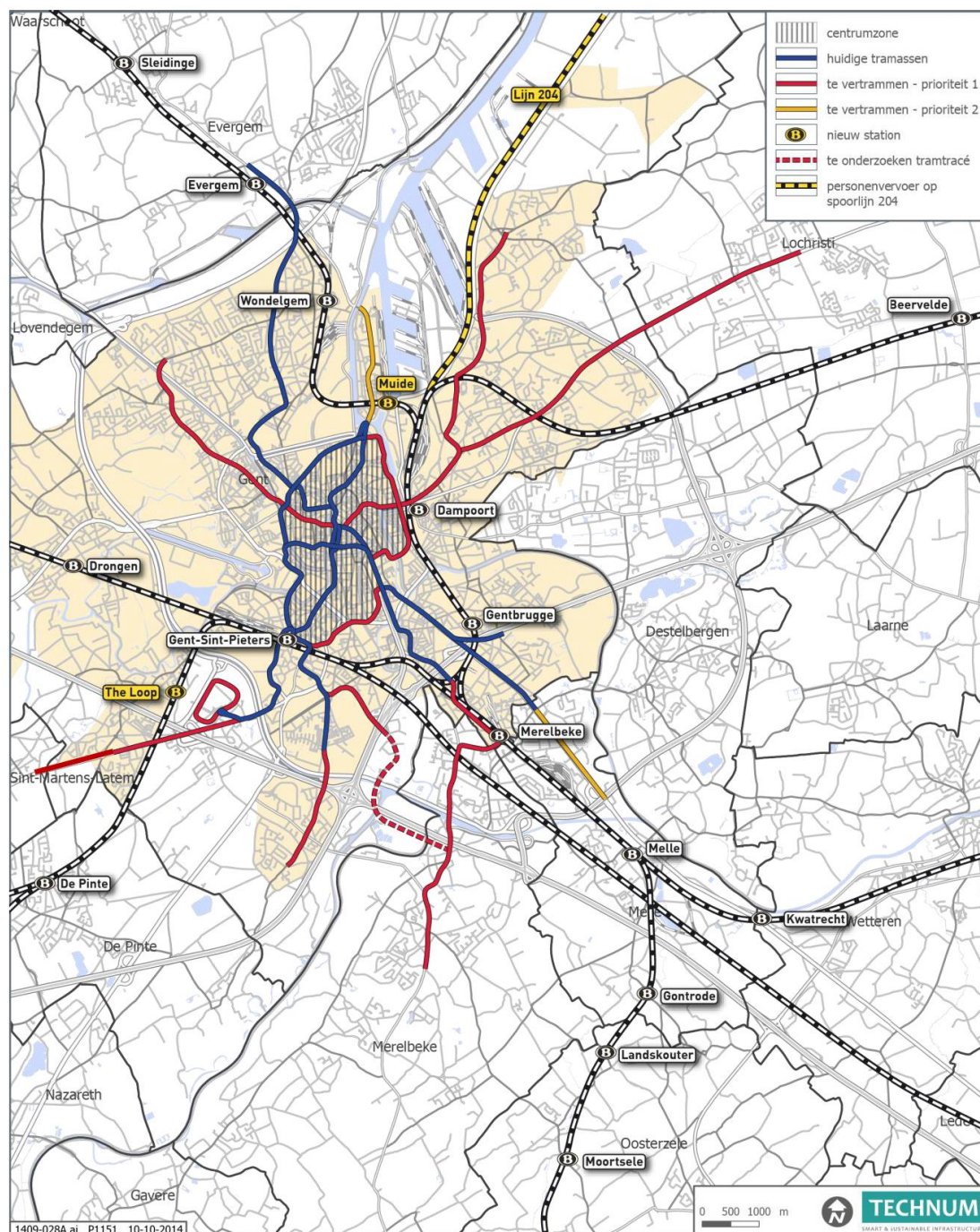
Stad Gent

De stad Gent heeft een nieuw mobiliteitsplan sinds eind 2015.

Er kunnen twee aandachtspunten uit het nieuwe mobiliteitsplan Gent gedistilleerd worden met repercussies voor de gemeente Melle, nl. het voorstedelijke openbaar vervoer en het stadsregionaal fietsroutenetwerk.

Ten aanzien van het openbaar vervoer gaat de stad Gent voluit voor het geactualiseerde Pegasusplan van De Lijn (zie hierboven) en koppelt daaraan ook een voorstadsnetwerk via de bestaande treinlijnen. Eén van deze voorstadstreinlijnen is Zottegem – Melle – Merelbeke – Gent Sint-Pieters.

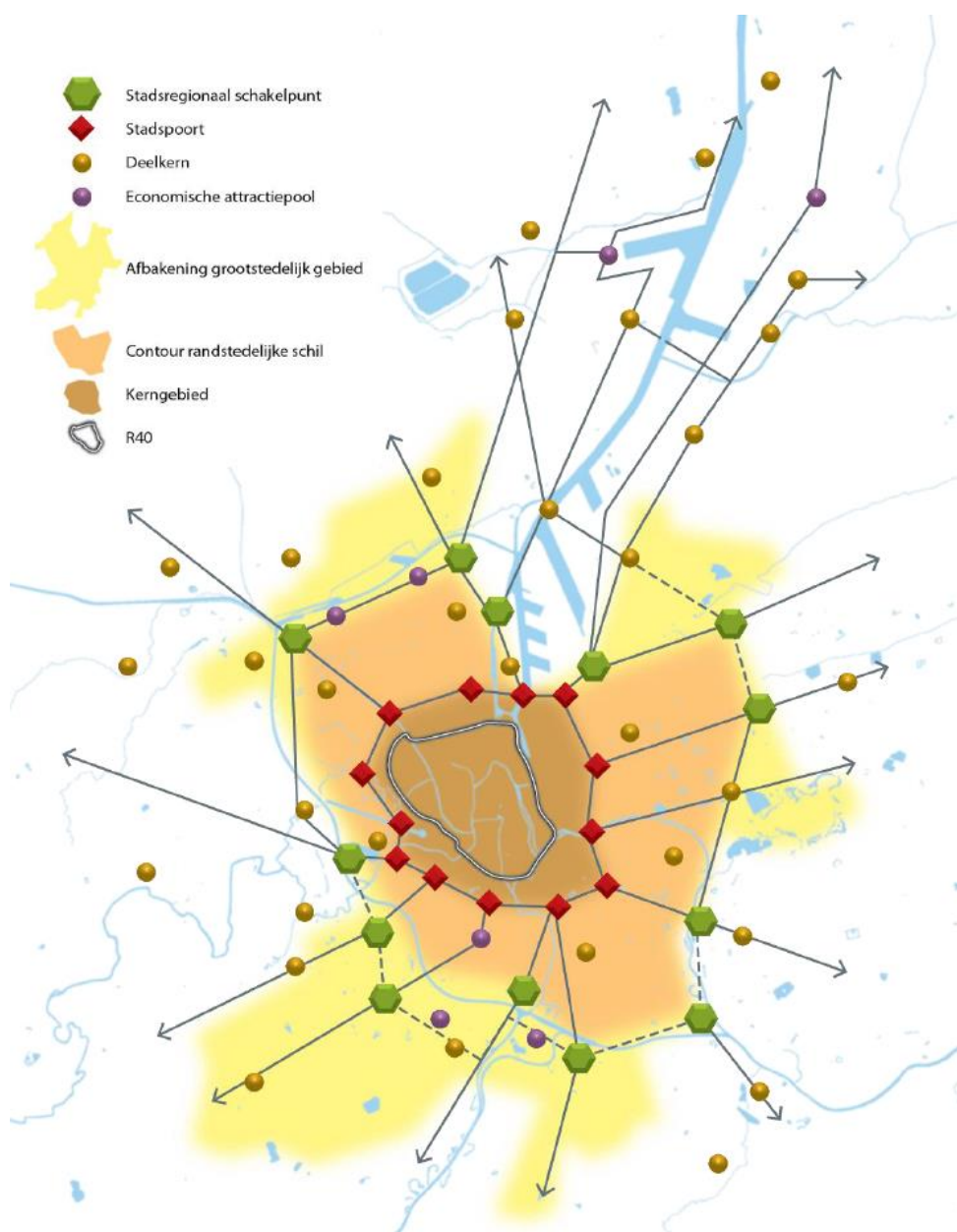
Daarnaast stelt het mobiliteitsplan van Gent de doortrekking van tramlijn 2 tot aan de R4 voor (prioriteit 2). Melle-Leeuw is geselecteerd als grootstedelijk transferpunt.



Figuur 36 : Geactualiseerd Pegasusplan met inbegrip van voorstadspoorlijnen
bron : mobiliteitsplan Gent, 2015

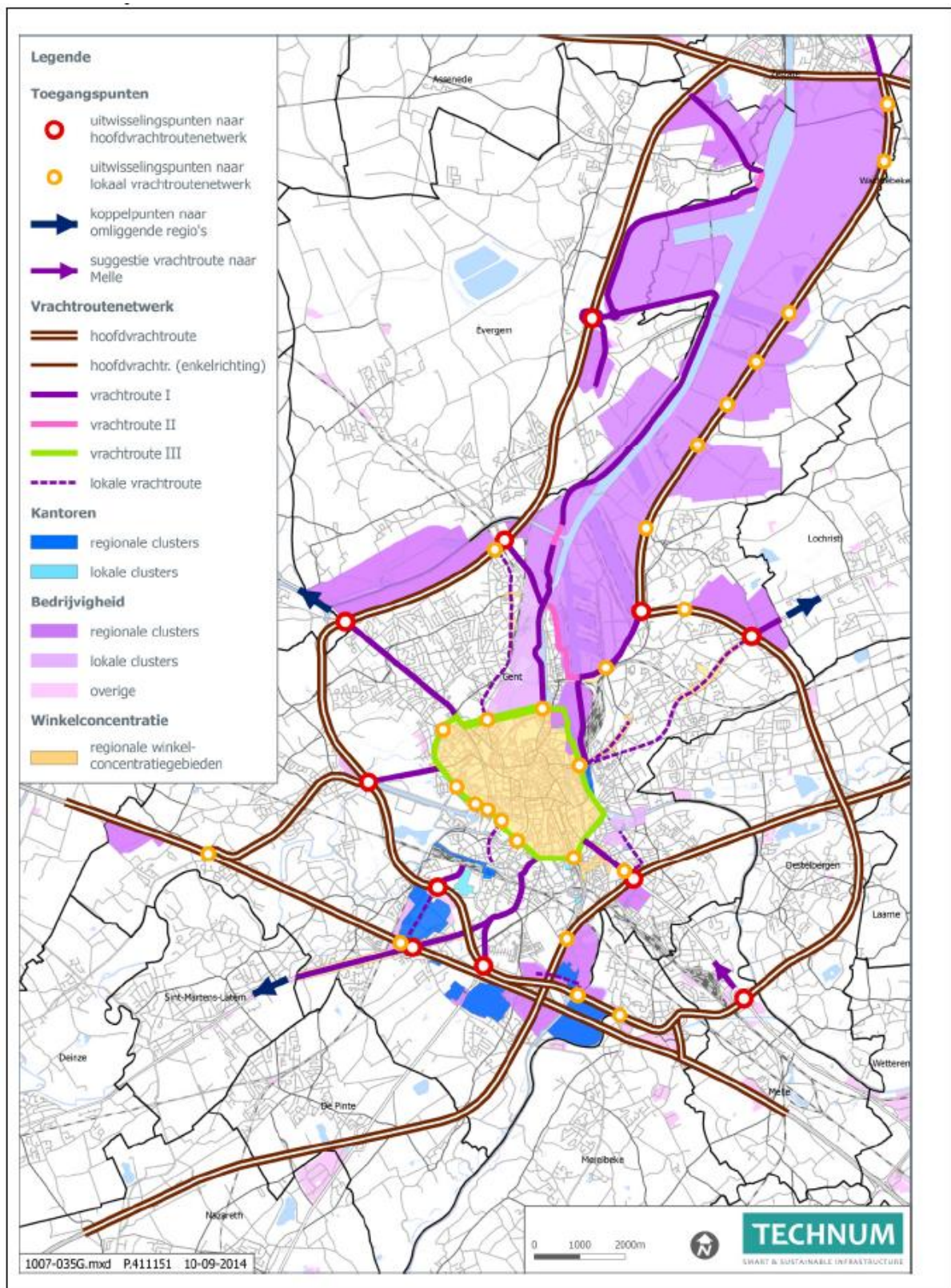
Een ander relevant idee uit het mobiliteitsplan Gent is de opmaak van een **stadsregionaal fietsroutenetwerk**.

De ontwikkeling van een stadsregionaal concept voor het fietsroutenetwerk is geenszins een pleidooi om de bestaande fietsroutenetwerken overboord te gooien, maar dient beschouwd te worden als een richtinggevend kader voor de opbouw, het kwaliteitsniveau en bewegwijzering van hoogwaardige fietsroutes binnen de stadsregio. In de meeste gevallen zullen de routes samenvallen met reeds geselecteerde tracés binnen bestaande fietsroutenetwerken, zoals het knooppuntennetwerk in het buitengebied, het BFF, de LAF's of de vroegere grootstedelijke fietsroutes in het stedelijke gebied. Daarnaast biedt dit kader wel een goede invalshoek om missing links te detecteren, zoals een ontbrekende oost-west fietsverbinding in de zuidelijke mozaïek en bepaalde verbindingen in de oostelijke rand. Het stadsregionale fietsroutenetwerk heeft echter een duidelijk verbindende functie van en naar de buurgemeenten maar ook onderling tussen randstedelijke knooppunten. Eén van die randstedelijke knooppunten is de kruising van de Ringvaart met de Schelde in Melle.



Figuur 37 : Synthese stadsregionaal fietsconcept
bron: mobiliteitsplan Gent, 2015

Tot slot wordt de op- en afrit R4 te Melle als uitwisselingsknooppunt met het hoofdvrachtroutenetwerk gesuggereerd.



Figuur 38 : Vrachtroutenetwerk korte termijn
bron : mobiliteitsplan Gent, 2015

Gemeente Merelbeke

De gemeente Merelbeke heeft in 2014 haar eerste mobiliteitsplan herzien via spoor 2 (verbreden en verdiepen). In het eerste mobiliteitsplan (uit 2003) was er sprake van een oostelijke verdeelweg die zou aansluiten op de R4..

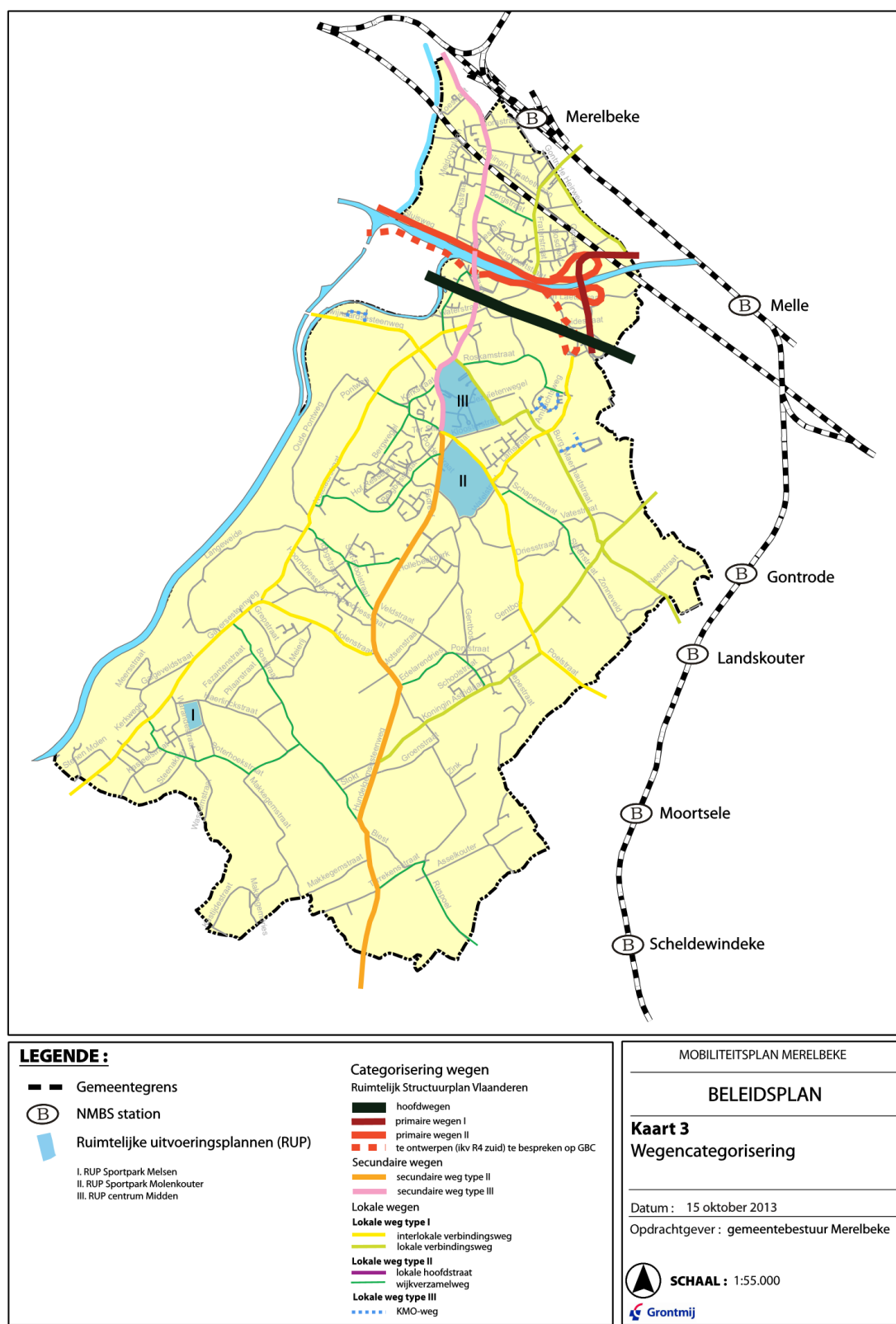
Voor het huidige gemeentelijk mobiliteitsplan gaat de gemeente Merelbeke uit van het duurzaam beleidsscenario korte termijn, zonder verdeelweg. Omdat de opmaak van een RUP omtrent de inplanting van een gemeentelijke verdeelweg een provinciale bevoegdheid is geworden en de eventuele beslissing tot de aanleg van een dergelijke weg de eerste vijf jaar niet zal worden genomen, zal het duurzaam beleidsscenario lange termijn pas doorgevoerd kunnen worden na een volgende herziening van het mobiliteitsplan.

Aldus zijn in de duurzame beleidsscenario korte termijn volgende elementen belangrijk voor de gemeente Melle:

- Het afwerken van de R4-Zuid tussen de Zwijnaardsesteenweg in Gent en het aansluitingscomplex met de E40 (reeds gerealiseerd), met behoud van de afrit van de R4 aan de Van Laetestraat (enkel richting Heidestraat) en de ontdubbeling van de afrit van de E40 komende van Oostende; (ontdubbeling is reeds gerealiseerd)
- Het optimaliseren van het traject Salisburylaan – Lamstraat – Poelstraat als lokale weg type II met milderende maatregelen op korte termijn;

Verder komt in het actieprogramma de gemeente Melle tweemaal voor:

- In het kader van het promoten van het station van Merelbeke (gelegen op het grondgebied van Gent)
- De aanleg van fietsvoorzieningen in de Gontrode Heirweg (deels grondgebied Melle)



Figuur 39 : Categorisering wegennet gemeente Merelbeke korte termijn
bron: mobiliteitsplan Merelbeke, 2014

6. Resultaten participatietraject

Om van bij de start alle opmerkingen en ideeën te capteren voor het nieuw mobiliteitsplan, startte de gemeente een herkenbare mobiliteitscampagne op onder de noemer 'Maak Melle meer Mobiel'. Bedoeling was om zo veel mogelijk inwoners, bezoekers en passanten van Melle warm te maken om hun opmerkingen en oplossingen voor het verkeer en de mobiliteit in de gemeente mee te delen via de projectwebsite maakmellemeermobiel.be.



De campagne werd op 15 september tijdens een persontmoeting gelanceerd en liep tot 29 oktober 2017. In alle gemeentelijke informatiemiddelen verscheen een aankondiging met oproep tot deelname: infoblad, digitale nieuwsbrief, website en facebook. Daarnaast werden een reeks aanvullende informatiemiddelen ingezet om alle lagen van de bevolking optimaal te bereiken: bewonersbrieven met folder, affiches bij middenstand, visitekaartjes, fietszadelhoesjes, stoepborden, invulformuliertjes, postkaartjes voor de schoolgaande jeugd. Scholen brachten de campagne extra onder de aandacht via stoepkrijtacties. De mobiliteitsdeskundige van de gemeente ging zelf de straat op om mensen actief te bevragen.

De campagne bleef niet onopgemerkt. Via de projectwebsite werden maar liefst 1.229 reacties ingediend. Deze werden gebundeld in een synthesenota (zie aparte bijlage). Hieronder worden wel de belangrijkste bevindingen weergegeven

Leefbare centra en veilige schoolomgevingen

De deelnemers pleiten voor leefbare centra (Melle Centrum en Vogelhoek) en veilige schoolomgevingen. Eenrichtingslussen, weren van zwaar verkeer en voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en handelaars vormen een greep uit de mogelijke oplossingen.

In Melle zijn heel wat scholen. Er is nog werk aan de winkel om de schoolgaande jeugd op een veilige manier door de gemeente te loodsen. Aanleg van fietspaden en veilige fietsverbindingen en onderhoud van degelijke voetpaden in heel de gemeente vormen belangrijke aandachtspunten.

Keizer fiets en koning auto

De Mellenaars zijn dol op fietsen. Meer dan de helft van alle reacties bevatten voorstellen voor vlottere en veilige fietsverplaatsingen in Melle en richting Gent. Bezorgdheid over koning 'auto' haalt de tweede plaats. De verkeerscongestie, de nood aan snelheidsremmende maatregelen, weren van sluipverkeer, meer politiecontrole en de parkeerproblematiek in het centrum en aan Melle Leeuw spannen hierbij de kroon.

Openbaar vervoer

Als de gemeente meer inwoners op het openbaar vervoer wil krijgen, moeten nog belangrijke inspanningen geleverd worden. Bus- en tramlijnen moeten doorgetrokken worden en een hogere frequentie 's avonds en in het weekend zijn essentieel. Parkeergelegenheid voor fietsers en auto's aan de stations en bus- en tramhaltes kunnen er ook toe bijdragen dat de Mellenaar de overstap naar trein, bus en tram zet.

Naast deze campagne werden door een aantal organisaties ook nog een visiebundel opgemaakt, met name Fietzersbond en Ouderenadviesraad. Hun opmerkingen en suggesties worden eveneens meegenomen in de volgende stappen van de opmaak van het nieuw mobiliteitsplan.

7. Evaluatie actieplan mobiliteitsplan 2005

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de realisatiegraad van het actieplan uit het eerste gemeentelijk mobiliteitsplan.

Werkdomein A		actor	Realisatiegraad
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN			
R01	RUP Lokale woon- en activiteitenstrip Brusselsesteenweg	gemeente	Niet gerealiseerd
R02	Herziening BPA Gontrode Heirweg	gemeente	Niet gerealiseerd

Werkdomein B		Actor	Realisatiegraad
NETWERKEN PER MODUS			
Zone 30 gebieden			
V01	Zone 30 te Melle centrum en N9	Gemeente/AWV	Gerealiseerd
V02	Zone 30 te Melle Vogelhoek	gemeente	Enkel schoolomgeving gerealiseerd
V03	Zone 30 te Melle Gontrode	gemeente	Gerealiseerd
V04	Zone 30 te Melle Kwatrecht en N9	Gemeente/AWV	Niet gerealiseerd
Zwaar vervoer/ tonnenmaatbeperkingen			
V05	Gontrode Heirweg (Caritasstraat – grens Merelbeke) Lindestraat Caritasstraat	Gemeente	Niet uitgevoerd Niet uitgevoerd uitgevoerd
Parkeren			
V09	P+R station	Gemeente/NMBS	gerealiseerd
Fietsbeleid: missing links			
V10	langs de Ringvaart onder de N9	AWZ/gemeente	gerealiseerd
V11	Gontrode Heirweg richting Melle centrum	gemeente	gerealiseerd
V12	Verkavelingen Oude Brusselseweg – richting Melle Vogelhoek	gemeente	Niet gerealiseerd
Ter realiseren of te verbeteren fietsvoorzieningen			
V13	de brug over de spoorweg in de Merelbekestraat	Gemeente/NMBS	gerealiseerd
V14	Gontrode Heirweg	gemeente	In planfase
V15	Scheldeweg	gemeente	Niet gerealiseerd
V16	Caritasstraat	gemeente	gerealiseerd
V17	Lindestraat	gemeente	Niet gerealiseerd
V18	Kruisstraat	gemeente	Niet gerealiseerd
V19	Gemeenteplein	gemeente	Niet gerealiseerd
V20	Kerkstraat	gemeente	Niet gerealiseerd
Fietsvoorzieningen op verzamelpunten			
V21	Stationsomgeving	NMBS	Gerealiseerd

Hernieuwen mobiliteitsplan Melle : oriëntatienota - 28/02/2018

V22	Vogelhoek kruispunt Merelbekestraat - Tuinstraat	gemeente	gerealiseerd
Openbaar Vervoer			
V23	Opwaarderen lijnbundel 94-95	De Lijn	uitgevoerd
V24	Verbeteren en/of uitbreiden van de halteaccommodatie i.f.v. reizigersintensiteiten	Gemeente/De Lijn	uitgevoerd
V25	doorstroming op de N9 (busbaan binnen herinrichting)	AWV/De Lijn	gerealiseerd
V26	implementatie basismobiliteit	De Lijn	gerealiseerd
V27	vernieuwen van de stationsomgevingen	Gemeente/NMBS	Niet gerealiseerd, behalve Merelbeke station
Verkeersveiligheid : heraanleg kruispunten			
V29	N9 – R4	AWV	Niet gerealiseerd
V30	N9 – gemeenteplein (binnen herinrichting doortocht N9)	AWV/gemeente	uitgevoerd
V31	N9 – Geraardsbergsestwg (binnen herinrichting doortocht)	AWV/gemeente	uitgevoerd
V32	Heusdenbaan- Oude Brusselseweg	AWV/gemeente	Niet uitgevoerd
V33	Lindestraat - Kruisstraat	gemeente	Niet uitgevoerd
Snelheidsremmende maatregelen			
V34	Scheldeweg	gemeente	uitgevoerd
V35	Wautersdreef	gemeente	Uitgevoerd
V36	Lindestraat	gemeente	uitgevoerd
Verkeersleefbaarheid : schoolomgevingen langs gewestwegen			
V37	Hogeschool Gent en secundair onderwijs	AWV/gemeente	uitgevoerd
V38	secundair onderwijs College van de paters Jozefieten	AWV/gemeente	uitgevoerd
V39	gemeentelijke basisschool N9	AWV/gemeente	uitgevoerd
V40	Sint-Vincentiuschool Kerkwegel Gontrode(module 10)	AWV/gemeente	Zone 30 met beperkte ingrepen (zebrapad, verlichting, beugels)
Verkeersleefbaarheid: schoolomgevingen langs gemeentewegen			
V41	secundair onderwijs Sint-Franciscusinstituut	gemeente	uitgevoerd
V42	Basisschool Sint-Vincentius Wezenstraat	gemeente	Zebrapad + verlichting
V43	secundaire school Lucernacollege	gemeente	Niet uitgevoerd
V44	basisschool sint-Vincentiuschool Beekstraat	gemeente	Zebrapad + verlichting
V45	basisschool gemeenschapsonderwijs Malpertuis	gemeente	School bestaat niet meer
Doorstroming en leefbaarheid			
V46	Doortocht N9 te Melle	AWV/gemeente	gerealiseerd
Werkdomein C		Actor	Gerealiseerd
ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN			

Hernieuwen mobiliteitsplan Melle : oriëntatienota - 28/02/2018

001	informatieverstrekking	Gemeente/De Lijn	Continue actie
002	Fietspoolen	gemeente	nee
003	Bewegwijzeringsplan	Gemeente	nee
004	Handhavingsbeleid	Gemeente	Parkeren via privéfirma, snelheidscontroles op aanvraag

8. Probleemstelling

De probleemstelling om te komen tot een “duurzame mobiliteit” wordt gesteld op basis van voorgaande hoofdstukken - i.c. de inventaris van planningsdocumenten en studies, en de visies van de verschillende actoren en de inspraak van de bevolking- aangevuld met eigen inzichten van de ontwerper ten aanzien van de gemeente Melle. Vanuit de ruimtelijke en de verkeersstructuur, wordt de huidige toestand geconfronteerd met de geplande projecten. Dit proces resulteert in een gemeentelijke knelpuntenkaart. De probleemstelling omvat in essentie de onderzoeksvragen waarop het mobiliteitsplan een antwoord moet geven.

Ruimtelijke structuur

De gemeente Melle wordt doorsneden door veel bovengemeentelijke infrastructuur (spoor-, water- en autowegen), gebundeld in de richting van Gent. De lijn infrastructuur bakent duidelijk van elkaar te onderscheiden ruimten af met elk hun eigen functies. Waar de lijn infrastructuur 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 lijn infrastructuur 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 is nog niet ontwikkeld. De mobiliteitseffecten dienen zo goed mogelijk te worden ingeschat.

De glastuinbouw langs de N9 neemt sterk af. 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 Eandissite en een nieuw regionaal bedrijventerrein R4/N9, naast de nieuwe werkplaats van de NMBS. De impact en de ontsluiting ervan dient nog verder in detail te worden onderzocht, evenals de rol die het openbaar vervoer hierin kan spelen.

De vele schoolomgevingen hebben een eigen complexiteit. De scholen zijn veelal gevestigd, of op drukke wegen (N9 Brusselsesteenweg), of in smalle straten (Klooster- en Wezenstraat). Door de verhuis van de gemeenteschool naar de locatie van het Lucernacollege, ontstaat wel de mogelijkheid om op die plaats de verkeerssituatie te verbeteren.

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.

Bestaande verkeersstructuur

Voetgangersverkeer

De meest voorkomende knelpunten zijn:

- Te smalle voetpaden (o.a. in de Kerkstraat en Wezenstraat)
- Slechte oversteekbaarheid aan kruispunten en op een aantal straten (vb. Brusselsesteenweg kant Melle Vogelhoek, nabij politiekantoor)
- Gebrekkige kwaliteit van de voetpaden op een aantal plaatsen
- Comfortproblemen : gemengde voet- en fietspaden, foutparkeerders op voetpaden

- Afwezigheid van voorzieningen voor gehandicapten
- Ontbreken van een kwalitatieve wandelomgeving

Fietsverkeer

Er bestaat reeds een duidelijke visie op het fietsrouten netwerk (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 reeds opgemaakt)
- N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van station Gontrode
- Merelbekestraat

Op een aantal kruispunten is de zichtbaarheid en de oversteekbaarheid voor de fietsers op een aantal kruispunten beperkt. Voorbeelden zijn:

- N9 – Akkerstraat
- Schauwegemstraat – Kruisstraat

Op verschillende plaatsen ontbreken ook de nodige kwalitatieve fietsenstallingen of is er een tekort aan fietsenstallingen (vb. recreatiedomein Kouterslag, tramhalte Melle Leeuw).

Openbaar vervoer

De gemeente Melle kent een zeer goede bediening met het openbaar vervoer (zowel via trein als bus). Anderzijds zorgt de stationsomgeving van Melle, dat als het ware in het centrum van de gemeente is gelegen voor de nodige parkeerdruk.

De bussen die de N9 Brusselsesteenweg volgen kennen een slechte doorstroming en ernstige vertragingen.

Er is een gebrek aan openbaar vervoer 's avonds en in de weekends.

Aan verschillende bushaltes en aan de perrons van het station van Melle ontbreken zitmogelijkheden. Voor oudere en minder mobiele personen is dit zeer moeilijk. Ook de toegankelijkheid van het station van Melle voor minder mobiele is nog steeds beperkt (spoor kant Gent).

Gemotoriseerd verkeer

Ook 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.

De N9 Brusselsesteenweg is zowel hoofdontsluitingsweg als litteken doorheen de gemeente Melle. Het is de drukste weg op het grondgebied van Melle (E40 en R4 buiten beschouwing gelaten). Er gebeuren jaarlijks nog verschillende ongevallen, ook op de eigenlijke doortocht een aantal jaren geleden werd heraangelegd. Tijdens de spitsuren verloopt het verkeer stapvoets.

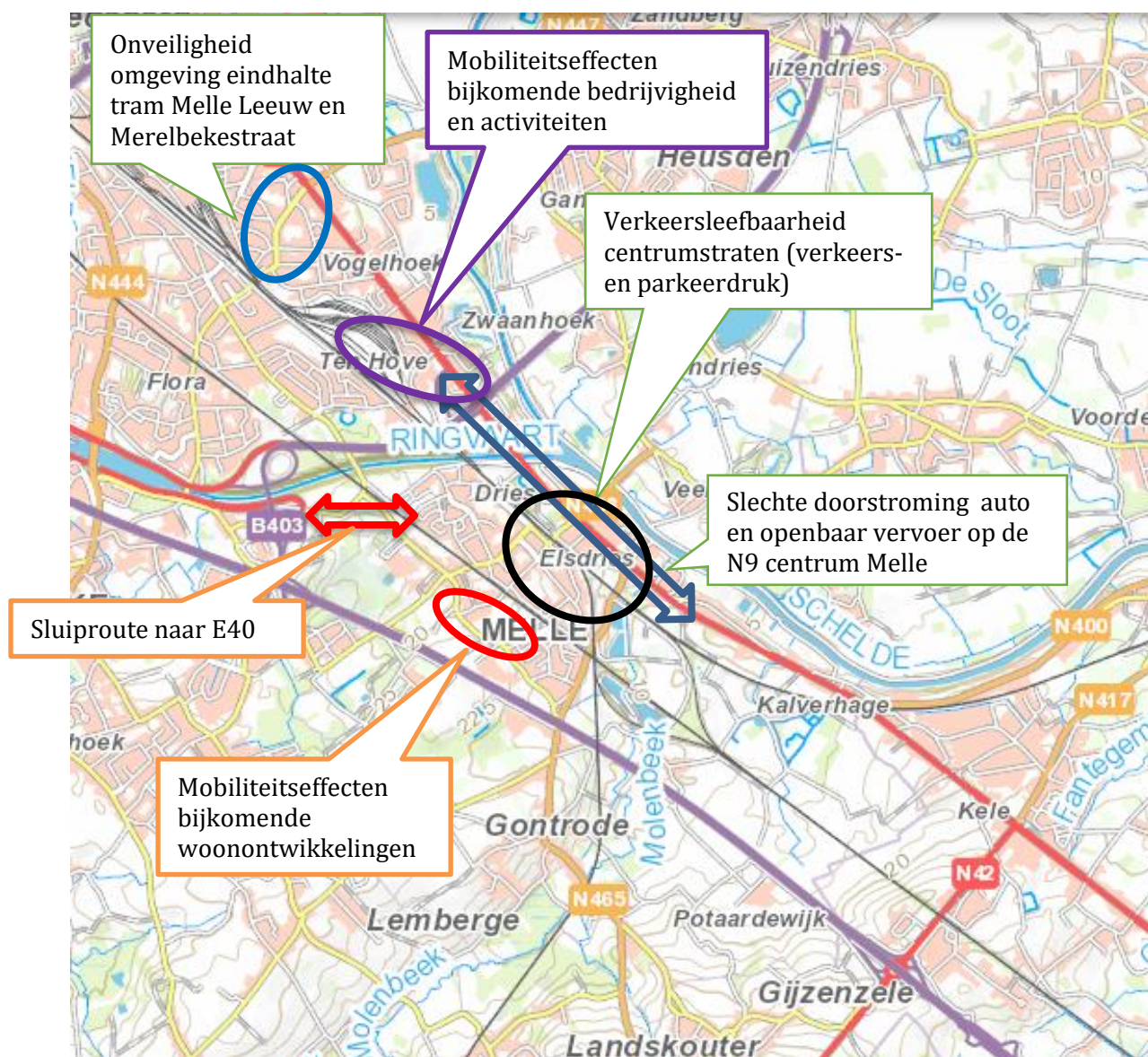
Ondanks een goed alternatief voor zwaar verkeer via de N477 en een verbod voor doorgaand vrachtverkeer rijden in Melle-centrum nog steeds zware vrachtwagens doorheen de oude dorpskern. De invoering van blauwe zone in het centrum kent voor- en tegenstanders. Dit geldt ook voor de omgeving Melle Leeuw.

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.

Verskillende schoolomgevingen worden als onveilig ervaren (o.a. Beekstraat). Er zijn geen of nauwelijks mogelijkheden voor autodelen of carpooling.

Overzicht knelpunten

De gedetecteerde knelpunten worden hieronder weergegeven op kaart.



Figuur 40 : Knelpuntenkaart
bron : NG,I topoviewer

9. Doelstellingen

Doelstellingen Vlaams gewest

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

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

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

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

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

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

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

verkeersonleefbaarheid draagt (via de woonplaatskeuze) immers bij tot sociale en ruimtelijke segregatie.

- Het terugdringen van schade aan milieu en natuur door de wijze waarop we onze verplaatsingen organiseren is het vijfde aandachtspunt voor het toekomstige mobiliteitsbeleid.

Gemeentelijke algemene doelstellingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gemeentelijke operationele doelstellingen

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

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

En dit tegen 2020.

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.
- De ongevallencijfers worden binnen 5 jaar met 10% verminderd.
- Doorstroming openbaar vervoer op de N9 : een verhoging van de commerciële snelheid tussen het Gemeenteplein en Collegebaan

10. Definiëring van het verder onderzoek

Als taakstelling op het einde van de Oriëntatienota (fase 1) dient bekeken welk nieuw onderzoek moet worden uitgevoerd om in fase 2 duurzame ontwikkelingsscenario's op het vlak van mobiliteit te kunnen opbouwen. Uit de probleemstelling en de doelstellingen wordt het volgende aanvullend onderzoek voorgesteld:

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

Verkeersleefbaarheid en parkeren centrum Melle

Probleemstelling

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

Doelstelling

Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het centrum van Melle, naast de stationsomgeving voor alle modi verbeteren en veiliger maken. De parkeerdruk wegnemen uit de omliggende straten. Uitgaan van het STOP-principe (in volgorde van prioriteit voetgangers – fietsers – openbaar vervoer – parkeren).

Onderzoeksvragen

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

Beschikbare gegevens

- Afbakening blauwe zone
- Intensiteitsmetingen lokale politie voor verschillende centrumstraten (Kloosterstraat, Wezenstraat)
- Maneuverdiagrammen kruispuntongevallen
- Permanente telpost N9 t.h.v. brug over de Ringvaart

Concreet plan van aanpak

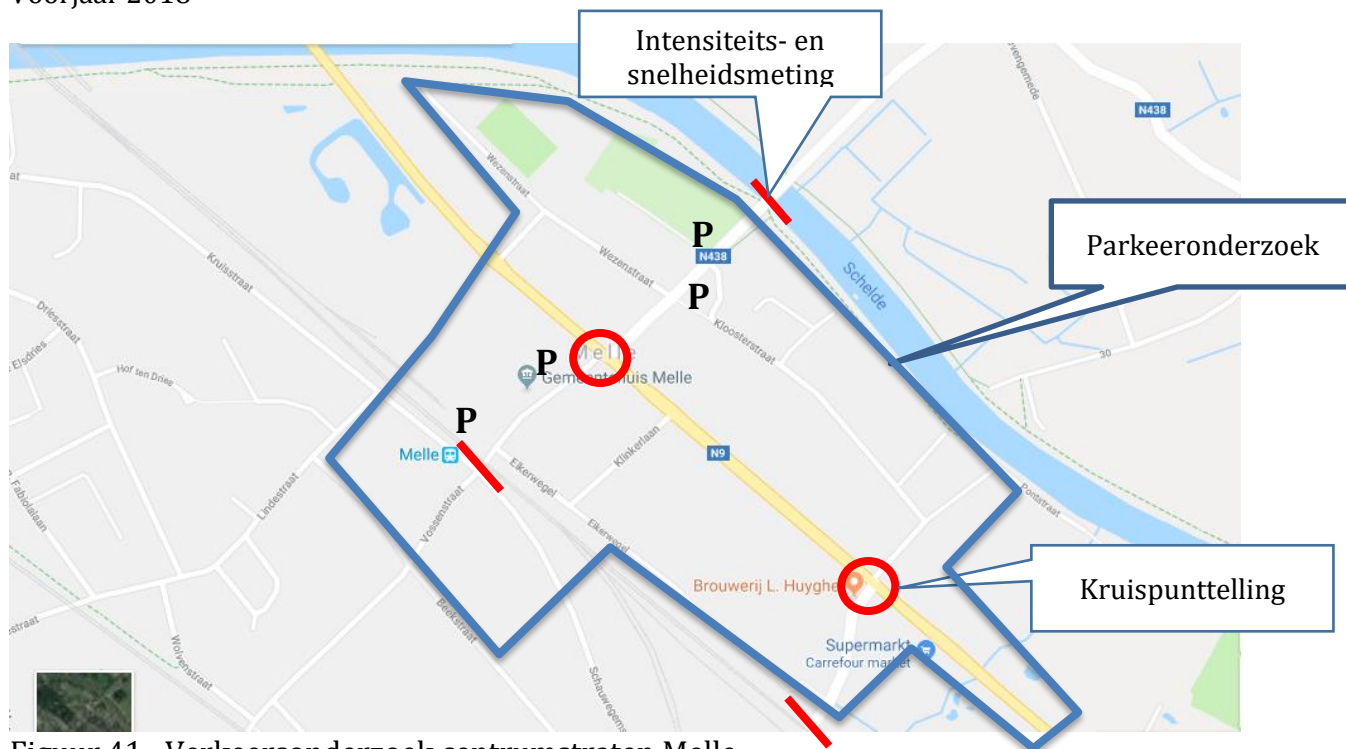
- Intensiteitstellingen gedurende één week op de belangrijkste wegen in het onderzoeksgebied (brug over de Schelde, Gemeenteplein, Geraardsbergsesteenweg)
- Kruispunttellingen op één dag
 - N9 Brusselsesteenweg – Kerkstraat - Gemeenteplein
 - N9 Brusselsesteenweg – Geraardsbergsesteenweg - Pontstraat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

Wijze waarop het thema verder wordt uitgewerkt

- Bepalen van de noodzakelijke maatregelen in de centrumstraten
 - Verkeerscirculatieve maatregelen
 - Parkeermaatregelen
 - Snelheidsbeperkende maatregelen
 - inrichtingsmaatregelen

Timing en uitvoering

Voorjaar 2018



Figuur 41 : Verkeersonderzoek centrumstraten Melle

Parkeren en onveiligheid Melle Leeuw

Probleemstelling

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

Doelstelling

Verbeteren van de verkeersveiligheid en beperken van de parkeerdruk in de omgeving van Melle Leeuw

Onderzoeksvragen

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

Beschikbare gegevens

- Afbakening blauwe zone
- Intensiteitsmeting lokale politie (Heusdenbaan, Merelbekestraat)

- Maneuverdiagrammen kruispuntongevallen

Concreet plan van aanpak

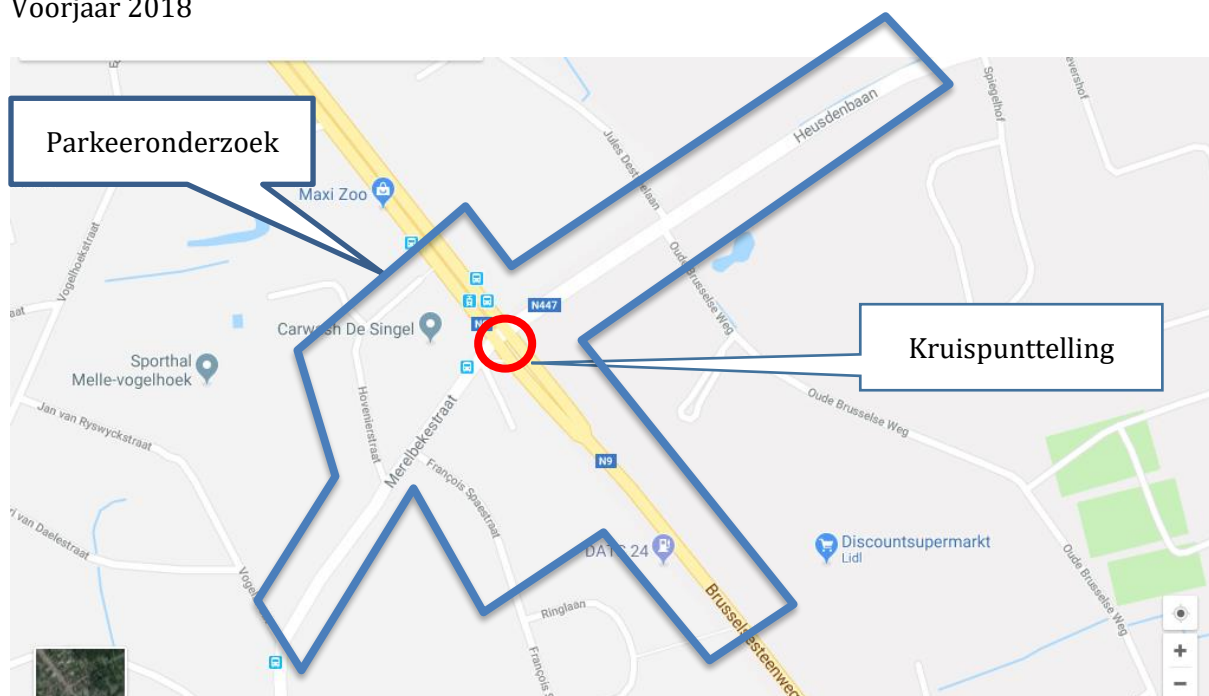
- Kruispunttelling op één dag
 - N9 Brusselsesteenweg – N447 Heusdenbaan - Merelbekerstraat
- Parkeeronderzoek blauwe zone en aanpalende straten en pleinen
- Onderzoek gebruik bestaande fietsenstalling

Wijze waarop het thema verder wordt uitgewerkt

- Bepalen van de noodzakelijke maatregelen in de omgeving van Melle Leeuw
 - Parkeermaatregelen
 - inrichtingsmaatregelen

Timing en uitvoering

Voorjaar 2018



Figuur 42 : Verkeersonderzoek omgeving Melle Leeuw

Bijlage

Verslag GBC

Goedgekeurd communicatie- en participatietraject

Syntheseverslag participatietraject fase 1

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN MELLE]

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20 DECEMBER 2017

Verslaggever: Steven Van de Vyver

Verslag versie 1 van 22 december 2017

Onderwerp: Oriëntatienota 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 Gistelinck	Voorzitter van de GBC Schepen van Mobiliteit	0494 86 88 15 Dirk.gistelinck@melle.be	A
Katia Rottiers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	09 241 75 19 Katia.rottiers@mow.vlaanderen.be	A
Bart De Mey	VVM De Lijn	09 211 93 15 Bart.Demey@DeLijn.be	A
Bart Crombez	Wegbeheerder: AWW	09 241 74 45 Bart.crombez@mow.vlaanderen.be	N

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	N
Stephanie Demuelenaere	Departement Ruimtelijke Ordening	Stephanie.demuelenaere@rwo.vlaanderen.be	N

¹ Verwijder wat niet past.

Noël De Bondt	NMBS	noel.debondt@b-holding.be	N
Samuel Beernaert	Infrabel	Samuel.Beernaert@infrabel.be	N
Delphine De Hemptinne	Agentschap Natuur en Bos	09 276 20 24 Delphine.dehemptinne@lne.vlaanderen.be	N
Bart Anthuenis	Waterwegen en Zeekanaal NV Afdeling Zeeschelde	052 33 89 80 Bart.anthuenis@wenz.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	A
Dominique Vandermeersch	Gemeenteraadslid GROEN	Dominique.Vandermeersch@melle.be	A
Anne Dalemans	Gemeenteraadslid N-VA	0475 959975 acdalemans@gmail.com	A
Steven Van de Vyver	Mobiliteitsambtenaar	09 210 07 55 Verkeer@melle.be	A
Benoît Soenen	Lokale Politie	09 363 71 70 Benoit.soenen@politie5418.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.

Verslag van de vergadering

Patrick Maes overloopt het voorstel van oriëntatienota per hoofdstuk. De volgende opmerkingen worden gegeven:

1) Inleiding

De lokale politie ontbreekt bij de samenstelling van de GBC.

3) Bestaande toestand

Katia Rottiers vraagt om ook iets over de waterweg (Schelde-Ringvaart) te schrijven. Vermelden dat er hier een bevaarbare waterloop ligt en welke tonmaat hier kan varen.

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

Snelheidsregime en snelheidsbeleid: Katia Rottiers overhandigt een kaart met de snelheden op de gewestwegen. De kaart in de nota zal worden aangepast.

Intensiteiten: Telpost op de N9. Schommelt rond de 16.000 voertuigen. Opmerking van Anne Dalemans: is het niet beter om te kijken naar de bezetting tijdens de spitsuren? De N9 is enkel tijdens de piekuren verzadigd, daarbuiten valt het mee.

Patrick Maes: Omdat dit getal redelijk stabiel blijft, ondanks de ontwikkelingen langs de N9, zegt dit getal blijkbaar toch iets over de maximale capaciteit van de weg. Maar inderdaad in de verkeerskunde wordt meestal gerekend met piek uurintensiteiten, die zijn relevanter. Het is de enige locatie waar we over verschillende jaren kunnen vergelijken, omdat daar continu geteld wordt. In de geplande metingen zit ook het voorstel om een aantal kruispunttellingen uit te voeren en daarin wordt ook gewerkt met uurintensiteiten. Best is eigenlijk op het spitsuur op een dinsdag of een donderdag, in de schoolperiode. Voorstel om in een tweede fase de telpost meer te detailleren.

Voorstel van Katia Rottiers om ook de bevolkingscijfers tussen 2004 en nu te vergelijken, om te zien of daar geen discrepantie tussen zit. De bevolking is sindsdien toegenomen maar het verkeer dat langs die telpost passeert niet, dus het vermoeden is dat het verkeer andere wegen genomen heeft.

De N9 valt ook onder de kilometerheffing, dit heeft ook mogelijks een effect. Katia Rottiers zal hierover meer informatie bezorgen.

Snelheidsmetingen: V85 wordt in de verkeerskunde algemeen aanvaard als maat om te kijken of de wettelijk toegestane snelheid overeenstemt met het gedrag van de automobilist. De occasionele snelheidsduivel zegt niet zoveel, de V85 zegt meer. Opmerking van Katia Rottiers: Nu staan ze allemaal in het rood, best in volgorde zetten per snelheidsregime, en geordend naargelang de grootste overschrijdingen .

Opmerking schepen Gistelincx: er zijn ook tellingen gebeurd in straten die maar pas waren overgegaan naar een ander snelheidsregime, dit kan ook zijn invloed hebben.

Openbaar vervoer: Melle is zeer goed bediend. Aantal opstappers is gestegen. Er is sindsdien ook het verschil dat Melle de laatste opstapplaats is geworden van de directe lijn naar Brussel. En in de buurgemeenten zijn er betaalparkings gekomen aan de stations. Voorstel van Katia Rottiers om een kaartje toe te voegen van de stations.

Opmerking van Bart De Mey: De Lijn kan cijfergegevens aanleveren inzake gebruik.

Fietsverkeer: Katia Rottiers: Er zijn een aantal wijzigingen die nog niet op de kaartjes staan. Bijvoorbeeld in Merelbeke zou de FSW kunnen lopen tussen de Ringvaart en de R4 in plaats van langs de Van Laetestraat. Deels door de werken van de Vlaamse Waterweg zou dit mogelijk zijn. Er zou een voorzieningsweg komen van de Vlaamse Waterweg die ook zou kunnen gebruikt worden als fietsverbinding. Dit zou betekenen dat de FSW benedendijks doorloopt, het recent aangelegde stuk bovendien naar de Gontrode Heirweg kan steeds dienst blijven doen als verbinding.

Opmerking inzake de verbinding langs de Varingstraat. Het is niet evident om aan de andere kant van de Schelde te geraken, er is de kwestie van het park van het kasteel en het hoogteverschil om het een met het andere te kunnen aansluiten. Er moet met de NMBS bekeken worden of de brede brug kan gebruikt worden voor de FSW.

Opmerking dat de omweg rond het Aalmoesenijsbos nog niet aangeduid staat op de kaart provincie.

Dominique Vandermeersch: best om ook eens te peilen of de schoolroutekaarten gebruikt worden. Welke routes worden veel gebruikt en dan kan die misschien ook prioritair aangepakt worden. Schoolroutekaart misschien best ook actualiseren.

Verkeersveiligheid : Ondertussen ook het jaarlijks aantal ongevallen met lichamelijk letsel verkregen van de lokale politie. Niet echt een dalende trend in het aantal ongevallen. Ook een aantal

manoeuverdiagramen van een aantal kruispunten ter beschikking gekregen van de politie die in een tweede fase kunnen gebruikt worden.

Katia Rottiers stelt voor om een vergelijkend kaartje op te stellen wat ongevalshistoriek betreft. Bijvoorbeeld vergelijken met de kaart voor de herinrichting van de N9.

4) Bestaande plannen en studies

Opmerking van Bart De Mey inzake doortrekken van tramlijn. Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn bestaat nog, maar het is nog niet duidelijk wat de nieuwe visies zullen zijn inzake de omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

Opmerking van schepen Gistelinck: moest de tram doorgetrokken worden naar de Ringvaart, is er daar een groot potentieel, onder meer van Eandis, regionaal bedrijventerrein, scholen en woonwijken.

Bart De Mey: tram is lange termijn, een busbaan kan eventueel sneller gerealiseerd worden, eventueel dit opnemen als wens, zodanig dat mensen evenwaardig kunnen bediend worden als met een tram. Buiten het centrum is er langs de N9 langs beide kanten voldoende ruimte voor een busbaan. Het is geen optie om de busbaan buiten de spits open te stellen voor autoverkeer.

Katia Rottiers: op pagina 37 wordt verwezen naar hoofdstuk 5 maar vermeldt alleen Gent. Hoofdstuk 5 is niet juist genummerd. Best alle mobiliteitsplannen vermelden met de datum.

Aantal opmerkingen inzake Kouterslag bijvoorbeeld inzake fietsweg en Ovenveldstraat meenemen naar tweede fase.

Masterplan Brouwerij Huyghe. Eventueel aan de toegang tot het bedrijventerrein iets voorzien zodat geen grote vrachtwagens langs de Eikerwegel kunnen binnenrijden.

Verhuizing gemeenteschool. Masterplan nog in opmaak. Hoofdtoegang via de Vossenstraat voorzien is moeilijk. Er zal langs de kant van de Vossenstraat wel een kinderopvang komen. Momenteel worden leerlingen van Lucerna College met bussen vervoerd, de situatie zal veranderen na verhuis van de gemeenteschool. Er zullen natuurlijk meer kinderen met de fiets of te voet kunnen komen, maar er zullen ook kinderen van buiten Melle komen en die zullen waarschijnlijk met de wagen afgezet worden.

6) Visies van de actoren.

Departement MOW :

Belangrijk: participatie, STOP-principe, standstill. Graag ook het logistieke verhaal meer aan bod laten komen in het mobiliteitsplan. Bijvoorbeeld kademuren (WenZ)

Departement MOW merkt ook op dat meer en meer pakjes thuis worden bezorgd, hun visie: liefst niet teveel pakjes laten bezorgen in woonwijken beter laten afleveren op de werkplek, dit stimuleren. De gemeente kan dit aanmoedigen. Dit is de Vlaamse visie, dit zou een beetje moeten overgenomen worden in het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Schepen Gistelinck: wat is de visie van AWW omtrent de N9? N9 is wel een secundaire weg die als buffer voor de E40 dient.

Katia Rottiers: aanpassingen aan de E40 zijn op lange termijn want zeer ingrijpend. De N9 kan niet echt meer geknepen worden want dan zouden andere wegen bijvoorbeeld de N465 meer belast worden. Ook vrachtwagens moeten door kunnen. Zolang de E40 niet vlot rijdt, zal N9 belast worden. Er zullen daar altijd files zijn, best ervoor zorgen dat de bestuurders weten dat ze langer op de N9 staan dan dat ze op de E40 zouden staan.

Veel mensen blijken ook via Melle te rijden omdat Merelbeke strop zit.

Problematischer is dat men door de woonwijken rijdt, dit is natuurlijk het gevolg van het verkeer op de N9. Bewoners geraken ook moeilijk op de N9 tijdens de ochtendspits omdat de N9 vol staat. Het is beter dat men op de N9 vast staat dan dat men, al dan niet op basis van allerlei apps, door woonwijken begint te rijden. Zou interessant zijn om te weten waar het verkeer vandaan komt en waar het naartoe gaat.

Belangrijkste items voor De Lijn zijn de verandering van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Belangrijk dat de gemeente haar wensen mee opneemt in het mobiliteitsplan, dit met betrekking tot de vervoersregioraden. In het mobiliteitsplan zeker aandacht besteden aan de langere termijn maar zeker ook oplossingen voor de korte termijn voorzien. Op korte termijn zou het mogelijk zijn, omdat de ruimte er is, aan de hand van markeringen, een busbaan te voorzien. Dit kan op korte termijn via een PCV. Op middellange termijn zou het mogelijk zijn de weg daar structureel herin te richten door middel van wegenwerken. Eventueel kunnen de cijfergegevens van de commerciële snelheden van pakweg vorig jaar op dit stuk bezorgd worden en als gekozen wordt voor een aanpassing kunnen dan de cijfers vergeleken worden.

Wat de nieuwe werkplaats NMBS betreft, is er een intern fietspad aangelegd van Merelbeke Station. Er zijn geen parkeerplaatsen genoeg voor alle werknemers. Het autoverkeer en vrachtverkeer dient via de Akkerstraat te verlopen. Via Zwaantjesstraat mogen enkel de hulpdiensten rijden.

Geen visie doorgekregen van Infrabel, dit is belangrijk met betrekking tot de overwegen en de eventuele afschaffing van bepaalde overwegen. Ook met betrekking tot het al dan niet behouden van fietsoverwegen.

Ook van WenZ geen visie doorgekregen.

Mobiliteitsplannen buurgemeenten best ook Merelbeke vermelden. Op korte termijn wordt de Hundelgemsesteenweg nog gebruikt als doortocht, er wordt wel gezocht naar een oplossing op de langere termijn.

7) Resultaten participatietraject : zie aparte bijlage oriëntatinota

8) Probleemstelling

Gemotoriseerd verkeer: Melle sluit niet alleen rechtstreeks aan op het hoofdwegennet via de R4 maar ook via de Van Laetestraat. Wat de onwettige doorsteek betreft, zullen infrastructurele ingrepen gebeuren om dit onmogelijk te maken. De Van Laetestraat blijft nog steeds een mogelijkheid om naar de E40 te rijden.

9) Doelstellingen

Commerciële cijfers De Lijn kunnen ook gebruikt worden als doelstelling.

10) Gepland onderzoek.

Centrum van Melle

Voorstel van Katia Rottiers om de gegevens van de tellussen van de N9 voor die periodes eruit te filteren en mee te gebruiken, om zo een vollediger beeld te krijgen. Ook meting ter hoogte van College van Melle? Opletten met telslangen bij file. Dit zal ook een probleem zijn bij telslangen op het Gemeenteplein. Bij files altijd fouten maar misschien manuele controletellingen uitvoeren tijdens de spits om te bekijken of je het kan valideren.

Katia Rottiers geeft nog informatie door betreffende verbreden Ringvaart en Sigmaplan. De grondwerken zouden een druk kunnen geven op de mobiliteit.

Afspraken

De gemeente Melle informeert nogmaals bij NMBS, Infrabel en De Vlaamse Waterweg naar hun visie, plannen en projecten.

MOW gaat na of er ongevalgegevens zijn van voor de herinrichting van de N9.

De Lijn bezorgt data over gebruik en commerciële snelheid van de OV-lijnen.

De oriëntatienota wordt aangepast in de loop van januari 2018. Het aangepaste voorstel wordt afgetoetst op RMC. Ondertussen kan worden voortgewerkt. Katia Rottiers vraagt RMC aan in februari 2018.

Bijlagen³

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

aanwezig:

Dirk De Maeseneer,..... burgemeester,
Freddy Van de Putte,.....voorzitter,
Frank De Vis, Dirk Gistelinck, Lieselot Bleyenbergh, Frederik De Buck, Erwin Van Heesvelde,
Lutgarde Van Den Broecke,.....schepenen,
Edouard de Potter d'Indoye, Wim Verween, Christine De Pus, Dominique Vandermeersch, Isabelle
Poelman, Lieven Van Cauwenberghe, Sibylle Moreels, Anne Dalemans, Lieven Volckaert, Christa
Hijssels, Jan Raepsaet, Kelly Dermul, Anneleen Monsieur..... gemeenteraadsleden,
Lena De Smaele,..... gemeentesecretaris.

AGENDA: OPMAAK NIEUW MOBILITEITSPLAN SPOOR 1
GOEDKEURING PARTICIPATIETRAJECT

De gemeenteraad,

Gelet op het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, inzonderheid de artikel 42 en 43 betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad en de artikels 248 tot en met 264 betreffende het bestuurlijk toezicht;

Gelet op het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur;

Gelet op de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht;

Gelet op de wet van 15 juni 2006 betreffende de overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, inzonderheid artikel 26, § 1, 1° a (limiet van 85.000,00 € excl. btw niet overschreden);

Gelet op de wet van 17 juni 2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij decreet van 10 februari 2012;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid;

Gelet op alle aanvullingen en wijzigingen op voormelde decreten, wetten en besluiten, geldig op datum van bekendmaking;

Overwegende dat op 14 oktober 2016 een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) plaatsvond waarbij werd gekozen voor de vernieuwing van het gemeentelijk mobiliteitsplan (Spoor 1);

Overwegende dat tijdens de vergadering van de gemeentelijke werkgroep verkeer van 9 november 2016 het voorstel van participatietraject positief werd geadviseerd en dat het college van burgemeester en schepenen in zitting van 16 november 2016 kennis nam van dit positief advies;

Overwegende dat de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) in zitting van 21 november 2016 de sneltoets gunstig geadviseerd heeft;

Overwegende dat tijdens de vergadering van de gemeentelijke werkgroep verkeer van 9 maart 2017 het bestek "Opmaak nieuw mobiliteitsplan spoor 1" met referentie HM/SVDV/2017-187", waarin het voorstel van participatietraject vervat zit, positief werd geadviseerd;

Overwegende dat de gemeenteraad in zitting van 20 maart 2017 goedkeuring verleende aan het bestek

"Opmaak nieuw mobiliteitsplan spoor 1" met referentie HM/SVDV/2017-187, waarin het voorstel van participatietraject vervat zit;

Overwegende dat Patrick Maes in samenwerking met DenS Communicatie bvba een offerte met een uitgewerkt voorstel van participatietraject indiende;

BESLUIT Goedgekeurd met algemeenheid van stemmen

Artikel 1

Goedkeuring wordt verleend aan het participatietraject zoals beschreven in het bestek "Opmaak nieuw mobiliteitsplan spoor 1" met referentie HM/SVDV/2017-187 en verder uitgewerkt door Patrick Maes in samenwerking met DenS Communicatie bvba zoals beschreven op pagina's 20 tot en met 34 van de "Offerte opmaak nieuw mobiliteitsplan Melle – 2/05/2017" in bijlage

namens de gemeenteraad,

de gemeentesecretaris
Lena De Smaele

de voorzitter
Freddy Van de Putte

voor eensluidend afschrift,

in opdracht :
de gemeentesecretaris

de voorzitter

Lena De Smaele



Freddy Van de Putte

Participatietraject

Uitgangspunten

Draagvlakcreatie van bij de start

De gemeente Melle wil een ruim gedragen Mobiliteitsplan en voert participatie en communicatie hierbij hoog in het vaandel. We werken een participatietraject uit waarbij de bewoners, bezoekers en passanten van Melle van bij de start nauw betrokken worden. Als ervaringsdeskundigen kennen zij het reilen en zeilen van Melle immers als geen ander.

Gedurende de volledige looptijd van het traject houden we het plan onder de aandacht en voorzien we inspraak- en terugkoppelingsmomenten. Zo houden geïnteresseerden de vinger mee aan de pols en vermijden we verrassende bezwaarschriften in de fase van het openbaar onderzoek.

Goede wisselwerking tussen digitaal en dialoog

Digitaal

Mensen zijn steeds minder geneigd om zich te verplaatsen naar gemeentelijke inspraakmomenten. Digitale inspraak vormt hiervoor een goed alternatief.

In ons voorstel vormt de projectwebsite het kloppend hart van de participatie- en communicatiecampagne. Op deze website vinden geïnteresseerden alle relevante informatie over het mobiliteitsgebeuren in Melle en de totstandkoming van het Mobiliteitsplan (zie verder). In twee fasen van het proces bouwen we de website uit met een goed doordachte inspraakmodule:

- Fase 1: knelpunten detecteren en kansen scherpstellen
- Fase 2: bouwstenen aftoetsen en scenario's voeden

We richten ons hierbij niet alleen naar de ruime bevolking. Ook de verenigingen, scholen, adviesraden en bedrijven bevragen we via deze tools. Dit biedt een aanzienlijk voordeel ten opzichte van relatief dure focusgesprekken of interviews. De betrokkenen krijgen voldoende tijd om met de eigen achterban af te stemmen en hun visies en ideeën in te geven. Daarnaast gebeurt de verwerking objectiever en worden de resultaten op een evenwichtige manier meegenomen in het verdere traject.

Omdat mensen sneller geneigd zijn om mee te werken aan een campagne of bevraging als ze er zelf baat bij hebben of iets kunnen winnen, bouwen we een wedstrijdelement in. We stellen enkele mooie prijzen in het vooruitzicht voor wie deelneemt aan participatiemomenten, bv. cadeaucheques te spenderen bij de lokale middenstand. De gemeente kan deze prijzen zelf voorzien of een oproep lanceren bij de leden van de Mobiliteitsraad (sponsors). Via sociale media (Facebook, Twitter) en een e-zine brengen we inspraakmomenten en onderzoeksresultaten onder de aandacht. Deze middelen zijn goedkoop en hebben een ruim bereik.

Dialoog

Niet iedereen heeft (gemakkelijk) toegang tot het internet of neemt de tijd om opmerkingen en ideeën digitaal te formuleren. Hierdoor missen we mogelijk interessante visies.

In de eerste fase van het inspraaktraject voorzien we daarom ook ruimte voor laagdrempelige dialoog. Via pop-upacties stappen we zelf actief naar de mensen, promoten de campagne en organiseren korte 1-op-1 bevestigingen ter plaatse. Hierbij polsen we naar mogelijke knelpunten en oplossingen of kansen. Nadien wordt deze informatie op de website ingegeven, zodat we de resultaten gemakkelijk kunnen verwerken.

In de synthesefase toetsen we de bouwstenen van het voorontwerp-Mobiliteitsplan af. We organiseren in elke deelkern een informatiemarkt: Melle-centrum, Vogelhoek en Gontrode. Hierbij hanteren we een methodiek waarbij bezoekers ter plaatse kunnen reageren op de plannen. De bemanning van de infomarkt treedt ook actief in gesprek met de bezoekers om ideeën en reacties te verdiepen.

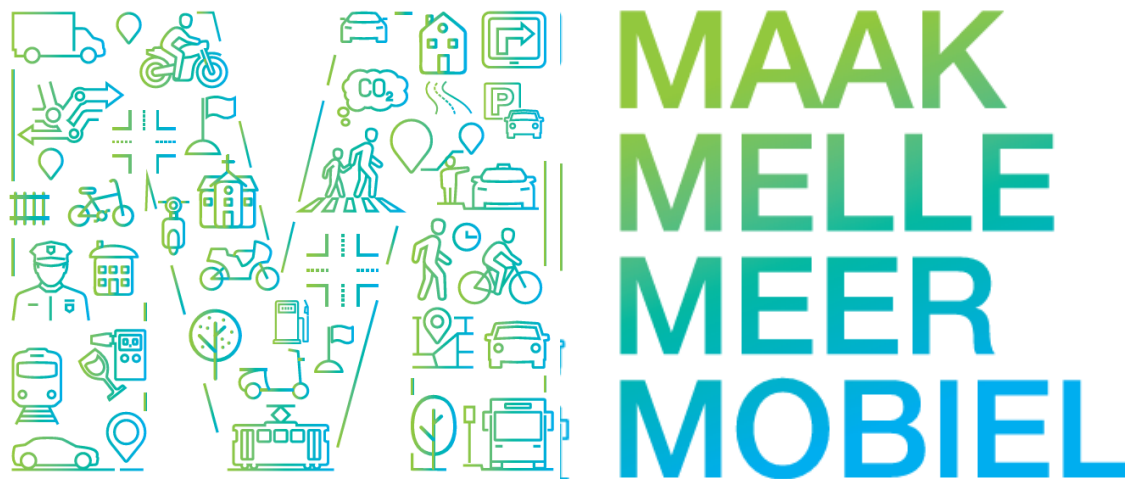
Parallel geven we geïnteresseerden de kans om via de projectwebsite op de bouwstenen te reageren.

Herkenbare, laagdrempelige en positieve campagne

Om de inwoners, bezoekers en passanten in Melle gedurende de hele looptijd van het project te betrekken, ontwikkelen we een herkenbare campagnestijl. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Sterke link met de huisstijl van de gemeente en het kleurgebruik;
- Alle vervoersmodi komen in beeld;
- Eenvoudig en laagdrempelig;
- Goed in de mond liggende slogan met call to action.

We streven er naar dat het Mobiliteitsplan op een positieve manier tot stand komt en vermijden dat mensen alleen aandacht hebben voor alles wat fout loopt. In de eerste fase van het project brengen we wel knelpunten in het mobiliteitsgebeuren van de gemeente in kaart, maar we vragen de betrokkenen meteen ook naar mogelijk oplossingen. Met de toegankelijke slogan 'Maak Melle meer mobiel' focussen we op oplossingen. Deze positieve insteek houden we het hele traject aan. Zo komen we tot gedragen voorstellen.



De M van Melle en de slogan vormen samen een herkenbaar logo dat in combinatie met het huisstijllogo van de gemeente gemakkelijk op uiteenlopende dragers kan toegepast worden.

Maximaal gebruik van gekende infomiddelen met een ruim bereik

Uit onderzoek blijkt dat inwoners informatie vanuit hun gemeente het liefst via het gemeentelijk infoblad, een persoonlijke brief of de regionale televisie ontvangen.

Bij de start van de campagne brengen we ‘Maak Melle meer mobiel’ via een wervende bewonersbrief in de huisstijl van de gemeente onder de aandacht.

Voor het gemeentelijk infoblad ‘Melle in beweging’ verzorgen we van bij de lancering van de campagne maandelijks een bevattelijk artikel over het mobiliteitsplan. Wij staan in voor de redactie, leveren beeldelementen aan en geven richtlijnen voor de vormgeving mee.

Zoals eerder aangegeven, bouwen we een wedstrijdelement in onze campagne in. Hiermee halen we niet alleen meer mensen over de drempel om deel te nemen aan bevestigingen en om evenementen rond het mobiliteitsplan bij te wonen. Via het opgegeven mailadres bouwen we de digitale adressenbank van de gemeente uit. Zo kunnen we de deelnemers in de volgende stappen gemakkelijk rechtstreeks bereiken met een beknopt e-zine. Deze digitale nieuwsbrief vat de essentie van de communicatie (pers, infoblad), biedt doorklikmogelijkheden naar de website voor wie meer informatie wenst en roept op tot actie op zorgvuldig bepaalde momenten.

Op de Facebookpagina van het project posten we berichtjes uit het e-zine. We vullen die aan met korte nieuwtjes over mobiliteit in de gemeente, interessante voorstellen, leuke weetjes. Voor beleidsmakers of ambtenaren van de gemeente kunnen we – indien gewenst – tweets voorbereiden. Ook hiermee verruimen we het bereik van onze campagne. Bij de start vragen we beleidsmakers en personeelsleden van de gemeente om ‘vriend’ te worden van ‘Maak Melle meer mobiel’ en berichten steeds te delen met het eigen netwerk. Dit verhoogt de visibiliteit van de berichten aanzienlijk.

Bij de start van onze opdracht zetten we een gedetailleerde contentplanning voor deze middelen uit die naadloos aansluit bij het inhoudelijk traject van de totstandkoming van het mobiliteitsplan en volledig geënt is op de (gewenste) periodiciteit van de aangehaalde middelen.

Budgetvriendelijke, wervende campagne-elementen

We geven het inspraaktraject een extra boost via eenvoudige en budgetvriendelijke campagne-elementen: affiches, folders, visitekaartjes, postkaartjes, fietszadelhoesjes, stoepborden, brochure. Hiermee creëren we extra aandacht voor de campagne ‘Maak Melle meer mobiel’ en lokken we bewoners, bezoekers en passanten naar de projectwebsite of infomarkten waar we polsen naar hun mening.

Geen budgettaire verrassingen

In onze offerte streven we naar maximale transparantie. We schuiven geen kosten als opties naar de gemeente door om op deze manier de aantrekkelijkste prijs te halen. De aanmaak en productiekost van alle aangereikte voorstellen zijn verrekend in onze prijs. Precieze oplagen en de prijsopbouw vindt u in onze prijsraming.

Daarnaast verwerken we de input van alle participatiemomenten zelf. Ook hier moet de gemeente niet dagenlang met man en macht bijspringen. Deze manier van werken lijkt ons het eerlijkst naar onze opdrachtgever en maakt het “samen werken” eenvoudig.

In onze offerte hebben we echter nog geen zicht op verspreidingsmogelijkheden en goed becijferde oplagen. Daarom is de verspreidingskost van middelen niet opgenomen in onze raming. Ook de inzet van personeel bij guerilla- of pop-up acties is niet voorzien. Hiervoor doen we een beroep op vrijwilligers van de partnerorganisaties die vertegenwoordigd zijn in de Mobiliteitsraad Melle, medewerkers van de gemeente (beperkte personeelsinzet) of jobstudenten.

Fase 0: Voorbereiding

Goed doordacht lanceermoment

Een campagne kort voor of tijdens de zomermaanden lanceren mist zijn doel. Bij de start van het schooljaar hebben we wel een duidelijk speerpunt. We mikken op half september 2017 om de mobiliteitscampagne in Melle ruim uit te rollen. Mobiliteit en verkeersveiligheid vormen dan immers belangrijke aandachtspunten voor de schoolgaande jeugd en voor hun ouders.

Dit biedt een belangrijk voordeel. Van juni tot half september hebben we de tijd om de campagnestijl helemaal op punt te zetten, een eerste reeks informatiemiddelen en -kanalen te ontwikkelen en mogelijke partners voor de verspreiding van de campagne te benaderen. Deze voorbereidende fase is geen 'tijdverlies'. Inhoud en communicatie sluiten gedurende het hele traject zeer nauw op elkaar aan. We zetten alles in het werk om het voorontwerp-Mobiliteitsplan voor de verkiezingen van oktober 2018 af te werken. Hiermee krimpen we op de vooropgestelde doorlooptijd van 24 maanden, zonder hierbij aan kwaliteit in te boeten.

Op een degelijke leest geschoeid

In de zomermaanden bereiden we een aantal middelen voor die de campagne ondersteunen en waarmee we niet alleen de inwoners van Melle, maar ook bezoekers en passanten bereiken. Naast de voorbereiding van de communicatie voor de gekende gemeentelijke kanalen, ontwikkelen we een waaier aan communicatiemiddelen en -kanalen waarmee we onze doelgroepen van bij de start van de campagne naar de centrale projectwebsite kunnen leiden. De maanden juli en augustus lenen zich uitstekend voor het voorbereidende werk (redactie, vormgeving en productie) van deze middelen. We denken concreet aan:

- Affiches bij de lokale middenstand, in sport- en cultuurcentra, in scholen, bibliotheken, station, ...
- Plooifolders met bevattelijke informatie over het doel van de mobiliteitscampagne en uitleg hoe en waar mensen ideeën kunnen formuleren. Deze folders verspreiden we op centrale plaatsen in de gemeente (bibliotheek, gemeentehuis, postkantoren, ...) en via verenigingen, scholen, bedrijven, pop-up acties, enz.
- Visitekaartjes met teaser en verwijzing naar de projectwebsite, mee te nemen bij de lokale middenstand, in horecazaken, enz.
- Inkleurbare postkaartjes voor kleuters, kinderen uit de lagere school en jeugdbewegingen. Klassen en verenigingen die willen meewerken, krijgen drie postkaartjes per kind. Op de ene kant staat een voorgedrukte afbeelding van een vervoersmiddel, op de andere zijde een korte boodschap met oproep om deel te nemen aan de campagne en ruimte voor de adresgegevens van de persoon voor wie de kaart bedoeld is. De kinderen kleuren de kaarten creatief in en geven die aan drie mensen uit hun omgeving. Op deze manier sensibiliseren we zowel kinderen als hun ouders, burens, familieleden, ...
- Fietszadelhoesjes met oproep tot deelname aan de campagne en verwijzing naar de projectwebsite. Op de fietszadels aan drukke fietsenstallingen (bv. aan het station) bevestigen we een hoesje.
- Format voor een digitale nieuwsbrief die we gedurende de hele campagne op regelmatige tijdstippen verspreiden.
- Facebookpagina waarmee we een community opbouwen rond het mobiliteitsgebeuren in Melle. We werken in de zomermaanden een beknopt social mediaplan uit geënt op het inhoudelijk proces. Facebook biedt een belangrijk voordeel: het is gratis en heeft een zeer groot (viraal) bereik.

Daarnaast verliezen we mensen die niet of nauwelijks toegang tot het internet hebben uiteraard niet uit het oog. Op gerichte tijden in het proces trekken we de boer op en gaan we naar de mensen toe om hun mening te vragen (zie verder).

Fase 1: Oriëntatienota > luisteren en ideeën opvangen

In september 2017 rollen we de communicatiecampagne volledig uit. Bedoeling is om samen met inwoners, bezoekers en passanten van Melle zo veel mogelijk knelpunten op het spoor te komen en mogelijke kansen of oplossingen te genereren. Dit stelt ons in staat om een goed gestoffeerde en ruim gedragen oriëntatienota op te stellen.

Ruim bereik via pers en Mobiliteitsraad

Elke fase start met een persontmoeting en aansluitend een vergadering van de Mobiliteitsraad. Zo maken we gebruik van free publicity-mogelijkheden met een ruim bereik (regio-tv, lokale dagbladen, ...) en krijgen de leden van de Mobiliteitsraad steeds alle informatie uit de eerste hand. We vragen hen bij de start van elke fase om de campagne 'Maak Melle meer mobiel' via de eigen kanalen in de kijker te zetten. Hiermee verruimen we het bereik aanzienlijk.

Laagdrempelige pop-up-acties en guerilla

Met guerilla- en pop-acties stappen we zelf naar de mensen. Deze acties trekken de aandacht, prikkelen de nieuwsgierigheid en laten toe om op een laagdrempelige manier te communiceren. Hiervoor gebruiken we stoepkrijt en de campagnekleuren, flexibel in te zetten bemande bilboards en voorgedrukte invulbriefjes.

In het weekend voor de lancering van de mobiliteitscampagne vragen we jeugdbewegingen en verenigingen uit de drie kernen van de gemeente om met stoepkrijt en een sjabloon op centrale plaatsen in de gemeente (op de grond) teasers aan te brengen (bv. aan zebrapaden, in schoolomgevingen, op parkings, aan bushaltes, in winkelstraten, aan fietsenstallingen, ...). De slogans trekken de aandacht en prikkelen de nieuwsgierigheid. En jeugdbewegingen vinden dit vast een leuke activiteit voor de jongere leden om hun creativiteit hierbij te laten botvieren.



Na de lancering van de campagne zetten we bilboards in. In onze prijsofferte voorzien we drie weer- en waterbestendige stoepborden (met watertank tegen de wind).die we in elke kern van de gemeente op drukke plaatsen inzetten. Als de gemeente dit wenst, kunnen we ook een rijdende bilboard (zie onderstaande illustratie) voorzien (niet inbegrepen). De drie stoepborden worden tijdelijk bemand door een vrijwilliger, een medewerker van de gemeente of een jobstudent. Ze stappen actief naar de mensen, geven uitleg en overhandigen hen een foldertje waarin de essentie van de mobiliteitscampagne vervat is en waarmee ze hen oproepen om zelf aan acties mee te werken en ideeën te formuleren via de website.

Op centrale plaatsen in de gemeente (bibliotheken, gemeentehuis, sport- en cultuurcentra, ...) leggen we meeneembare invulformuliertjes en foldertjes met uitleg. Wie niet over internet beschikt, krijgt zo een extra mogelijkheid om ook deel te nemen aan de campagne.

Omdat we in de offertefase niet kunnen inschatten hoeveel schriftelijke reacties we op deze manier ontvangen, voorzien we de invoer hiervan niet in onze prijs. De gemeente kan hiervoor een beroep doen op vrijwilligers van partnerorganisaties, eigen medewerkers of jobstudenten.

Om de soep te eten terwijl die heet is, geven we mensen ook de kans om meteen opmerkingen en oplossingen te formuleren. De vrijwilligers noteren die op invulformuliertjes. Nadien voeren ze die in op de website.



Website fase 1: lokaliseren van knelpunten en oplossingen op kaart

Op de projectwebsite 'maakmellemeermobiel.be' vinden geïnteresseerden steeds de meest actuele informatie over het mobiliteitsgebeuren in Melle en de opmaak van het Mobiliteitsplan. We voorzien tevens de mogelijkheid om in twee fasen van het proces via de website in te spreken.



Technische uitwerking

- Wij nemen de hosting van de projectwebsite voor onze rekening. Dit laat ons toe om kort op de bal te spelen, wijzingen snel door te voeren en de onderliggende SQL-databanken te beheren. Op de gemeentelijke website kunnen de nodige linken voorzien worden.
- De look & feel van de website sluit nauw aan bij de campagnestijl en de huisstijlkleuren van de gemeente. We ontwikkelen de bladspiegel in samenspraak met de medewerkers van de gemeente Melle. Algemene regel hierbij is dat de webapplicatie zo eenvoudig, duidelijk en luchtig mogelijk wordt gehouden (less is more). De gebruiksvriendelijkheid staat hierbij centraal. We houden qua taalgebruik en toegankelijkheid rekening met alle lagen van de bevolking.
- We stellen een horizontaal menu voor met een beperkt aantal items. Zo vatten bezoekers de essentie in één oogopslag.
- Via Google Analytics screenen we het surfgedrag van de bezoekers. Dit is een gratis online software pakket dat de mogelijkheid biedt om gedetailleerde real-time bezoekersstatistieken op de voet te volgen. De projectleider van de gemeente Melle kan zelf kiezen wie toegang krijgt tot deze gegevens.
- Gedurende het ontwikkelingsproject overleggen we regelmatig met de projectleider van de gemeente Melle. Dit kan in de meeste gevallen per e-mail, maar kan - indien nodig - ook doorgaan te Melle.
- Na afloop van het project stellen we een uitgebreid en geïllustreerd rapport samen waarmee we inzicht geven in alle uitgevoerde deeltaken voor de uitbouw van de website.
- We voorzien hyperlinks naar Facebook- en Twitterpagina's.

Hieronder ziet u een eerste aanzet voor de 'look & feel' van de homepagina.



Pagina-opbouw

De website zal - ruw gezien – uit de volgende rubrieken bestaan :

- een webpagina met achtergrondinformatie over deze actie;
- een webpagina waar de burger input kan geven;
- een webpagina waar extra informatie opgevraagd kan worden;
- een contactpagina.

Webpagina met achtergrondinformatie

Op deze webpagina leggen we uit waarom de campagne ‘Maak Melle meer mobiel’ loopt. Teksten zijn kort en bondig en het taalgebruik is aangepast zijn voor alle inwoners, jong en oud. Foto's en illustraties maken het geheel toegankelijker en worden regelmatig aangevuld.

Op deze pagina kunnen we ook weergegeven hoe de participatie verloopt en hoeveel oplossingen we reeds ontvingen.

Webpagina met inspraakmogelijkheid

Op deze pagina moeten bewoners, bezoekers en passanten van Melle snel en efficiënt opmerkingen kunnen plaatsen en oplossingen suggereren voor het mobiliteitsgebeuren in Melle. In een eerste stap wordt het gebied waarop de opmerking betrekking heeft gelokaliseerd. De deelnemer kan hierbij aangeven dat het om een opmerking gaat die niet plaatsgebonden is (of betrekking heeft op verschillende plaatsen) ofwel de locatie aanduiden op de kaart van Melle. Voor het aanduiden van het knelpunt op kaart maken we gebruik van een *Google Map*. We delen de kaart op in segmenten. Dit stelt ons in staat om de gegevens nadien gemakkelijk en snel te verwerken.

Na de selectie van de locatie geeft de deelnemer in de tweede stap informatie. Via open tekstvelden kan hij in detail beschrijven waar het knelpunt zich precies stelt, wat het probleem inhoudt en wat hij als mogelijke oplossing of kans ziet. Dit laatste is een belangrijke bron van informatie en draagt bij tot een oplossingsgerichte insteek van de bevraging. We limiteren het aantal gebruikte karakters per veld om de verwerking van de gegevens te vereenvoudigen. In de eerste kernteamvergadering leggen we de velden in detail vast zodat we de aangereikte informatie gemakkelijk kunnen categoriseren.

Wie oplossingen aanreikt voor een gemeld knelpunt, komt in aanmerking voor een prijs. Hiervoor vult de deelnemer in een derde stap zijn contactgegevens in (minstens voornaam, naam postadres en mailadres). De winnaars worden *ad random* gekozen via een *script*. Wie op de hoogte wil blijven van het mobiliteitsplan Melle stipt dit eveneens aan op de website. Op deze manier bouwen we een databank van abonnees voor het e-zine uit.

Alle opmerkingen worden centraal bewaard in *SQL databanken*. Indien gewenst, kunnen we alle geformuleerde opmerkingen op deze webpagina aanbieden in een overzicht. Houd er wel rekening mee dat dit sturend kan werken. Bovendien moeten we in dit geval ook een moderator functie opnemen, zodat eventuele ongepaste, kwetsende of irrelevante opmerkingen snel verwijderd kunnen worden.

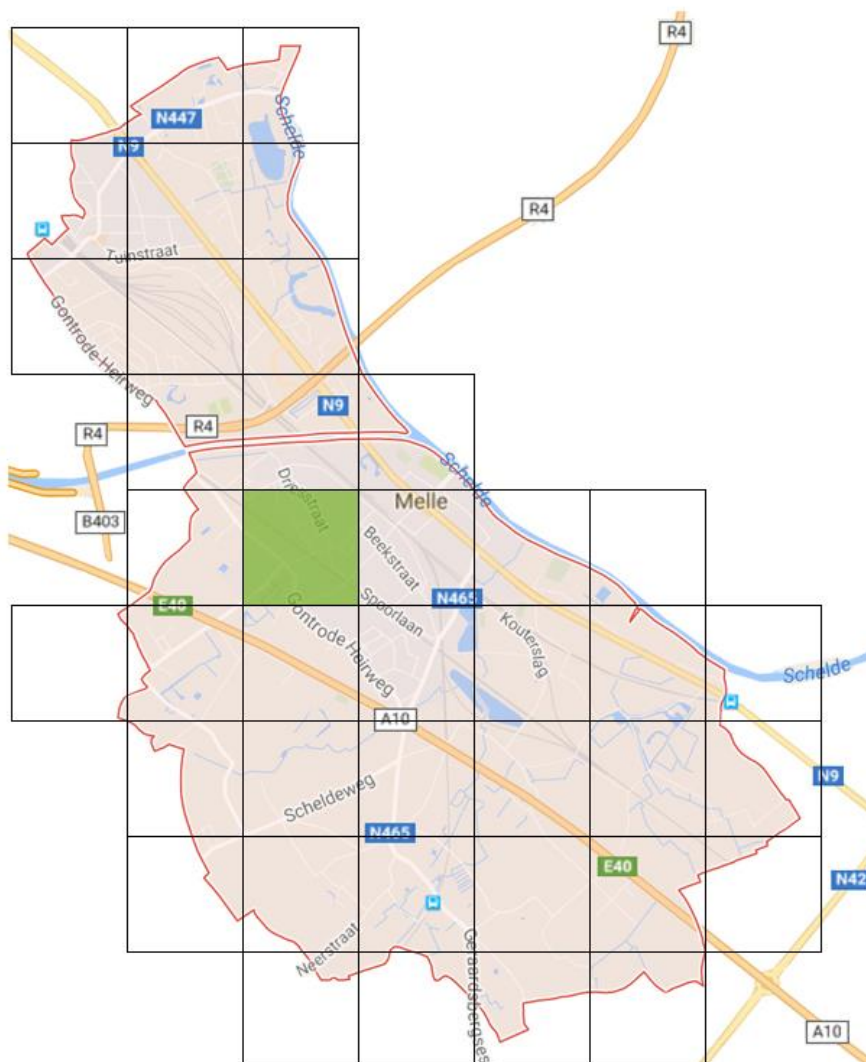
Na afloop van de eerste inspraakronde kunnen we de ingevoerde informatie met één druk op de knop downloaden in *Excel*.

In onderstaande hypothetische voorbeelden schetsen we de mogelijke opbouw van deze inspraakpagina.



DOE MEE

STAP 1 - localiseer je opmerking



☐ Ik heb een algemene opmerkingen die van toepassing is op verschillende locaties



DOE MEE

STAP 2 - BESCHRIJF JE OPMERKING

Locatie in detail *

Omschrijf de locatie zo beknopt mogelijk

Formulering van het probleem *

Probeer je formulering kort en bondig te houden

Zie je zelf een oplossing voor het probleem? *

Probeer je formulering kort en bondig te houden

Wil je in aanmerking komen voor een prijs? Laat dan vrijblijvend je gegevens achter :

Naam :

Voornaam :

Adres :

E-mail :

Verzenden

Wissen

Webpagina waar extra informatie opgevraagd kan worden

Dit is de pagina voor de burger die extra geïnformeerd wil worden. Dit kan via webtekst, maar ook via hyperlinks naar andere websites, downloadbare documenten, inschrijvingsmodule voor de nieuwsbrief, ...

Geïnteresseerden vinden er ook alle e-zines terug.

Contactpagina

Via de contactpagina kunnen geïnteresseerden extra informatie aanvragen die niet ontsloten is op de website. We voorzien een formulier met emaillink naar de projectleider van de gemeente die vragen zelf beantwoordt of doorstuurt naar collega's.

Verwerking resultaten inspraak

De eerste inspraaktermijn loopt over een periode van vijf à zes weken (te bepalen tijdens de eerste vergadering van het procesteam). Na deze responstermijn ordenen we de opmerkingen en oplossingen in overzichtstabellen per locatie en maken we een synthese van knelpunten en mogelijke oplossingen.

Output van de eerste inspraakfase

De eerste fase van het inspraaktraject resulteert in drie documenten die een belangrijke insteek vormen voor de oriëntatienota van het Mobiliteitsplan Melle:

- een uitgebreide overzichtstabel met opmerkingen en oplossingen per locatie (kaartsegment) en sortermogelijkheid per vervoersmodus;
- een synthesesnota;

In onze prijs houden we rekening met een zeshonderdtal inspraakreacties.

Fase 2: Synthesnota > informeren, aftoetsen en draagvlak creëren

De tweede fase van het inspraaktraject loopt van januari tot juni 2018. De inwoners van de gemeente en andere geïnteresseerden krijgen informatie over de resultaten van fase 1. Hiervoor hanteren we eenzelfde opbouw en benadering als in fase 1:

- Voorbereidend kernteamoverleg
- Persontmoeting
- Mobiliteitsraad
- Maandelijks berichtjes in 'Melle in beweging' en het e-zine
- Regelmatig Facebookberichten en tweets in functie van de community-building rond 'Maak Melle meer mobiel'

Daarnaast leggen we de bouwstenen en oplossingspistes uit het voorontwerp Mobiliteitsplan aan hen voor. Dit gebeurt zowel digitaal als 'analoog' (via informatiemarkten).

Gerichte digitale mailing naar deelnemers fase 1

Wie deelnam aan de eerste inspraakronde is wellicht sneller geneigd om ook een tweede keer zijn mening te delen. Via een gerichte digitale mailing naar de deelnemers van fase 1 brengen we de nieuwe inspraakmogelijkheden onder de aandacht. We voorzien een link waarmee geïnteresseerden met één druk op de knop naar de juiste plaats op de website geleid worden.

Infomarkt in elke deekern

In maart of april 2018 brengen we het Mobiliteitsplan dichterbij de mensen via informatiemarkten in de deekernen Melle-Centrum, Vogelhoek en Gontrode. Een informatiemarkt laat bovendien toe grote groepen bezoekers in een korte tijdsspanne te informeren over het project en het ruimere kader. Projectleiders kunnen in dialoog gaan met betrokkenen wat een positief effect heeft op de draagvlakvorming. We voorzien inspraakmogelijkheden ter plaatse zodat ook minder mondige burgers aan bod komen. Voor de bekendmaking van de participatiemogelijkheden maken we gebruik van bovenstaande kanalen.

Verloop infomarkt

- Over een periode van twee à drie weken organiseren we een informatiemarkt op een centrale plaats in elke deekern.
- De markt gaat bij voorkeur door op een woensdagnamiddag en -avond, zodat we veel bezoekers (mèt kinderen) kunnen ontvangen (bv. van 15 tot 20 uur).
- Bezoekers krijgen tijdens de markt informatie over de bouwstenen van het mobiliteitsplan met focus op hun deekern. Dit gebeurt aan de hand van infopanelen, fotomontages, grondplannen enz. zodat ze zich gemakkelijk ruimtelijk kunnen oriënteren. De bemanning van de infomarkt geeft uitleg aan de panelen en beantwoordt alle vragen.
- In het midden van de zaal plaatst de gemeente een verkiezingsurne. Daarin kunnen bezoekers hun opmerkingen op voorgedrukte formulieren deponeren. Ook hier voorzien we een wedstrijdelement waarbij mensen kans maken op een prijs. We waken over een vlot verloop van de informatiemarkt en helpen mensen om hun reacties te formuleren.
- Een onschuldige hand kiest op het einde van de informatiemarkt een winnaar uit de verzamelde invulformulieren. De winnaar wordt snel op de hoogte gebracht van zijn prijs.

Nazorg

- De invulformulieren worden na de informatiemarkt verwerkt in een beknopt verslag. Met dit verslag verfijnt Patrick Maes de bouwstenen van het Mobiliteitsplan en stuurt ze bij waar nodig.
- De mailadressen van de deelnemers worden verwerkt in een Excellijst, zodat het gemeentebestuur ze tijdens het verdere verloop van het communicatietraject kan recupereren.

Suggestie

- De gemeente kan voor de start van elke informatiemarkt voor de leden van de Mobiliteitsraad een geleide fietstocht door de deekern organiseren. Tijdens deze fietstocht krijgen de deelnemers uitleg over de bouwstenen van het mobiliteitsplan en de manier waarop knelpunten worden opgelost.

Website: aftoetsing van bouwstenen en oplossingspistes

Een tweetal weken na de informatiemarkten lanceren we een digitale bevraging op de projectwebsite. Oplossingsrichtingen en discussiepunten per bouwsteen (o.m. gedetecteerd tijdens de informatiemarkten) leggen we aan de hand van stellingen aan de deelnemers voor.

Technische uitwerking

- Via een digitaal invulformulier bieden we de stellingen per bouwsteen stapsgewijs aan.
- Een progressiebalk geeft op elke pagina (= 1 bouwsteen) de voortgang van de enquête aan.
- De antwoorden van de burgers worden bewaard in een *SQL databank* waarbij we de resultaten na afsluiting van de responstermijn met één druk op de knop kunnen inladen in Excel.

- Ook hier kunnen deelnemers facultatief hun persoonsgegevens achterlaten om zo kans te maken op een prijs. Zo vullen we de mailinglijst van de gemeente verder uit zodat steeds meer mensen het e-zine ontvangen.

Met onderstaand voorbeeld geven we een mogelijke opbouw van de antwoordcategorieën per stelling. Uiteraard voorzien we een ander type vragen. Het is de bedoeling om stellingen aan de deelnemers voor te leggen.

	helemaal akkoord	akkoord	niet akkoord	helemaal niet akkoord	ik weet het niet
De verkeerssituatie in het centrum is veilig.	☐	☐	☐	☐	☐
In het centrum zijn er voldoende voetpaden.	☐	☐	☐	☐	☐
In het centrum zijn de voetpaden goed onderhouden.	☐	☐	☐	☐	☐

Verwerking resultaten digitale bevraging

We verwerken de digitale bevraging in volgende documenten:

- Exceltabel met de antwoordverdeling per vraag
- Wordbestandje met de antwoorden op eventuele open vragen

Samen met de input van de informatiemarkten stuurt Patrick Maes het voorontwerp Mobiliteitsplan waar nodig bij.

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Als afsluiter van de tweede fase leggen we de resultaten voor aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie en aan de Mobiliteitsraad.

In 'Melle in beweging' voorzien we een uitgebreider artikel waarbij we ingaan op de resultaten van het onderzoek en de participatie.

Fase 3: Beleidsnota > verankeren

De derde fase van het inspraaktraject loopt van juli tot september 2018. We streven er immers naar om de beleidsnota nog voor de verkiezingen af te werken. De goedkeuringsprocedure met de voorlopige vaststelling in de gemeenteraad gebeurt na de verkiezingen van oktober 2018. In deze fase bestaat de communicatie vooral uit informatie verschaffen over de uitgezette beleidslijnen. Via de publieke consultatieronde krijgen geïnteresseerden een laatste kans om in te spreken. Op deze manier willen we het Mobiliteitsplan als beleidsnota verankeren.

De publieke consultatie start vervolgens begin 2019.

Ook deze afsluitende fase kent eenzelfde opbouw:

- Voorbereidend kernteamoverleg
- Persontmoeting
- Mobiliteitsraad
- Maandelijkse berichtjes in 'Melle in beweging' en het e-zine
- Regelmatig Facebookberichten en tweets in functie van de community-building rond 'Maak Melle meer mobiel'

Brochure (12 blz. A4)

Eens de gemeenteraad het Mobiliteitsplan Melle voorlopig heeft vastgesteld, werken we een brochure van 12 bladzijden A4 uit. De gemeente zorgt voor een ruime verspreiding. In de brochure leggen we de krachtlijnen van het Mobiliteitsplan en de beleidskeuzes op een bevattelijke en goed geïllustreerde manier uit. We roepen de inwoners van Melle op de backcover tevens op om eventuele opmerkingen of suggesties in te spreken tijdens de publieke consultatieronde.

Synthesenota publieke consultatieronde (optioneel)

Ook voor het verwerken van de bezwaarschriften die tijdens de publieke consultatieronde geformuleerd worden, kan de gemeente een beroep op ons doen. Om een vlotte behandeling van de bezwaren en adviezen door de GBC mogelijk te maken, werken we een synthesenota uit. We bundelen de te beantwoorden elementen uit de bezwaren en adviezen thematisch, zonder hierbij het overzicht te verliezen wie welk element heeft aangebracht.

Op basis van deze synthesenota kan Patrick Maes een gemotiveerde antwoordennota voorbereiden. Deze werkwijze laat de GBC toe veel efficiënter te werken.

In onze prijsraming houden we rekening met een vijftigtal inspraakreacties en maximaal tien adviezen.

Voorstel van procesverloop

We starten het communicatietraject in juni 2017 op.

In het bestek gaat de opdrachtgever uit van een doorlooptijd van 24 maanden. Wij streven er naar om het Mobiliteitsplan nog voor de verkiezingen van oktober 2018 te finaliseren.

De voorlopige vaststelling van het beleidsplan volgt na de verkiezingen, de publieke consultatie in het voorjaar van 2019.

In onderstaande tabel geven we enkele speerpunten weer.

		PARTICIPATIETRAJECT	OPBOUW PLAN
Vorbereidingsfase			
	jun/17	Uitwerken en verfijnen campagnestijl	
	jul/17	Opbouw website	
	aug/17	Uitwerken en drukwerk producten	
Fase 1: oriëntatienota			
	sep/17	Lancering campagne	Opmaak oriëntatienota
	okt/17	Looptijd bevraging via website	
	nov/17	Verwerking resultaten	Afronden oriëntatienota
	dec/17	GBC	
Fase 2: synthesenota			
	jan/18		Uitvoeren verkeersonderzoek en uitwerken bouwstenen
	feb/18		

Offerte opmaak nieuw mobiliteitsplan Melle – 03/05/2017

	mrt/18	Infomarkten	
	apr/18	Looptijd bevraging via website	
	mei/18	Verwerking resultaten	Afronden synthesenota
	jun/18	GBC	
Fase 3: beleidsnota			
	jul/18		Opmaak beleidsnota
	aug/18		
	sep/18	GBC	
	okt/18		
		Voorlopige vaststelling	
	nov/18	beleidsplan	
	dec/18	Samenvattende brochure	
	jan/19		
	feb/19	Publieke consultatieronde	
	maa/19	Synthesenota	