

Beleidsplan

Mobiliteitsplan gemeente Maldegem

Fase 3

Rapport opgemaakt door:

MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN

Colofon

Opdracht	CAD-2014-036 Vernieuwen gemeentelijk mobiliteitsplan – sneltoets – uitvoering van spoor 1
Opdrachtgever	Gemeente Maldegem Bloemestraat 45, 9990 MALDEGEM
Projectleider	Jessica Hoste
Opdrachtnemer	MINT NV Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN
Projectmedewerkers	
Tim De Roeck	Projectleider verkeersplanning
Kim D’hont	Projectmedewerker verkeersplanning
Versiebeheer	
2017-10-18	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Eerste afstemming
2018-02-01	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Versie CBS
2018-02-06	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Versie GBC
2018-09-21	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Versie GBC2
2019-02-27	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Aanpassingen Jessica Hoste
2019-04-15	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Verwerking aanpassingen CBS en mobiliteitsbegeleider
2019-05-21	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – Verwerking opmerkingen GBC2
2019-06-17	Mobiliteitsplan Maldegem – Fase 3: Beleidsplan – versie RMC



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	6
1.1	<i>Vernieuwen van het mobiliteitsplan</i>	6
1.2	<i>Participatietraject</i>	7
1.3	<i>Opbouw beleidsplan</i>	9
1.4	<i>Overlegstructuur</i>	9
1.5	<i>Lijst afkortingen</i>	11
	INFORMATIEF DEEL	12
2	Knelpunten en kansen	13
2.1	<i>Knelpunten</i>	13
2.1.1	Knelpunten langzaam verkeer.....	13
2.1.2	Knelpunten openbaar vervoer.....	14
2.1.3	Knelpunten parkeren.....	14
2.1.4	Knelpunten gemotoriseerd verkeer.....	14
2.1.5	Knelpunten verkeersveiligheid.....	15
2.2	<i>Kansen</i>	17
2.2.1	Kansen langzaam verkeer.....	17
2.2.2	Kansen openbaar vervoer.....	18
2.2.3	Kansen parkeren.....	18
2.2.4	Kansen gemotoriseerd verkeer.....	19
2.2.5	Kansen verkeersveiligheid.....	20
2.3	<i>Doelstellingen</i>	21
3	Duurzame mobiliteitsscenario's	24
4	Relatie met andere beleidsplannen	27
4.1	<i>Ruimtelijke structuurplannen</i>	27
4.2	<i>Mobiliteitsplannen</i>	27
4.3	<i>Streefbeeldstudies</i>	27
4.4	<i>Masterplannen</i>	28
4.5	<i>SEAP (Sustainable Energy Action Plan)</i>	28
	RICHTINGGEVEND DEEL	29
5	Operationele doelstellingen	30
5.1	<i>Het vrijwaren en versterken van de bereikbaarheid van Maldegem</i>	30



5.2	<i>De toegankelijkheid voor alle vervoersmodi waarborgen.....</i>	<i>30</i>
5.3	<i>Het terugdringen van de verkeersonveiligheid in Maldegem</i>	<i>31</i>
5.4	<i>Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Maldegemse woon- en schoolomgevingen.....</i>	<i>31</i>
5.5	<i>Het terugdringen van de schade aan de Maldegemse natuur en het milieu ten gevolge van het verkeer.....</i>	<i>31</i>
6	Beleidsscenario	33
6.1	<i>Inleiding</i>	<i>33</i>
6.2	<i>Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten</i>	<i>33</i>
6.2.1	A1 Ruimtelijke planning.....	33
6.2.2	A2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit 35	
6.2.3	A3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	37
6.3	<i>Werkdomein B: Netwerken per modus</i>	<i>45</i>
6.3.1	B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	45
6.3.2	B2 Fietsroutenetwerk.....	50
6.3.3	B3 Openbaar vervoer netwerk.....	61
6.3.4	B4 (Her)inrichting van wegen.....	66
6.3.5	B5 Parkeerbeleid	74
6.3.6	B6 Goederenvervoer	82
6.4	<i>Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen.....</i>	<i>86</i>
6.4.1	C1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.....	86
6.4.2	C2 Tarifiering	87
6.4.3	C3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	87
6.4.4	C4 Handhaving.....	88
6.4.5	C5 Beleidsondersteuning	89
6.4.6	C6 Monitoring en evaluatie.....	89
7	Actieplan	91
7.1	<i>Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen.....</i>	<i>91</i>
7.1.1	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.....	91
7.1.2	Masterplan maldegem	91
7.1.3	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	91
	BIJLAGEN	93
8	Toetsing van het beleidsplan.....	94
8.1	<i>Het vrijwaren en versterken van de bereikbaarheid van maldegem</i>	<i>94</i>
8.2	<i>De toegankelijkheid voor alle vervoersmodi waarborgen.....</i>	<i>94</i>
8.3	<i>Het terugdringen van de verkeersonveiligheid in maldegem.....</i>	<i>95</i>
8.4	<i>Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de maldegemse woon- en schoolomgevingen</i>	<i>95</i>



8.5	<i>Het terugdringen van de schade aan de Maldegemse natuur en het milieu ten gevolge het verkeer....</i>	96
9	Voorstel voor organisatie en evaluatie.....	96
10	Participatie	96
10.1	<i>Fase 1 - Oriëntatienota</i>	96
10.2	<i>Fase 2 - Synthesenota</i>	96
10.3	<i>Fase 3 - Beleidsplan</i>	97
11	Bijlagen.....	98
11.1	<i>Samenstelling GBC vóór 2019.....</i>	98
11.2	<i>Samenstelling GBC vanaf 2019.....</i>	99
11.3	<i>Procesverloop.....</i>	101
11.4	<i>Verslag GBC 01/03/2018</i>	102
11.5	<i>Verslag GBC 09/05/2019</i>	114
11.6	<i>Voorlopige vaststelling gemeenteraad.....</i>	127
11.7	<i>Advies RMC fase 2.....</i>	132
11.8	<i>Advies RMC beleidsplan</i>	139
11.9	<i>Gemeenteraadsbesluit participatietraject.....</i>	147
11.10	<i>Figuren</i>	149



1 INLEIDING

1.1 VERNIEUWEN VAN HET MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan van Maldegem werd conform verklaard op 15 januari 2001. Het Decreet van de Vlaamse Overheid van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10 februari 2012, bepaalt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan ten minste om de 6 jaar moet worden geëvalueerd. Die evaluatie gebeurt aan de hand van een sneltoets waarin het huidige mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde wordt getoetst en waarin richting wordt gegeven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

De uitvoering van de sneltoets resulteerde in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 8 december 2008 aanvankelijk in spoor 2 – verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan. In de zitting van 19 februari 2009 heeft de Provinciale Auditcommissie (PAC) de sneltoets echter ongunstig geadviseerd omwille van de exhaustieve lijst aan thema's die verbreed of verdiept dienden te worden. Er werd gevraagd een keuze te maken tussen het inkrimpen van het aantal thema's of het opmaken van een nieuw mobiliteitsplan via **spoor 1 – vernieuwen van het mobiliteitsplan**. De keuze voor spoor 1 werd bevestigd op het College van Burgemeester en Schepenen van 6 april 2009 en op de Provinciale Auditcommissie van 14 juli 2009. In april 2015 startte de gemeente in samenwerking met studiebureau Mint met de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan.

De opmaak van het mobiliteitsplan volgens spoor 1 – vernieuwen – verloopt in drie fasen:

- Oriëntatiefase (goedkeuring RMC 15/01/2016)
De basis voor de oriëntatiefase is de uitkomst van de sneltoets. Omdat de gemeente Maldegem doorheen de jaren verder is geëvolueerd wordt de planningscontext in de eerste fase geactualiseerd. Vervolgens worden de verschillende actoren die een rol spelen in het mobiliteitsbeleid van de gemeente bevraagd en worden de knelpunten naar boven gehaald. Op basis van dit wordt er gekeken welke informatie beschikbaar en bruikbaar is en wordt er nagegaan of verder onderzoek noodzakelijk is.
- Synthesefase (goedkeuring RMC 23/10/2017)
Indien uit de oriëntatienota blijkt dat verder onderzoek nodig is, wordt dit in de synthesefase uitgevoerd. Nadien wordt er een trendscenario opgesteld dat de situatie weergeeft bij een ongewijzigd beleid en dit wordt uitgezet tegenover twee duurzame scenario's.
- Beleidsplan
In de laatste fase wordt het beleidsplan opgesteld waarna er een actieplan wordt uitgewerkt om het gewenste beleid te bereiken. Dit beleidsplan steunt op een aantal gekozen en uitgewerkte thema's in de synthesefase, waarbij ook de relevante actoren per actie worden aangeduid.



1.2 PARTICIPATIETRAJECT

In het decreet met betrekking tot het mobiliteitsbeleid is opgenomen dat het mobiliteitsplan een participatietraject dient te doorlopen, indien dit niet wordt opgevolgd dient het aan een openbaar onderzoek te worden onderworpen.

Voor het mobiliteitsplan Maldegem werd volgend participatieproces vooropgesteld en goedgekeurd op de gemeenteraad van 30 juni 2010:

- Oriëntatienota: De GBC wordt uitgebreid met de leden van de verkeerscommissie.
- Synthesenota: De leden van de verkeerscommissie worden op voorhand geconsulteerd en de GBC wordt uitgebreid met de leden van de verkeerscommissie.
- Beleidsplan: De voorgestelde maatregelen worden voor de conformverklaring op de RMC afgetoetst met de voornaamste maatschappelijke geledingen. Na de RMC wordt een samenvatting van het beleidsplan gepubliceerd op de gemeentelijke website en de gemeentelijke infokrant.

Het participatietraject zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 30 juni 2010, wordt verder uitgebreid om een betrokken en gedragen beleid te bekomen. In de fase van de oriëntatienota zijn bijkomend twee initiatieven georganiseerd om de bekommernissen, suggesties en knelpunten in een vroeg stadium te kennen.

- Er werd een onlinebevraging georganiseerd om de **inwoners** van de gemeente ook de kans te geven hun visie kenbaar te maken. De bevraging polste naar positieve en negatieve punten en potenties voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's, landbouwverkeer, schoolomgevingen, parkeren en bereikbaarheid. Er namen 40 inwoners deel aan de enquête die online was van 28 augustus 2015 tot 18 september 2015.
- Op 28 september 2015 werd een dialoogcafé georganiseerd met de **leden van de verkeerscommissie en de leden van het college van burgemeester en schepenen**. Het dialoogcafé had tot doel in verschillende groepen enkele thema's te bespreken om levendige onderwerpen op het vlak van mobiliteit aan de oppervlakte te brengen. Het betrof de thema's voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en landbouw- en vrachtverkeer. De leden van de verkeerscommissie werden in vier groepen verdeeld, het college vormde één groep.

In de fase van de synthesenota zijn volgende initiatieven georganiseerd:

- De **leerkrachten, het gemeentepersoneel, de ondernemers en de vrije beroepen** zijn bevroegd om een beeld te krijgen van hun woonplaats, vervoerswijzekeuze en de plaats waar zij hun wagen of fiets parkeren. Er werden eveneens enkele stellingen voorgelegd met betrekking tot het parkeeraanbod voor fietsen en auto's, de bereikbaarheid van Maldegem met de fiets en de auto en de noodzaak tot investeringen in het parkeeraanbod.
- Om een beeld te krijgen van de knelpunten aan de schoolomgevingen is een bevraging gedaan bij de **wijkinspecteurs**.
- Om een zicht te krijgen op de vrachtbewegingen van **bedrijven** op het grondgebied van de gemeente Maldegem is een bevraging gedaan bij bedrijven. De enquête gaf informatie over de locatie van de bedrijven, de frequentie van hun vrachtbewegingen, het aantal vrachtbewegingen en de manier van laden en lossen.



Maldegem voerde aan het einde van de synthesefase een uitgebreid participatietraject uit. In dat traject werden zowel de adviesraden als de inwoners betrokken. Tijdens een reeks van inloopmomenten werden de basisvoorstellen gepresenteerd op panelen. Op verschillende momenten was de mobiliteitsambtenaar aanwezig om bijkomend toelichting te geven bij de voorstellen. Aan de hand van een feedbackformulier konden bewoners aangeven wat ze goed vonden, wat minder goed en waar ze nog bijkomende vragen over hadden.

De inloopmomenten werden druk bezocht, vandaar dat er voor gekozen werd om de inloopmomenten nog te verlengen.

- **Vóór de verlenging:** 375 bezoekers in 7 dagen
- **Na de verlenging:** 42 bezoekers in 16 dagen
- **Ingevulde formulieren bezoekers:** 150
- **Ingevulde formulieren handelaars en verenigingen:** 21
- **Adviezen adviesraden:** 10

De opmerkingen en bemerkingen van de inwoners kwamen overeen met de inhoud van de adviezen die vanuit de adviesraad werden gegeven. Verder ging het vaak iets specifieker over mogelijke acties in een welbepaalde omgeving. Deze voorstellen tot actie worden verder meegenomen bij de opmaak van het beleidsplan en het bijhorende actieplan.

Globaal kunnen we stellen dat er over een groot deel van de scenario's grote eensgezindheid is binnen Maldegem.

Volgende adviezen werden ontvangen:

- Advies cel lokale economie
 - VHMC (Verenigde Handelaars Maldegem-centrum)
 - BIM (Bedrijven Industrie Maldegem)
 - Advies vzw Vrij Katholiek Onderwijs Maldegem
- VOKA (Vlaams Netwerk van Ondernemingen)
- Stuurgroep Toegankelijkheid
- Gemeentelijke cultuurraad Maldegem
- Raad voor ontwikkelingssamenwerking Maldegem
- GECORO
- Milieuraad
- Landbouwrraad

Deze adviezen en antwoorden werden ook teruggekoppeld naar de verenigde adviesraden op 16 maart 2017.

In de fase van het beleidsplan werd een deel van de actietabel bezorgd aan de adviesraden en de leden van de verkeerscommissie om af te toetsen of er bij de opmaak van de tabel nog wijzigingen/aanvullingen moeten gebeuren. Op 29 maart 2018 was er een toelichting van de draftversie van het beleidsplan aan de



adviesraden door het diensthoofd mobiliteit. Tevens werden schriftelijke adviezen ingewonnen en voorgelegd op het college van burgemeester en schepenen.

1.3 OPBOUW BELEIDSPLAN

Voorliggend document is het beleidsplan mobiliteit. De nota heeft een voorgeschreven structuur en ziet er als volgt uit:

Informatief deel

1. Knelpunten, kansen en doelstellingen: overnemen van de knelpunten, kansen en doelstellingen uit de vorige fase.
2. Duurzame mobiliteitsscenario's: weergave van de scenario's die in aanmerking genomen werden in de vorige fase.
3. Relatie met andere beleidsplannen: aangeven in hoeverre dit mobiliteitsplan is afgestemd op andere beleidsplannen, inclusief deze van hogere overheden.

Richtinggevend deel

4. Operationele doelstellingen: overnemen van de doelstellingen uit de vorige fase en eventueel bijstellen in functie van het gekozen scenario.
5. Beleidsscenario: De beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling aan de hand van eerst een wervend verhaal en vervolgens een uitwerking volgens de werkdomeinen A-B-C.
6. Actieplan: een lijst van acties met maatregelen, middelen, termijnen en prioriteiten.
7. Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen: aangeven waar het voorgenomen mobiliteitsbeleid afwijkt van andere beleidsplannen.

Bijlagen

8. Toetsing van het beleidsplan: aangeven in welke mate de doelstellingen bereikt worden met het voorliggende plan.
9. Voorstel voor organisatie en evaluatie: afspraken over de realisatie en de evaluatie van het mobiliteitsplan en het actieprogramma.
10. Participatie: Weergave van de inspraakmogelijkheden.
11. Bijlagen: samenstelling GBC, procesverloop, GBC-verslagen, RMC-advies fase 2.

1.4 OVERLEGSTRUCTUUR

In elke fase van het mobiliteitsplan is er intensief contact met de gemeente Maldegem en worden de documenten nagelezen door de administratieve diensten van de gemeente. De GBC begeleidt de studie en komt hiervoor diverse keren per fase samen. De afgewerkte documenten worden tot slot een keer per fase ter goedkeuring (conformverklaring) voorgelegd aan de GBC en nadien voor elke fase aan de RMC



(Regionale Mobiliteitscommissie). Dit laatste is niet verplicht. Er geldt wel een verplichting om het beleidsplan voor de leggen aan de RMC. Indien er in de GBC geen consensus wordt bereikt over een voorliggende fase van het mobiliteitsplan zal een bijkomend overleg voor de RMC worden belegd. De verslagen van deze overlegmomenten worden in bijlage aan deze nota toegevoegd.

In onderstaande tabel worden de verschillende overlegmomenten die voorafgingen aan de definitieve oplevering van dit document opgesomd.

DATUM	ONDERDEEL	OMSCHRIJVING
18 mei 2015	Werkoverleg	Startvergadering mobiliteitsplan Maldegem
1 juli 2015	Werkoverleg	Werkgroep gemeente: bestaande structuur, knelpunten en potenties
10 juli 2015	Werkoverleg	Overleg mbt participatietraject
12 oktober 2015	CBS	Toelichting oriëntatienota
9 november 2015	GBC	Bespreking oriëntatienota
15 januari 2016	RMC	Bespreking oriëntatienota

Tabel 1. Overlegstructuur oriëntatienota

DATUM	ONDERDEEL	OMSCHRIJVING
17 maart 2016	Werkoverleg	Overleg De Lijn ifv OV-aanbod
30 juni 2016	Werkoverleg	Werkgroep gemeente: bespreking onderzoeksresultaten
8 juli 2016	CBS	Toelichting onderzoeksresultaten
19 augustus 2016	Werkoverleg	Werkgroep gemeente: bespreking onderzoeksnota en scenario-opbouw
26 augustus 2016	Werkoverleg	Werkoverleg participatie
5 september 2016	CBS	Toelichting scenario's
25 oktober 2016	Verkeerscommissie	Toelichting onderzoeksnota en scenario's
7 november 2016	Werkoverleg	Werkoverleg scenario's
19 januari 2017	Werkoverleg	Terugkoppeling participatie
20 februari 2017	CBS	Bespreking adviezen en terugkoppeling participatie
16 maart 2017	Verkeerscommissie	Terugkoppeling participatie
6 juli 2017	GBC	Bespreking onderzoeksnota en synthesenota
17 juli 2017	Werkoverleg	Bespreking aanpassingen GBC
7 september 2017	GBC2	Afweging scenario's
23 oktober 2017	RMC	Kwaliteitstoets onderzoeksnota en synthesenota

Tabel 2. Overlegstructuur synthesenota

DATUM	ONDERDEEL	OMSCHRIJVING
23 oktober 2017	Werkoverleg	Draft beleidsplan en timing
22 januari 2018	CBS	Draft beleidsplan en actietabel
1 maart 2018	GBC1	Bespreking draftversie beleidsplan en actietabel
22 maart 2018	Werkoverleg	Bespreking BFF en LFF met provincie
29 maart 2018	Adviesraden	Terugkoppeling draft beleidsplan
9 mei 2019	GBC2	Bespreking beleidsplan en actietabel
29/05/2019	GR	Voorlopige vaststelling gemeenteraad
1/06/2019	RMC	Advies kwaliteitsadviseur

Tabel 3. Overlegstructuur beleidsplan



1.5 LIJST AFKORTINGEN

BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
DOD	Doorgang - Oppervlak - Drempelloos
F42	Fietsnelweg Gent – Eeklo – Maldegem – Brugge
GAS	Gemeentelijke Administratieve Sanctie
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GECORO	Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
KT	Korte termijn: 0-3 jaar
LAF	Lange AfstandsFietspaden
LFF	Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
LT	Lange termijn: 7-10 jaar
MLT	Middellange termijn: 4-6 jaar
MOBER	Mobiliteitseffectenrapport
OV	Openbaar Vervoer
PAC	Provinciale AuditCommissie
RMC	Regionale MobiliteitsCommissie
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
(P)RUP	(Provinciaal) Ruimtelijk UitvoeringsPlan
SEAP	Sustainable Energy Action Plan
STOP	Stappers – Trappers – Openbaar vervoer - Personenvervoer
VLM	Vlaamse LandMaatschappij



INFORMATIEF DEEL



2 KNELPUNTEN EN KANSEN

De knelpunten, kansen en doelstellingen uit de synthesesnota worden hieronder overgenomen.

2.1 KNELPUNTEN

2.1.1 KNELPUNTEN LANGZAAM VERKEER

Trage wegen en voetpaden

- Weinig oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers op de N9. De vele baanwinkels en erfontsluitingen op de N9 zijn nefast voor de veiligheid van voetgangers en fietsers.
- De kwaliteit en uniformiteit van de voetpaden is in alle kernen soms onvoldoende. Er staan obstakels zoals verkeersborden en elektriciteitsmasten op het voetpad en er is sprake van wildparkeren van gemotoriseerd verkeer op fiets- en voetpaden.
- Het ontbreken van fiets- en voetgangersinfrastructuur in het bedrijventerrein zorgt voor onveilige situaties en stimuleert autogebruik.
- Trage wegen komen in de verdrukking in landelijk gebied en worden regelmatig afgesloten. Er is geen informatie beschikbaar naar gebruik en staat van de weg. In de basisinventarisatie ontbreken verschillende wegen.
- Er zijn geen doorlopende wegen in de gemeente Maldegem aangeduid.
- Het Kapellekesbos is privaat waardoor een interessante trage relatie moeilijk gelegd kan worden.

Fietsroutenetwerk

- Diverse barrières bemoeilijken de fietsrelaties zoals de N49/E34, de N44 en de kanalen. Middelburg wordt door meerdere barrières geïsoleerd van de rest van de gemeente Maldegem.
- Missing links in het bovenlokaal fietsroutenetwerk. De relatie tussen Adegem/Maldegem en Eeklo is onvoldoende ondanks het huidige woon-schoolverkeer tussenbeide. De hoofdroute langs de oude spoorwegbedding stopt ter hoogte van het stoomcentrum. Er is geen bovenlokale relatie naar Sint-Laureins en er is een optimalisatie noodzakelijk voor de relatie met Knesselare en Ursel. Voor Knesselare moet men nu twee maal de N44 kruisen.
- Er is geen lokaal fietsroutenetwerk dat de maaswijdte van het bovenlokale netwerk verkleint.
- Heel wat fietsvoorzieningen zijn niet conform het vademecum: geen verlichting, slechte kwaliteit, onvoldoende breed.
- De combinatie enkelrichtingsverkeer voor auto's en dubbelrichtingsverkeer voor fietsers zorgt voor gevaarlijke situaties op wegen die onvoldoende breed zijn.
- Een te beperkt aantal comfortabele en kwaliteitsvolle fietsstallingen in het centrum van Maldegem. Fietsen worden overal geparkeerd.
- De fiets wordt aan de Markt in Maldegem-centrum onvoldoende op de voorgrond geplaatst, wat een negatief effect heeft op fietsgebruik. Haaks parkeren geeft een slecht zicht op fietsers en aankomend verkeer.



2.1.2 KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER

- Het aanbod openbaar vervoer is beperkt in de gemeente Maldegem. De frequentie naar Gent, Eeklo en Aalter bedraagt 1 bus per uur en 2-3 bussen per spitsuur. De frequentie naar Brugge bedraagt buiten het spitsuur 1 bus per half uur. De reisduur van de busverbindingen is vaak te lang.
- Er is geen treinverbinding in Maldegem. De verbindingen naar de stations van Eeklo en Aalter zijn beperkt en hebben een te lange reisduur.
- Er is geen bushalte aanwezig op het bedrijventerrein Krommewege.
- Er is geen centrale openbaar vervoer halte in het centrum van de gemeente.
- De verbindingen van en naar de haltes, alsook de toegankelijkheid en kwaliteit van de haltes zelf, dient bijkomende aandacht te ontvangen. De toegankelijkheid voor mensen met een beperking is vaak ondermaats.
- De weginfrastructuur is onvoldoende afgestemd op de afmetingen van gelede bussen.

2.1.3 KNELPUNTEN PARKEREN

- Grote hoeveelheid foutparkeerders op zowel fiets- en voetpaden, bushaltes alsook op laad- en loszones.
- Parkeerzoekverkeer zorgt voor een negatieve perceptie bij andere verkeersdeelnemers.
- De diversiteit aan belangengroepen in Maldegem-centrum bemoeilijken het uitvoeren van maatregelen.
- De kwaliteit van de parkeerinfrastructuur en openbare ruimte staat vaak onder druk van de gewenste kwantiteit aan parkeerplaatsen.
- De parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen is afhankelijk van de locatie en de aanwezige activiteiten.
- Een te beperkt aanbod aan comfortabele en veilige fietsstallingen in het centrum van Maldegem en aan belangrijke publieke functies in de verschillende kernen. Het tekort is groot in de omgeving van de Markt.
- Een aantal werknemers en bewoners parkeren in Maldegem-centrum langdurig in de blauwe zone en veranderen regelmatig hun parkeertijd. Zij nemen plaatsen in van klanten en kortparkeerders terwijl ze op minder dan 500 m wandelafstand op een randparking kunnen parkeren.
- De parkeerterreinen langs de rand van Maldegem-centrum zijn onderbenut, met parking Oud Sint-Jozef op kop.

2.1.4 KNELPUNTEN GEMOTORISEERD VERKEER

Algemeen

- Verzadiging van de N9 en de rotonde naar de N44.
- Huidig wegbeeld komt niet altijd overeen met het gewenste gedrag. Geen samenhang in de wegbeelden waar hetzelfde rijgedrag is gewenst.
- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt vaak te hoog.
- Ongewenst doorgaand verkeer in de kernen.
- Het oplaadpunt voor elektrische wagens aan het zwembad werkt traag waardoor een volledige oplading verschillende uren in beslag neemt.



- Bestaande barrières (N49/E34, N44, kanalen) bemoeilijken de optimalisatie van de verkeersstructuur door het beperkt aantal kruisingen.
- Foutparkeren op het voet- en fietspad.
- In het Drongengoedbos is er sprake van sluipverkeer, overdreven snelheid, hoge parkeerdruk en conflicten tussen fietsers, voetgangers en ruiters.
- Groot aandeel van de gemotoriseerde verplaatsingen tijdens de spitsperiodes betreft woon-school en woon-werkverkeer
- Er is zoekverkeer in Maldegem-centrum als gevolg van een onduidelijke signalisatie en GPS-gebruik.
- Markstraat tussen Stationsstraat en Schouwborgplaats is het drukste wegsegment in het centrum.

Landbouwverkeer

- De N44 vormt een barrière voor het landbouwverkeer.
- Er treden vaak conflicten op tussen fietsers en landbouwverkeer.
- De snelheid van landbouwverkeer geeft een onveilig gevoel.
- De afmetingen van landbouwvoertuigen hypothekeren de veiligheid van de weginrichting.

Vrachtverkeer

- Omwille van te weinig parkeerplaatsen op de bedrijventerreinen zelf nemen chauffeurs de vrachtwagen mee en proberen ze zo dicht mogelijk bij hun huis te parkeren. Het gaat hierbij om de trekker met oplegger want als zij beide delen van elkaar loskoppelen, is de oplegger niet verzekerd.
- Een gebrek aan rust- en wachtlocaties met een aantal basisfaciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs die een bestemming hebben in Maldegem. Hierbij is een onderscheid nodig tussen wachten en parkeren. Een wachtlocatie dient bij het bedrijf zelf aanwezig te zijn terwijl parkeren op een gezamenlijk parkeerterrein kan worden georganiseerd.
- Op de bedrijventerreinen is de infrastructuur voornamelijk gericht op gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat conflicten tussen langzaam verkeer en vrachtverkeer vaak aanwezig zijn.
- De afmetingen van vrachtwagens hypothekeren een verkeersveilige weginrichting.
- Er zijn verschillende hiaten bij het instellen van vrachtverbod in de kernen.
- Vrachtwagens parkeren in de bebouwde kom.

2.1.5 KNELPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID

Schoolomgevingen

- Een groot aantal schoolgaande kinderen wordt vandaag de dag gebracht of afgehaald door de ouders met de wagen. De ouders hebben een drive-in mentaliteit en willen de kinderen ter hoogte van de schoolpoort afzetten en ophalen.
- Afwezigheid van comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de kernen en Eeklo, met het oog op het maken van een woon-schoolverplaatsing.
- De bereikbaarheid van schoolomgevingen komt vaak in het gedrang door de grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer.

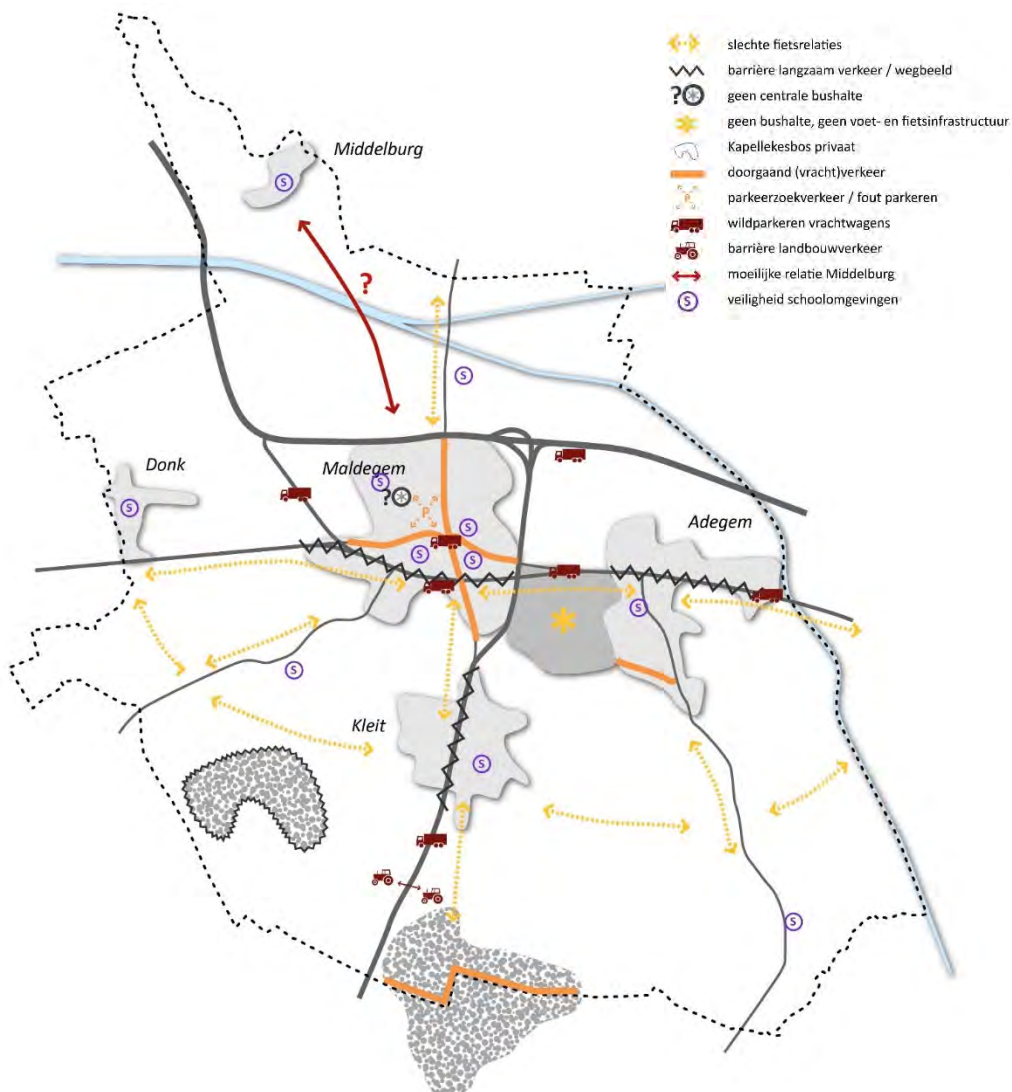


Verkeersleefbaarheid

- De ligging van de gemeente nabij de N49/E34, de N44 en de N9 verklaart in bepaalde mate de aanwezigheid van doorgaand verkeer en sluipverkeer. Dit heeft effect op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.
- De aanwezigheid van die weginfrastructuur en het grote aandeel doorgaand verkeer heeft een barrièrewerking tot gevolg. Middelburg ligt geïsoleerd in het noorden van de gemeente en de kernen Kleit en Adegem worden door de N44 respectievelijk de N9 in twee delen verdeeld.
- Doorgaand auto- en vrachtverkeer in de kernen is nefast voor de leefbaarheid.

Ongevallengegevens en snelheid

- Gevaarlijke punten situeren zich in hoofdzaak op kruispunten van de N49/E34, N44 en N9 met lokale wegen.
- Buiten de kernen geldt een snelheidsregime van 70 km/u.



Figuur 1: Kaart knelpunten



2.2 KANSEN

2.2.1 KANSEN LANGZAAM VERKEER

Trage wegen en voetpaden

- Het STOP-principe toepassen bij inrichtingsdossiers, rekening houdend met de locatie, de aanwezige activiteiten, de verkeersstromen...
- Brede kwalitatieve, obstakelvrije en toegankelijke voetpaden aanleggen in de kernen. Maldegem-centrum moet gericht zijn op voetgangers, wat moet blijken uit de infrastructuur.
- De oversteekbaarheid van de N9 verhogen aan de hand van een herinrichting van de weg met aandacht voor heldere en verlichte oversteekpunten op relevante locaties.
- De verdere inventarisatie en constante opvolging van de trage wegen in Maldegem naar gebruik, onderhoud en staat van de wegen om zo de fijnmazigheid van het netwerk voor langzaam verkeer te verhogen. Groen in het netwerk stimuleert het gebruik. De verwerking en uitvoering van het onderzoek dat reeds werd verricht in Middelburg, Adegem en Kleit.
- Bestaande doodlopende straten waar voetgangers en fietsers wel een doorgang hebben, worden aangeduid als doorlopende straten.
- Nieuwe verkavelingen zoveel mogelijk met doorlopende straten inrichten en inzetten op bijkomende trage wegen die zorgen voor kortere verbindingen voor fietsers en voetgangers.
- Het autoluw maken van wegverbindingen in functie van een kwalitatief en leefbaar centrum voor voetgangers en fietsers.

Fietsroutenetwerk

- Het verder uitwerken van het bovenlokaal fietsroutenetwerk als een 'ster' met veilige verbindingen naar Sint-Laureins, Ursel en Knesselare. Het aftoetsen van deze missing links met MOW en de provincie. Het doortrekken van de oude spoorwegbedding als hoofdroute richting Eeklo.
- Het inzetten van de oude spoorwegbedding als fietssnelweg.
- De realisatie van Hof ter Ede biedt de mogelijkheid de bovenlokale functionele fietsroute door het project te laten lopen, gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.
- Het uitwerken van een lokaal fietsroutenetwerk¹ als een 'ring' rondom het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.
- Het stimuleren van fietsgebruik door de aanleg van comfortabele, veilige routes en het voorzien van voldoende diefstalbestendige stallingsruimte. Het signaleren van veilige fietsroutes zoals de fietstunnel onder de N49/E34. De realisatie van een veilige verbinding met Eeklo ter hoogte van Raverschoot.
- Fietsers meer op de voorgrond plaatsen in Maldegem-centrum via de weginrichting. Uit de tellingen blijken fietsers een hoog aandeel te hebben in de verkeersintensiteiten.
- Het aanbieden van snelle fietsoplaadpunten voor elektrische fietsen op verschillende locaties.
- Het aanbieden van deelfietsen in het centrum en in functie van het industrieterrein.
- Het organiseren van fietsverhuur via de kringloopwinkel (Viva Velo – De Kringwinkel Meetjesland)

¹ Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk of LLF vervolledigt het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) op gemeentelijk niveau. Het LLF richt zich op doelgerichte verplaatsingen (<5 km) naar het werk, de school, de haltes van het openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen.



- Het ondersteunen van een samenaankoop elektrische fietsen (bv. via de provincie).
- Het garanderen van een goed onderhouden infrastructuur voor fietsers en voetgangers.
- Ondersteunende maatregelen uitwerken met het oog op het stimuleren van fietsverkeer bij jongeren.
- Door vaste telpunten te selecteren waar jaarlijkse fietstellingen worden uitgevoerd is een monitoring van de fietsintensiteiten mogelijk.

2.2.2 KANSEN OPENBAAR VERVOER

- Het voorzien van kwalitatieve halte-infrastructuur en het verhogen van de haltebereikbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- Afstemming openbaar vervoer op de school-en werkuren.
- De gemeente blijft er regelmatig op aandringen om het aanbod openbaar vervoer uit te breiden, zowel op het vlak van bus- als treinverbindingen. De snelle bereikbaarheid van Gent en Aalter zijn daarbij prioritair. De Lijn ziet een potentie in snelbussen naar Aalter en Gent tijdens de spitsuren als aanvulling op de reguliere buslijnen.
- De bereikbaarheid van het industrieterrein verdient eveneens de aandacht. Er is nood aan een bushalte in de directe nabijheid van het bedrijventerrein Krommewege om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Voldoende parkeermogelijkheden voor fietsers en auto's aan openbaar vervoerhaltes stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer.
- Een centraal (verhoogd) verzamelpunt voor bussen bij een herinrichting van de Markt. Een duidelijk zichtbare hoofdh halte op de Markt geeft het openbaar vervoer een prominente plaats en zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.

2.2.3 KANSEN PARKEREN

- Opmaak van een functie- en bereikbaarheidskaart voor Maldegem-centrum, met het oog op het lokaliseren van een heldere parkeerstructuur en de mogelijke bestemmingen. Hierop kunnen ook de looproutes en aanrijroutes gevisualiseerd worden.
- De opmaak van een parkeerbeleidsplan en een stedenbouwkundige verordening parkeren voor meergezinswoningen.
- Parkeerfaciliteiten mogen niet op zichzelf staan maar moeten onderdeel uitmaken van de verkeers- en vervoersstructuur. Dit betekent dat de omvang gekoppeld moet worden aan het draagvermogen van het omliggende wegennet.
- Het inzetten en goed signaleren van bestaande parkeergelegenheden aan de rand van Maldegem-centrum en een onderzoek naar de mogelijkheden van het faciliteren van voor- en natransport (looproutes, verhuurfietsen...). Parkeergeleiding en circulatiemaatregelen gaan hand in hand.
- Lokale handhaving en parkeersensoren in de blauwe zone in Maldegem-centrum om het gebruik van de randparkings bij langparkeerders te stimuleren.
- Het wijzigen van het parkeeraanbod in functie van kwalitatieve inrichtingen en voetgangers- en fietsinfrastructuur. Markt en Marktstraat kunnen zo Maldegem-centrum een kwalitatieve uitstraling geven.
- Een aanpassing van het openbare parkeeraanbod stimuleert duurzame vervoerswijzen.
- Een inventarisatie van het aantal parkeerplaatsen en de bezetting in Adegem en Kleit.



2.2.4 KANSEN GEMOTORISEERD VERKEER

Algemeen

- De opmaak en realisatie van streefbeeldstudies.
- Nadenken over mogelijkheden om selectief gebieden autovrij of -luw te maken (bv. enkel op zaterdag of tijdens een evenement).
- Het afstemmen van wegbeelden en snelheidsregimes op het gewenste verkeersgedrag om een uniforme en leesbare verkeersstructuur te bekomen.
- Het creëren van een aantal poorten tot het centrum om die verkeersstructuur te verduidelijken.
- De opmaak van een verkeerscirculatieplan in Maldegem-centrum om het doorgaand verkeer te beperken en het gebruik van de randparkings te stimuleren.
- Het promoten van autodelen en carpoolen.
- Het faciliteren van een nieuw systeem om wagens elektrisch te laden (via SMS).
- Inzetten op duurzame vervoersmiddelen via vervoersmanagement (schoolvervoer, bedrijfsvervoerplan).
- Het aanpassen van de wegcategorisering, rekening houdend met de selectie uit het GRS, het gewenst gebruik van de weg, de gewenste snelheid en de realisatie van de Streefbeeldstudies.
- Het downgraden van de N498 Koning Albertlaan na de realisatie van het streefbeeld van de N49/E34.
- Door het selecteren van vaste telpunten waar jaarlijkse verkeerstellingen worden uitgevoerd, is een monitoring van de verkeersintensiteiten mogelijk.
- Het autoluw maken van wegverbindingen in functie van een kwalitatief en leefbaar centrum voor voetgangers en fietsers.

Landbouwverkeer

- Extra aandacht voor landbouwvoertuigen bij het ontwerpen van infrastructuur in landbouwgebied en in de buurt van landbouwbedrijven.
- Het voorzien van wachtinfrastructuur op een smalle weg.
- Het verminderen van de barrièrewerking door de ombouw van de N49/E34.

Vrachtverkeer

- De opmaak van een duidelijk circulatieplan met routes voor vrachtverkeer om omrijfactoren en doorgaand verkeer door de kernen te beperken.
- Een heldere en vlotte ontsluiting van het bedrijventerrein Krommewege.
- De opmaak van een parkeerplan voor vrachtwagens en een verbod op vrachtwagenparkeren. Het instellen van een vrachtverbod in de kernen en buiten de geselecteerde vrachtroutes.
- Vrachtwagenparkeren faciliteren op het bedrijventerrein Krommewege en langs de Koning Albertlaan en de N44a.
- De inrichting van een nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen kan rekening houden met de noodzakelijke maatvoering voor vrachtverkeer, zodoende het comfort en de veiligheid gegarandeerd wordt.



2.2.5 KANSEN VERKEERSVEILIGHEID

Schoolomgevingen

- Bijkomende aandacht voor het sensibiliseren van ouders en jongeren met het oog op het maken van verplaatsingen met de fiets.
- Acties voor het fietsen onder begeleiding van en naar school opzetten.
- Het concept van de schoolstraten toepassen waarbij binnen venstertijden geen gemotoriseerd verkeer wordt toegelaten.
- Kiss&Ride op de randparkings in functie van schoolstraten en de organisatie van begeleiding tussen de randparkings en de scholen in samenwerking met de scholen.
- Opmaak van een (gemeentelijk) schoolvervoersplan.
- Opmaak van schoolroutekaarten voor elke school met aanduiding van de knelpunten.
- Het aanpassen van de infrastructuur in het voordeel van de zachte weggebruiker.

Verkeersleefbaarheid

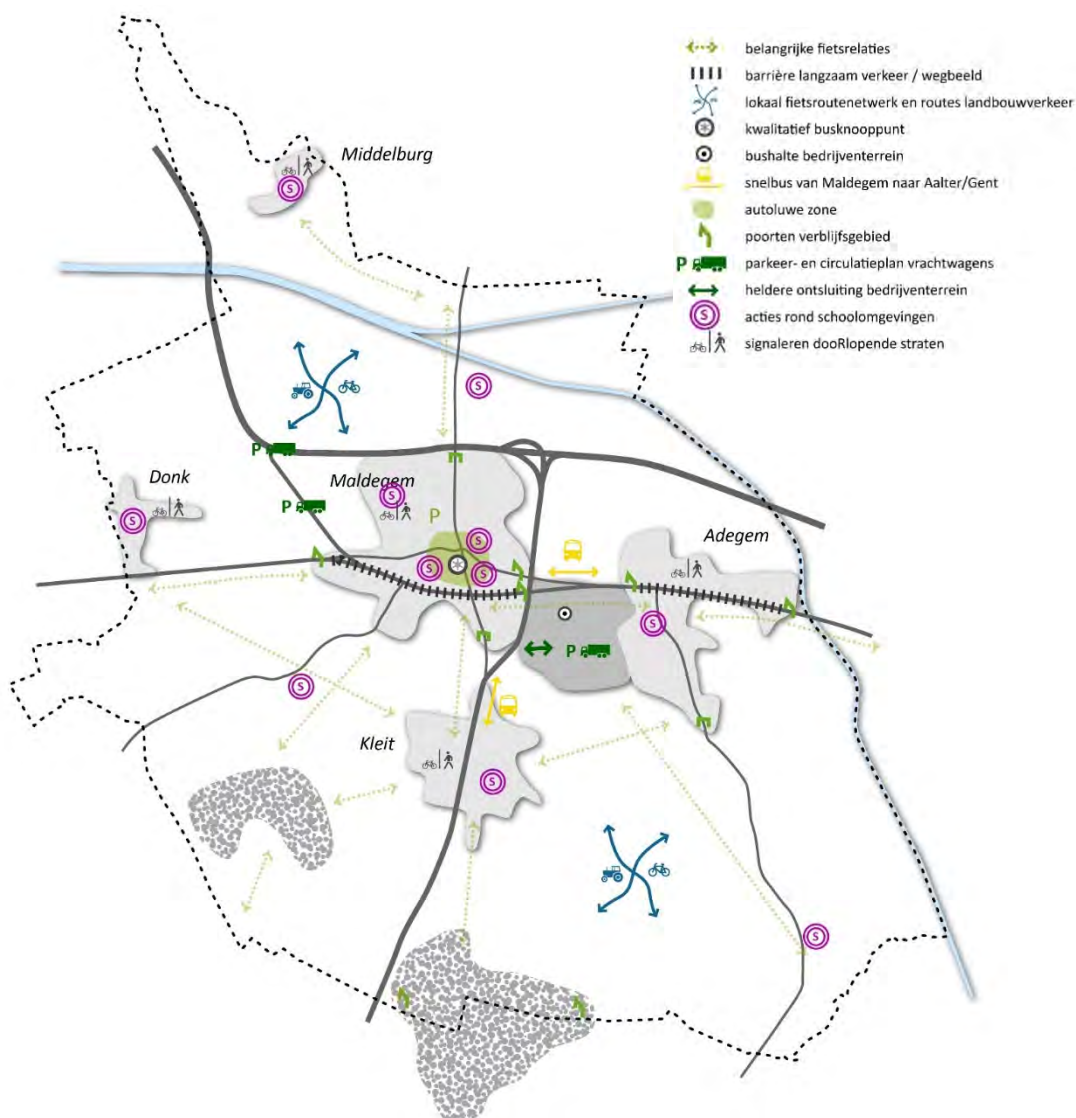
- De opmaak van een circulatieplan om sluipverkeer en snelheden te beperken.
- Een duidelijke verkeersstructuur opstellen waarin doorgaand verkeer bemoeilijkt wordt.
- Inzetten op duurzame verplaatsingsmiddelen voor lokaal verkeer.
- Aangename dorpskernen creëren door het parkeren buiten de kern te houden of te beperken in de kern, randparkings ...
- Kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimte.
- Eenduidig wegbeeld creëren dat het gewenst verkeersgedrag afdwingt. Snelheid en wegbeeld gaan hand in hand.
- Stimuleren vervoersplannen, bekendmaken bereikbaarheid, stimuleren en toepassen STOP-principe.
- De omvorming van de N44.
- De omvorming van de N9.

Ongevallengegevens en snelheid

- De gevaarlijke punten dalen in aantal bij de realisatie van de streefbeelden.
- Een daling van het snelheidsregime heeft een belangrijke impact op verkeersveiligheid. Infrastructurele maatregelen als 'poorten' en wegversmallingen verlagen de snelheid.
- Snelheidsovertredingen consequent afstraffen.

De opsomming van bovenstaande potenties is gebundeld weergegeven in onderstaande figuren, voor wat betreft de locatiegebonden zaken.





Figuur 2: Kaart potenties

2.3 DOELSTELLINGEN

In functie van het toekomstig mobiliteitsbeleid van de gemeente Maldegem zijn in de oriëntatienota enerzijds een aantal strategische doelstellingen op Vlaams alsook provinciaal en/of lokaal niveau vooropgesteld, en anderzijds een aantal operationele doelstellingen voor het lokale bestuur uitgewerkt. Doorheen het (participatie)proces zijn deze steeds verder geconcretiseerd:

Het vrijwaren en versterken van de bereikbaarheid van Maldegem

- Het nagaan van de mogelijkheden van een multimodale bereikbaarheid van de geplande functies bij nieuwe ontwikkelingen.
- Het STOP-principe vormt het uitgangspunt van elk nieuw ontwerp.
- De opmaak van een parkeerbeleidsplan met een bijhorend parkeerverwijssysteem en aandacht voor looproutes: beperking parkeerzoekverkeer, verhoging bereikbaarheid, kwaliteitsvolle ruimte in de kernen vrijwaren, mensen ontmoedigen om korte verplaatsingen met de auto te maken.



- Het maximaal afstemmen van de wegcategorisering op de gewenste bereikbaarheid van diverse functies op verschillende schaalniveaus (N49/E34 en de N44 zijn dragers).
- Het verhogen van de bereikbaarheid van Maldegem door bepaalde vervoerswijzen te combineren: voorzieningen voor het voor- en natransport van openbaar vervoer, fietsverhuur en de looproutes vanaf specifieke knooppunten (openbaar vervoerhaltes of parkeerzones) richting het centrum en zijn handel- en horecafuncties.
- Er worden op minstens 3 locaties in het centrum en minstens 1 locatie in de kernen fietsenstallingen voorzien.
- Het voeren van een stedenbouwkundig beleid omtrent meergezinswoningen waar bij er meer aandacht gaat naar de zachte vervoerswijzen.
- Het zichtbaar maken van alle mogelijke doorlopende straten.
- Het gedetailleerd inventariseren van de trage wegen en de uitvoering van de gewenste visie en acties.
- De uitbreiding van het bovenlokaal fietsroutenetwerk en de realisatie van een lokaal fietsnetwerk als een aanvulling op het BFF. De oude spoorwegbedding vormt de ruggengraat van het netwerk. De fietsroutes worden maximaal conform aan het Fietsvademecum uitgerust.

De toegankelijkheid van alle vervoersmodi waarborgen

- Het detecteren van bestaande bottlenecks en het zoeken naar maatregelen om deze bottlenecks te beperken dan wel op te lossen (infrastructurele maatregelen, verkeerscirculatie en routing van verkeersstromen). Voor elke modus wordt de top 5 van bottlenecks aangepakt zonder nieuwe bottlenecks te creëren voor andere modi.
- Behoeftesraming: het analyseren van het huidige aanbod openbaar vervoer in functie van de noden van de gebruikers. De invoering van een snelbus naar Aalter en Gent.
- De realisatie van een duidelijk zichtbare hoofdhalt op de Markt geeft het openbaar vervoer een prominente plaats en zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.
- Het screenen van de bestaande infrastructuur voor fietsers en voetgangers om inzicht te krijgen in de belangrijke relaties en het comfortniveau.
- Toekomstige infrastructuur wordt steeds afgetoetst aan de gewenste ontwerpisen en voldoet maximaal aan de minimumvereisten: de noodzakelijke minimale breedtes voor fiets- en voetpaden, comfortabele en overdekte fietsstallingen, voorzieningen voor personen met een beperking (bv. verlaagde stoepanden), sociale veiligheidsaspecten (bv. verlichting in fietstunnels of verlichting in winkelstraten), toegangen tot ondergrondse parkeergarages ...
- Het autoluwe gebied op maat van alle langzaam verkeerdeelnemers met extra aandacht voor personen met een beperking.

Het terugdringen van de verkeersonveiligheid in Maldegem

- Visie op de gewenste verkeersstructuur: het beperken van sluipverkeer, het invoeren van een gerichte verkeerscirculatie en het op elkaar afstemmen van het wegbeeld, de snelheid en het gewenst verkeersgedrag.
- Het aanleggen van de weginfrastructuur op maat van de verwachte gebruikers (specifieke situatie N9).
- Het voorzien van infrastructureel verkeersveilige maatregelen in schoolomgevingen en het winkelgebied.



- Het detecteren van de belangrijke relaties voor langzaam verkeer en het oplossen van eventuele knelpunten met gemotoriseerd verkeer door middel van nieuwe specifieke infrastructuur (bv. ongelijkvloerse fiets- en voetgangersverbindingen ten hoogte van primaire wegen).
- Het organiseren van gerichte acties met betrekking tot gordel, sms-en achter het stuur, snelheid, alcohol en drugs, (fiets)verlichting ...
- Het gebruik maken van alle beschikbare communicatiemiddelen om de bevolking te sensibiliseren en informeren.
- Het verhogen van het aantal snelheidscontroles met 10%.
- Het verhogen van de controles op roodlichtnegatie aan 3 gevaarlijke kruispunten met 10%.
- Het uitvoeren van een ademtest bij elke interceptie van de politie.

Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Maldegemse woon- en schoolomgevingen

- De uitwerking van een visie over de gewenste en ongewenste relaties op het wegennet in de gemeente Maldegem (beperking sluipverkeer, duidelijke wegencategorisering, circulatieplan). Het verlagen van de verkeersintensiteiten in Maldegem met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.
- Het afstemmen van de beschikbare ruimte voor elke verkeersdeelnemer op het beoogde gebruik (wegen in woongebieden voorrang aan langzaam verkeer, wegen met een verkeersfunctie voorrang aan gemotoriseerd verkeer). Een aanpassing van het parkeeraanbod in Maldegem-centrum geeft plaats aan een kwalitatieve leefomgeving en verhoogt de rendabiliteit van de randparkings.
- Een afstemming tussen gewenste snelheden en eenduidige weginrichtingen in functie van het gewenste verkeersgedrag.
- Het streven naar een aangepaste en veilige inrichting van schoolomgevingen met een hoge belasting aan gemotoriseerd verkeer.

Het terugdringen van de schade aan de Maldegemse natuur en het milieu ten gevolge van het verkeer

- Bij de opmaak van een circulatieplan het omrijden beperken én tegelijk rekening houden met een veilige en vlotte doorstroming.
- Het stimuleren van fietsgebruik aan de hand van investeringen in fietsinfrastructuur en een positief fietsimago.
- De helft van de korte verplaatsingen (tot 5 km) gebeurt te voet of met de fiets.
- Het verlagen van de voertuigkilometers met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.
- Het verlagen van de voertuigkilometers van lichte en zware vrachtwagens met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.
- De elektrificatie van personenwagens met 2%.



3 DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S

In dit hoofdstuk wordt een korte omschrijving opgenomen van de scenario's die in aanmerking werden genomen in de synthesesnota. In de vorige fase van het planningsproces werd gekozen voor scenario 1. Scenario 1 is meer realistisch en haalbaar op korte termijn en wordt gezien als een doorgroei naar scenario 2. Op lange termijn wordt gestreefd naar scenario 2.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de verschillende scenario's.

WERKDOMEIN	MAATREGELEN	Nulscenario	Scenario 1: STOP is TOP	Scenario 2: STOP is TOPST	
A	Ruimte	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	GRS 2007 Wijzigingen visie/acties opvolgen	Herzien Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte	Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte
		Kernversterking	Versterken stedelijk weefsel Activiteitenband Maldegem-Adegem	Strategische projecten + Opmaak inrichtingsprincipes WUG's, verkavelingen, industriezones ...	Nieuwe ontwikkelingen langs bushaltes en fietsroutes + Inrichtingsprincipes
		Open ruimte	Behoud, versterking en uitbreiding open ruimte	Behoud, versterking en uitbreiding open ruimte	Behoud, versterking en uitbreiding open ruimte
		Masterplan	Masterplan Maldegem en Adegem	Uitvoering Masterplan Maldegem en Adegem	Afbakening kernen Donk en Kleit
		Nieuwe ontwikkelingen	MOBER als instrument voor beoordeling	Verplichte opmaak mobiliteitsstoets vanaf bepaalde grootte	MOBER-plicht met lagere waarden ifv nieuwe ontwikkelingen
	Wegencategorisering	Hoofdwegen N49/E34	Streefbeeld omvorming N49 tot autosnelweg E34: gelijkvloerse kruisingen verdwijnen zo snel mogelijk	Herinrichting N49/E34	N49/E34 ingericht als hoofdweg Herinrichting N498 en parallelwegen als lokale weg I
		Primaire weg N44	Streefbeeld omvorming N44 tot primaire weg I: gelijkvloerse kruisingen verdwijnen zo snel mogelijk	Herinrichting N44	N44 ingericht als primaire weg
		Secundaire weg N9	Streefbeeld voldoet niet	Opmaak visienota, verbeteren oversteekbaarheid op loop- en fietsroutes, afbouwen oversteekplaatsen gemotoriseerd verkeer	Duurzame herinrichting N9, bijzondere aandacht voor oversteekplaatsen, afbouwen kruispunten en doortocht Adegem-dorp
		Lokale wegen type II	Ontsluiting centrum, Donk, Kleit en Middelburg	Krommewege-Vliegplein, as Bogaardestraat-Francis De Meeuslaan, Gidsenlaan als lokale weg II + inkorten lokale wegen II	Krommewege-Vliegplein, as Bogaardestraat-Francis De Meeuslaan, Gidsenlaan als lokale weg II + inkorten lokale wegen II
		Lokale wegen type III	-	Bemoedigen doorgaand verkeer	Onmogelijk maken doorgaand verkeer
		Intensiteiten	-	Kader voor leefbare intensiteiten	Realiseren leefbare intensiteiten
B	Stappers	Voetpaden	Opportunities	Systematische heraanleg volgens DOD-principe (Doorgang - Oppervlak - Drempelloos)	Alle voetpaden volgens DOD-principe (Doorgang - Oppervlak - Drempelloos)
		Trage wegen	Gedetailleerde inventarisatie trage wegen Middelburg en Kleit, basisinventarisatie gemeente	Inventarisatie alle trage wegen naar onderhoud, staat van de weg en mate van gebruik + uitvoeren korte termijnvisie + constante update + aandachtspunt bij nieuwe ontwikkelingen	Uitvoeren lange termijnvisie met nieuwe verbindingen + constante update + aandachtspunt bij nieuwe ontwikkelingen
		Verblijfsgebieden	Invoeren zone 30	Afstemming wegbeeld op snelheidsregime: gefaseerd autoluwe straten	Wegbeeld afgestemd op snelheidsregime, voetgangers en fietsers komen vóór de auto: gefaseerd autovrije straten
		Schoolomgeving	Schoolvervoerplannen	Minimum schoolvervoerplan, mogelijkheid schoolstraat	Invoeren schoolstraten op basis van schoolvervoerplan
		DooRlopende straten	-	Uitvoeren dooRlopende straten, aandachtspunt bij nieuwe ontwikkelingen	DooRlopende straten zijn de norm
		Looproutes	-	Faciliteren wandelroutes tussen randparkings en centrum, en in de verschillende kernen	Faciliteren wandelroutes tussen de verschillende kernen
		Oversteekbaarheid	Beveiligen oversteken in functie van klachten	Consequent beveiligen van oversteken op looproutes + oversteekbaarheid N44, N49/E34 en N9	N44 en N49/E34 ongelijkvloerse kruisingen + aandacht oversteekbaarheid N9



WERKDOMEIN	MAATREGELEN	Nulscenario	Scenario 1: STOP is TOP	Scenario 2: STOP is TOPST
Trappers	BFF conform Vademecum	Opportunities	Knelpunten, missig links conform Vademecum	Nieuwe verbindingen conform
	Uitbreiding BFF	-	Verlegging bestaande route Blekkersgat en Hof ter Ede	Verbinding met Middelburg over/onder kanaal en verbinding met Sint-Laureins
	Oude spoorwegbedding	Onderhandelingen	Westelijk deel als fietsroute	Volledige bedding als fietsroute
	Lokaal fietsnetwerk	-	Verfijning BFF	Verfijning BFF
	Fietsstraat	-	Deel Westeindestraat + Marktstraat fietsstraat Autoluwe markt	Aanloopstraten centrum en kernen met belangrijke fietsbewegingen + autovrije straten
	Fietsdelen	-	Krommeuwe	Centrum
	Oversteekbaarheid	Beveiligen oversteken in functie van klachten	Consequent beveiligen van oversteken op fietsroutes + oversteekbaarheid N44, N49/E34 en N9	N44 en N49/E34 ongelijkvloerse kruisingen + aandacht oversteekbaarheid N9
	Doorstroming	-	Doorstroming fietsers op hoofdroutes (infrastructuur, lichtenregeling)	Groene golven, geen stops op belangrijke routes
Bewegwijzering	-	Uniforme bewegwijzering fietsroutes + verspreiden informatie bewoners	Uniforme bewegwijzering fietsroutes + verspreiden informatie bewoners	
Openbaar vervoer	Frequentie	Verhoging frequentie buslijnen	Invoering snelbussen naar Gent en Aalter tijdens spits	Invoering snelbussen naar Gent en Aalter tijdens volledige dag en in het weekend
	Doorstroming	-	Handhaving parkeren op busroutes	Minimaal parkeeraanbod op busroutes
	Krommeuwe	Minimale bediening van bedrijventerrein Krommeuwe	Minimale bediening van bedrijventerrein Krommeuwe (publiek/privaat)	Maximale bediening van bedrijventerrein Krommeuwe (publiek/privaat)
	Openbaar vervoersknooppunt	Stationsplein als openbaar vervoersknooppunt vervangen door Marktplein	Inrichting Markt als openbaar vervoersknooppunt	Markt functioneert als multimodaal overstappunt
	Halte-accommodatie	Minimale halte-accommodatie afhankelijk van hiërarchie bushaltes	Basiscomfort halte-accommodatie met zitbank en vuilbak	Maximale uitrusting halte-accommodatie belangrijkste haltes
	Bereikbaarheid	-	Kwalitatieve wandel- en fietsroutes van en naar de haltes en fietsenstallingen aan de belangrijkste haltes	Kwalitatieve wandel- en fietsroutes van en naar de haltes en fietsvoorzieningen aan alle haltes
	Toegankelijkheid mensen met beperkte mobiliteit	-	Per kern 1 toegankelijke halte Hoofdhalt Oud Sint-Jozef	Per kern 1 toegankelijke halte Hoofdhalt Oud Sint-Jozef
B Privaat vervoer	Circulatie	Aantal eenrichtingsstraten	Circulatieplan: verder uitbouwen eenrichtingsverkeer om sluisverkeer te weren + opmaak signalisatieplan	Circulatieplan: uitvoeren knip Markt en Marktstraat + opmaak signalisatieplan
	Herinrichting ifv categorisering en snelheid	Opmaak streefbeeld	Uitvoering streefbeeld N44 en N49/E34 + opmaak visie N9 + (her)inrichting lokale wegen conform inrichtingsprincipes	Downgrading N498 + uitvoering visie N9 + (her)inrichting lokale wegen conform inrichtingsprincipes
	Poorteffecten	Toepassen poorteffecten	Visie ontwikkelen uniforme poorteffecten	Toepassen uniforme poorteffecten
	Snelheid	Gedifferentieerd snelheidsbeleid	Snelheidsbeleid eenvoudiger en logischer: weghalen overbodige borden en aanbrengen zoneborden Snelheidsbeperking + 3,5 ton	Afstemming wegbeeld op snelheid
	Landbouwverkeer	-	Uitvoering oversteekbaarheid N44	-
	Parkeren	Parkeerregime bovengronds	Behoud blauwe zone	Actieve handhaving blauwe zone (parkeersensoren) + verstrengen parkeertijd naar 1u
Parkeerregime ondergronds		-	Hof ter Ede kortparkeren gratis	Hof ter Ede en parking zwembad betalend maar lager uurtarief + uitbreiding blauwe zone rondom betalende randparkings
Parkeercapaciteit		Stand-still principe en beperkte afname bij herinrichting straten en pleinen	Structurele afname aantal parkeerplaatsen + dubbelgebruik	Laag aantal parkeerplaatsen in centrum + dubbelgebruik
Parkeergeleiding		Parkeergeleiding naar parkings	Parkeergeleiding en signalisatie wandelroutes tussen parkings en centrum	Dynamische Parkeergeleiding en signalisatie wandelroutes tussen parkings en centrum
Elektrisch rijden		Trage autolaadpalen aan zwembad	Snelle autolaadpalen op locaties met langparkeren, snelle fietslaadpalen in het centrum	Snelle autolaadpalen op locaties met langparkeren en nabij horeca, snelle fietslaadpalen in het centrum
Nieuwe ontwikkelingen		-	Parkeerverordening (fiets en auto) met compensatoire vergoeding, residentieel parkeren (fiets en auto)	Aanpassing parkeernormen ifv nieuwe ontwikkelingen langs bushaltes en fietsroutes
Fietsenstallingen		Nieuwe fietsenstalling park	Aan bushaltes, openbare diensten en op strategische plaatsen + autoparkeerplaatsen inzetten als fietsenstalling + beveiligde fietsenstalling op Markt	Autoparkeerplaatsen verdwijnen tvf fietsvoorzieningen



WERKDOMEIN	MAATREGELEN	Nuiscenario	Scenario 1: STOP is TOP	Scenario 2: STOP is TOPST	
B	Goederen	Lokale vrachtroutes	-	Lokale vrachtroutes	Lokale vrachtroutes
		Ontsluiting Krommewege	Vracherverkeer Krommewege maakt zoveel mogelijk gebruik van de N44	Hoofdontsluiting vracherverkeer Krommewege via de N44 + monitoring alternatieve toegang	Hoofdontsluiting vracherverkeer Krommewege via de N44 conform monitoring
		Vrachtbeperving	Niet consequent toegepast	Positieve geleiding naar vrachtroutes	Positieve geleiding naar vrachtroutes + beperking in de kernen tijdens de schoolspitsuren
		Vrachtwagenparkeren	Parkeerverbod vrachtwagens in kernen	Parkeerverbod vrachtwagens in kernen + Vrachtwagenparking langs N44a en N498	Vrachtwagenparking op Krommewege
		Laden en lossen	Permanent	Strategische uniforme laad- en loszones	Venstertijden
		Signalisatie	-	Parkeergeleiding vracherverkeer + opmaak signalisatieplan vrachtroutes	Parkeergeleiding vracherverkeer + uitvoering signalisatieplan vrachtroutes
C	Vervoersmanagement	Bedrijven	Gemeenschappelijk bedrijfsvervoerplan voor Krommewege	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoerplan	Verplichten opmaak bedrijfsvervoerplan (verordening) en uitvoering acties
		Scholen	Schoolvervoerplannen	Stimuleren opmaak ontbrekende schoolvervoerplannen	Uitvoeren acties bestaande plannen en updates
		Fietsvergoeding	Maximale fietsvergoeding gemeentebestuur	Maximale fietsvergoeding gemeentebestuur, elektrische dienstfietsen en woon-werkfietsen	Bijkomende fietsvergoeding gemeentebestuur + afschaffen autokilometervergoeding dienstverplaatsingen
		Overige	Fietsgraveren	Samenaankoop (bak)fietsen Voorbehouden plaatsen carpool	Samenaankoop (bak)fietsen, korting door inruilen nummerplaat, autodeelsystemen
		Stedenbouwkundige verordening	-	Stedenbouwkundige verordening fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen	Verordening met verplichting bedrijfs- en schoolvervoerplannen, fietsenstallingen ...
	Tarifiering	Openbaar vervoer	-	-	Derdebetalersstelsel bewoners
		Parkeren bovengronds	Gratis met handhaving blauwe zone in Maldegem-centrum	Gratis met actievere handhaving blauwe zone (parkeersensoren) in Maldegem-centrum	Betalend in Maldegem-centrum, blauwe zone in andere kernen
		Parkeren ondergronds	-	Hof ter Ede kortparkeren gratis	Hof ter Ede en parking zwembad betalend maar lager uurtarief
	Sensibilisering	Campagnes/communicatie	Red de stoep, Met belgerinkel naar de winkel	Zo Dichtblij	Bike to work, Zo Dichtblij, Autovrije Zondag/dag in de week, eigen campagnes, fietsvriendelijk label
		Informeren	Informatieverschaffing openbaar vervoer via affiches, folders ...	Informatieverschaffing openbaar vervoer, fietsroutes, trage wegen bij nieuwe inwoners, verkeerseducatie, nieuwe projecten, schoolbereikbaarheidskaarten centrum	Informatieverschaffing openbaar vervoer, fietsroutes, trage wegen bij nieuwe inwoners, verkeerseducatie, nieuwe projecten, schoolbereikbaarheidskaarten Groot-Maldegem, inwijding nieuwe inwoners met fietstocht
	Handhaving	Zonaal Veiligheidsplan	Afhankelijk van klachten	Met input van ongevalgegevens	Met input van ongevalgegevens en prioriteit in verblijfsgebieden, fietsroutes, zone 30
		Parkeerbeleid	Parkeewachters	Parkeewachters en parkeersensoren blauwe zone	Parkeewachters betalende zone
		Foutparkeren	GAS-boetes	GAS-boetes en gemeentelijk GAS-ambtenaar	GAS-boetes en gemeentelijke vaststeller
		Vrachtbeperving	Tonnagebeperking	Opmaak prioriteitenlijst hoogte-, breedte- of lengtebeperking	Uitvoering prioriteiten hoogte-, breedte- of lengtebeperking + uitbeiding groot Maldegem
		Resultaten	Communicatie ter sensibilisering en terugkoppeling website	Communicatie ter sensibilisering, terugkoppeling naar het beleid en bevolking	Communicatie ter sensibilisering, terugkoppeling naar het beleid en bevolking
	Beleidsondersteuning	Mobiliteitsdienst	Opleiding, betrokkenheid duurzaamheids- en mobiliteitsambtenaar	Opleiding, betrokkenheid interdisciplinair team	Opleiding, betrokkenheid interdisciplinair team
		Fietsbeleid	-	Aanwerven fietscoördinator	Fietscoördinator, fietsbeleidsplan en fietsparkeerplan
		Bestuursrol College	-	Knelpuntenfietstocht, geen kmvergoeding auto	Knelpuntenfietstocht, fietsend college, geen kmvergoeding auto
		Gemeentelijke organisatie	-	Mobiscan	Mobiscan met effectieve reductie 20%
	Monitoring en evaluatie	Politie	Fietsen ter beschikking	Stimuleren fietsgebruik	Fietsbrigade
Gegevens		Tellingen, ongevalgegevens	Jaarlijkse tellingen (fiets en gemotoriseerd) op vaste locaties, verkeersstromen, snelheidscijfers, ongevalgegevens	Jaarlijkse tellingen (fiets en gemotoriseerd) op vaste locaties, verkeersstromen, snelheidscijfers, ongevalgegevens	
Tools		-	Fietsbarometer	Meetfiets, fietsbarometer, fietsaudit	
Terugkoppeling		Commissie	Commissie, college, gemeenteraad, bevolking	Commissie, college, gemeenteraad, bevolking	



4 RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN

In dit hoofdstuk wordt aangegeven in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid afgestemd is op andere beleidsplannen, inclusief deze van de hogere overheden.

4.1 RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Maldegem (GRS) leggen elk op hun eigen schaalniveau de gewenste ruimtelijke structuur vast.

Voorliggend mobiliteitsplan past binnen de ruimtelijke wensbeelden van het RSV waarbij Maldegem enerzijds als economisch knooppunt het regionaal-economisch beleid van het gebied ondersteunt en anderzijds als kern in het buitengebied activiteiten bundelt en de open en onbebouwde ruimte vrijwaart.

De principes 'specifiek economisch knooppunt', 'bundelen van wonen en ondersteunende functies in een beperkt aantal centrale kernen', 'open ruimtepotenties', en 'gebiedsgerichte ontsluiting van centrale kernen' uit het PRS worden doorvertaald in voorliggend mobiliteitsplan. De wegencategorisering van de hogere beleidsniveaus worden overgenomen.

Ook met de principes uit het GRS is er afstemming. De activiteitenband Maldegem-Adegem wordt versterkt om de omringende open ruimte te kunnen vrijwaren. De aandacht moet gaan naar een optimaal ruimtegebruik, een landschappelijke integratie en een verkeersveilige ontsluiting van de activiteiten. De verkeersstructuur wordt bepaald op basis van de aansluiting van het lokale wegennet op het regionale wegennet. Verkeersveiligheid en -leefbaarheid staan daarbij voorop.

4.2 MOBILITEITSPLANNEN

Het mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau past binnen de doelstellingen van de mobiliteitsplanning op het hogere beleidsniveau en bij de buurgemeenten. De 5 strategische beleidsdoelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen worden doorvertaald op het gemeentelijk niveau:

- Bereikbaarheid: op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- Toegankelijkheid: op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen.
- Verkeersveiligheid: verminderen van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen met het ook op een wezenlijke verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.
- Verkeersleefbaarheid: ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- Natuur en milieukwaliteit: terugdringen van de schade aan milieu en natuur.

4.3 STREEFBEELDSTUDIES

De streefbeeldstudies voor de N49/A11 en de N44/N44a zijn meegenomen in het mobiliteitsplan. De uitvoering van deze streefbeelden heeft dan ook een impact op de ontsluiting van Maldegem en de dealkernen. Het streefbeeld voor de N9 wordt als 'niet realiseerbaar' beschouwd. Het mobiliteitsplan stelt de opmaak van een visie omtrent de N9 voorop.



4.4 MASTERPLANNEN

De masterplannen voor Maldegem en Adegem worden meegenomen in het mobiliteitsplan. De voorstellen rond circulatiemaatregelen in Maldegem-centrum worden wel aangepast.

4.5 SEAP (SUSTAINABLE ENERGY ACTION PLAN)

In het kader van het milieu- en mobiliteitsbeleid engageert de gemeente zich om een Sustainable Energy Action Plan (SEAP) op te maken, waarbij het stimuleren van duurzame vervoersmodi en de verduurzaming van het wagenpark (zowel particulier als tertiair) hoog op de agenda komt te staan. De gemeente heeft tot doel 20% van het aantal voertuigkilometers te reduceren tegen 2020 en 20% van het wagenpark te elektrificeren.

De betrokkenheid van de duurzaamheidsambtenaar bij het mobiliteitsbeleid vormt een meerwaarde om de nodige milieuaspecten te integreren.



RICHTINGGEVEND DEEL



5 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

De doelstellingen uit de synthesesnota worden hieronder overgenomen.

5.1 HET VRIJWAREN EN VERSTERKEN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN MALDEGEM

- A1 Het nagaan van de mogelijkheden van een multimodale bereikbaarheid van de geplande functies bij nieuwe ontwikkelingen.
- A2 Het STOP-principe vormt het uitgangspunt van elk nieuw ontwerp.
- A3 De opmaak van een parkeerbeleidsplan met een bijhorend parkeerverwijssysteem en aandacht voor looproutes: beperking parkeerzoekverkeer, verhoging bereikbaarheid, kwaliteitsvolle ruimte in de kernen vrijwaren, mensen ontmoedigen om korte verplaatsingen met de auto te maken.
- A4 Het maximaal afstemmen van de wegencategorisering op de gewenste bereikbaarheid van diverse functies op verschillende schaalniveaus (N49/E34 en de N44 zijn dragers).
- A5 Het verhogen van de bereikbaarheid van Maldegem door bepaalde vervoerswijzen te combineren: voorzieningen voor het voor- en natransport van openbaar vervoer, fietsverhuur en de looproutes vanaf specifieke knooppunten (openbaar vervoerhaltes of parkeerzones) richting het centrum en zijn handel- en horecafuncties.
- A6 Er worden op minstens 3 locaties in het centrum en minstens 1 locatie in de kernen fietsenstallingen voorzien.
- A7 Het voeren van een stedenbouwkundig beleid omtrent meergezinswoningen waarbij er meer aandacht gaat naar de zachte vervoerswijzen.
- A8 Het zichtbaar maken van alle mogelijke doorlopende straten.
- A9 Het gedetailleerd inventariseren van de trage wegen en de uitvoering van de gewenste visie en acties.
- A10 De uitbreiding van het bovenlokaal fietsrouten netwerk en de realisatie van een lokaal fietsnetwerk als een aanvulling op het BFF. De oude spoorwegbedding vormt de ruggengraat van het netwerk. De fietsroutes worden maximaal conform aan het Fietsvademeicum uitgerust.

5.2 DE TOEGANKELIJKHEID VOOR ALLE VERVOERSMODI WAARBORGEN

- B1 Het detecteren van bestaande bottlenecks en het zoeken naar maatregelen om deze bottlenecks te beperken dan wel op te lossen (infrastructurele maatregelen, verkeerscirculatie en routing van verkeersstromen). Voor elke modus wordt de top 5 van bottlenecks aangepakt zonder nieuwe bottlenecks te creëren voor andere modi.
- B2 Behoefteteraming: het analyseren van het huidige aanbod openbaar vervoer in functie van de noden van de gebruikers. De invoering van een snelbus naar Aalter en Gent.
- B3 De realisatie van een duidelijk zichtbare hoofdhalte op de Markt geeft het openbaar vervoer een prominente plaats en zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.
- B4 Het screenen van de bestaande infrastructuur voor fietsers en voetgangers om inzicht te krijgen in de belangrijke relaties en het comfortniveau.
- B5 Toekomstige infrastructuur wordt steeds afgetoetst aan de gewenste ontwerpeisen en voldoet maximaal aan de minimumvereisten: de noodzakelijke minimale breedtes voor fiets- en voetpaden, comfortabele en overdekte fietsstallingen, voorzieningen voor personen met een beperking (bv. verlaagde stoepranden), sociale veiligheidsaspecten (bv. verlichting in fietstunnels of verlichting in winkelstraten), toegangen tot ondergrondse parkeergarages ...
- B6 Het autoluwe gebied op maat van alle langzaam verkeerdeelnemers met extra aandacht voor personen met een beperking.



5.3 HET TERUGDRINGEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN MALDEGEM

- C1 Visie op de gewenste verkeersstructuur: het beperken van sluipverkeer, het invoeren van een gerichte verkeerscirculatie en het op elkaar afstemmen van het wegbeeld, de snelheid en het gewenste verkeersgedrag.
- C2 Het aanleggen van de weginfrastructuur op maat van de verwachte gebruikers (specifieke situatie N9).
- C3 Het voorzien van infrastructureel verkeersveilige maatregelen in schoolomgevingen en het winkelgebied.
- C4 Het detecteren van de belangrijke relaties voor langzaam verkeer en het oplossen van eventuele knelpunten met gemotoriseerd verkeer door middel van nieuwe specifieke infrastructuur (bv. ongelijkvloerse fiets- en voetgangersverbindingen ter hoogte van primaire wegen).
- C5 Het organiseren van gerichte acties met betrekking tot gordeldracht, gebruik van gsm achter het stuur, snelheid, alcohol en drugs, (fiets)verlichting ...
- C6 Het gebruikmaken van alle beschikbare communicatiemiddelen om de bevolking te sensibiliseren en informeren.
- C7 Het verhogen van het aantal snelheidscontroles met 10%, dit ten opzichte van 2014 (Zonaal Veiligheidsplan).
- C8 Het verhogen van de controles op roodlichtnegatie aan 3 gevaarlijke kruispunten met 10%, dit ten opzichte van 2014 (Zonaal Veiligheidsplan)
- C9 Het uitvoeren van een ademtest bij elke interceptie van de politie.

5.4 HET VERHOGEN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE MALDEGEMSE WOON- EN SCHOOLOMGEVINGEN

- D1 De uitwerking van een visie over de gewenste en ongewenste relaties op het wegennet in de gemeente Maldegem (beperking sluipverkeer, duidelijke wegencategorisering, circulatieplan). Het verlagen van de verkeersintensiteiten in Maldegem met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.
- D2 Het afstemmen van de beschikbare ruimte voor elke verkeersdeelnemer op het beoogde gebruik (wegen in woongebieden voorrang aan langzaam verkeer, wegen met een verkeersfunctie voorrang aan gemotoriseerd verkeer). Een aanpassing van het parkeeraanbod in Maldegem-centrum geeft plaats aan een kwalitatieve leefomgeving en verhoogt de rendabiliteit van de randparkings.
- D3 Een afstemming tussen gewenste snelheden en eenduidige weginrichtingen in functie van het gewenste verkeersgedrag.
- D4 Het streven naar een aangepaste en veilige inrichting van schoolomgevingen met een hoge belasting aan gemotoriseerd verkeer.

5.5 HET TERUGDRINGEN VAN DE SCHADE AAN DE MALDEGEMSE NATUUR EN HET MILIEU TEN GEVOLGE VAN HET VERKEER

- E1 Bij de opmaak van een circulatieplan het omrijden beperken én tegelijk rekening houden met een veilige en vlotte doorstroming.
- E2 Het stimuleren van fietsgebruik aan de hand van investeringen in fietsinfrastructuur en een positief fietsimago.
- E3 De helft van de korte verplaatsingen (tot 5 km) gebeurt te voet of met de fiets.
- E4 Het verlagen van de voertuigkilometers met 10%, dit ten opzichte van 2015 (SEAP)..
- E5 Het verlagen van de voertuigkilometers van lichte en zware vrachtwagens met 5%, dit ten opzichte van 2015 (SEAP)..
- E6 De elektrificatie van personenwagens met 2%, dit ten opzichte van 2015 (SEAP).





6 BELEIDSSCENARIO

Dit hoofdstuk is de beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling. Een inleiding schetst de samenhang en het mobiliteitsverhaal. Aansluitend volgt een uitwerking volgens de voorgeschreven werkdomeinen A-B-C.

6.1 INLEIDING

Het mobiliteitsbeleid in Maldegem zet in op duurzaam verplaatsingsgedrag, met de nadruk op voetgangers en fietsers. Dit is geen beleid tegen de auto, wel tegen de auto op de verkeerde plaats. De autodruk heeft een verdringend effect op de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer.

In dit beleidsplan wordt ernaar gestreefd om dat verdringingseffect tegen te gaan op lokale wegen. In die zin wordt er 'bottom-up' gewerkt. De wegen van hogere categorie blijven het gemotoriseerde verkeer opvangen en waar mogelijk gebeurt dat vlotter. Op de lokale wegen type III verschuift de prioriteit van het gemotoriseerd verkeer naar voetgangers en fietsers. Op lokale wegen type I en II gebeurt dat met voet- en fietspaden en/of snelheidsremming en/of aangepaste gemengde inrichting. Op lokale wegen type III gebeurt dat door in te zetten op combimobiliteit en het stimuleren van duurzame vervoerswijzen.

6.2 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

Het eerste werkdomein behandelt de ruimtelijke aspecten van het gewenste mobiliteitsbeleid. Er is een belangrijke koppeling met het ruimtelijk structuurplan.

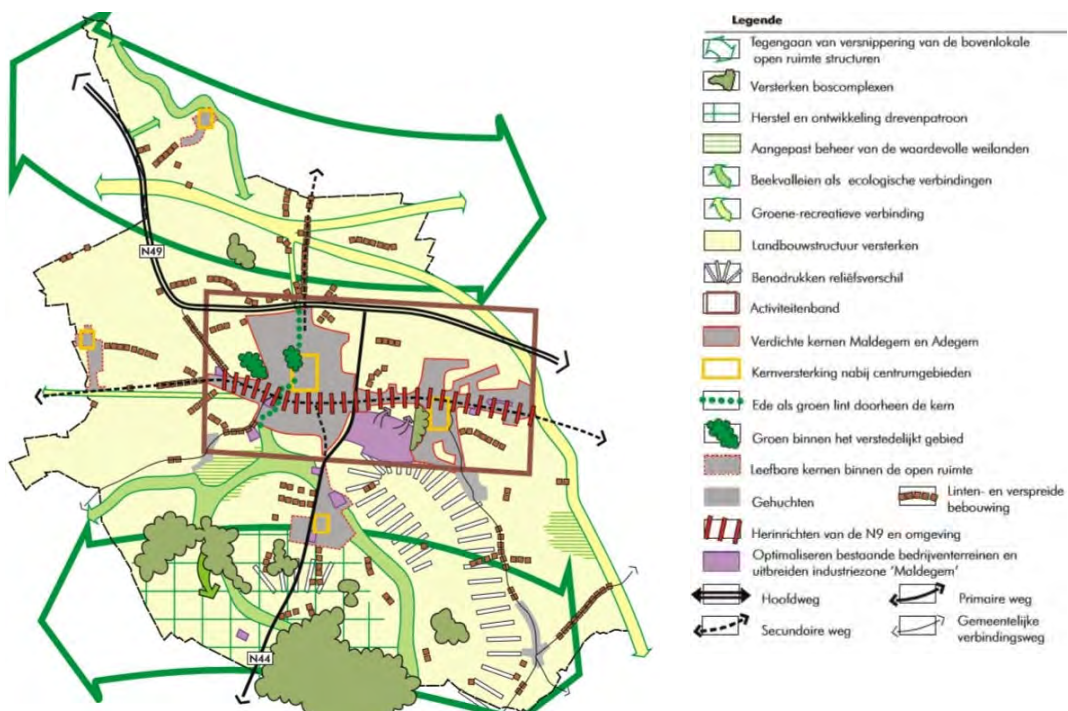
6.2.1 A1 RUIMTELIJKE PLANNING

Ruimtelijke structuur

Het ruimtelijk structuurplan van 2007 geeft de ruimtelijke visie van de gemeente weer. Maldegem-Adegem wordt uitgebouwd als een activiteitenband omringd door een waardevolle open ruimte. De visie voor de implementering van toekomstige ontwikkelingen is gebaseerd op het versterken van de kernen met wonen, werken en voorzieningen om duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Bedrijvigheid wordt gekoppeld aan het bestaande bedrijventerrein Krommewege. De open ruimte blijft behouden en wordt waar mogelijk versterkt en uitgebreid.

Wijzigingen van visies en acties ten opzichte van het structuurplan van 2007 worden opgevolgd in functie van de opmaak van een Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte waarin verschillende disciplines vervat zullen zitten.





Figuur 3: Gewenste ruimtelijke structuur Maldegem (Bron: GRS Maldegem)

(Nieuwe) ruimtelijke (her)ontwikkelingen

Voor alle nieuwe ontwikkelingen - of bestaande ontwikkelingen die belangrijke wijzigingen ondergaan - met een aanzienlijk of onzeker effect op de mobiliteit, wordt er een inschatting van de mobiliteitseffecten verwacht. In relatie tot de grootte van de ontwikkeling gaat het om:

- Mobiliteitstoets = invullen van de voorgeschreven checklist (beschikbaar op <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober.php>) die de mobiliteitskenmerken van een project weergeeft. Het is in hoofdzaak een kwalitatieve beschrijving aangevuld met beschikbare kwantitatieve cijfers en indien nodig een aanbeveling met betrekking tot kleine knelpunten. De mobiliteitstoets verantwoordt waarom er voor een project geen mobiliteitsstudie noodzakelijk is, of geeft aanleiding tot de opmaak van een mobiliteitsstudie (in samenspraak met de mobiliteitsdienst). De ondergrens van een mobiliteitstoets ligt op:
 - 100 woningen;
 - kantoren zonder loket met bvo > 3 000 m²;
 - kantoren met loket met bvo > 2 000 m²;
 - bedrijven, KMO met bvo > 8 000 m²;
 - handel dagelijkse sector met bvo > 750 m²;
 - handel niet-dagelijkse sector met bvo > 1 250 m²;
 - mortuarium met bvo 50 zitplaatsen;
 - openbare rotatieparking vanaf 50 parkeerplaatsen.
- Mobiliteitsstudie (MOBER): Bij een nieuw project legt het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning van 3 juli 2009 op dat de aanvrager boven bepaalde grenzen een mobiliteitsstudie moet maken. Daarin



wordt berekend wat de gevolgen van het project zullen zijn en hoe milderende maatregelen de 'draagkracht van de omgeving' kunnen bewaren. Dat kan gaan van infrastructurele aanpassingen tot een beperking van het project. Een volwaardige mobiliteitsstudie is verplicht vanaf:

- 250 wooneenheden;
- handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met bvo > 7 500 m²;
- industrie, KMO en ambacht met bvo > 15 000 m²;
- 200 parkeerplaatsen.

Voor het opmaken van een mobiliteitstoets zijn grenswaarden gedefinieerd, maar het zijn geen wettelijke criteria zoals bij de opmaak van een MOBER. De gemeente Maldegem zal de ondergrenswaarden als normen hanteren in functie van de opmaak van een mobiliteitstoets. De gemeente maakt samen met de dienst stedenbouw een actieplan / verordening op en communiceert het plan naar de bevolking. Om de grenswaarden af te kunnen dwingen, is de opmaak van een verordening noodzakelijk.

Er wordt bij nieuwe ontwikkelingen aandacht besteed aan flankerende maatregelen om duurzame alternatieven te promoten zoals korte voetgangersverplaatsingen, comfortabele fietsverplaatsingen en -stallingsruimte, korte relaties met de meest frequente OV-haltes, het faciliteren van deelfietsen ... Hierover is in een vroege fase van nieuwe ontwikkelingen steeds afstemming met de mobiliteitsdienst noodzakelijk met betrekking tot:

- de tussenkomst van de private partners in de realisatie van een fiets- en voetgangersvriendelijk openbaar domein;
- financiële lasten bij bestaande en nieuwe wegenis, vb. tekort aan parkeerplaatsen en fietsenstallingen.

Inrichtingsprincipes

Er worden algemene inrichtingsprincipes opgemaakt voor woonuitbreidingsgebieden, verkavelingen, industrieterreinen ... De diverse disciplines stellen een lijst op met algemene basisprincipes die ter beschikking gesteld wordt aan verkavelaars. De inrichtingsprincipes kunnen een uitspraak doen over:

- bebouwingsdichtheid
- aandeel groen en openbare ruimte
- relatie tot omgeving en integratie/digitalisatie trage wegen
- aandacht besteden aan duurzame vervoersmiddelen
- wegbeeld
- verkeersveiligheid
- duurzaam bouwen en duurzame energie
- ...

6.2.2 A2 STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT

Masterplan Maldegem

Het masterplan Maldegem focust op de potenties van de Markt en de aantakende straten en heeft tot doel een leefbare kern te creëren. Er zijn concepten opgemaakt voor verschillende thema's om een leesbaar verhaal te maken. Er wordt ingezet op een verdichting van het centrum met publieksfuncties als drager van het centrum. Om de toegankelijkheid van het centrum voor alle vervoersmodi te waarborgen



én de verblijfskwaliteit te verhogen, worden circulatiemaatregelen uitgevoerd. Met de uitbouw van eenrichtingsstraten, de ontsluiting van rand- en centroparkings met aanloopstraten en de aanpassing van snelheidsregimes wordt er meer ruimte gegeven aan langzaam verkeer. De Ede vormt een drager van groen en trage weggebruikers. De maatregelen van het masterplan worden uitgevoerd. Het mobiliteitsplan zorgt voor een aanvulling op de circulatiemaatregelen (zie hoofdstuk 3.6.3.4).

Masterplan Adegem

In Adegem centrum wordt het ontwerp van publieke structuren ingezet om de groei van het dorp gecontroleerd en kwalitatief te begeleiden. Er worden ontwerprichtlijnen voorgesteld om materialisatie, groeninplanting, meubilair en profielen vast te leggen per structuur. De inrichting van de centrumstructuur moet zorgen voor een dorpsgevoel en wordt de drager van bestaande en nieuwe publieke functies. Het voorstel voor de N9 markeert Adegem langs de N9 en geeft meer plaats aan voetgangers en fietsers. De maatregelen van het masterplan worden uitgevoerd.

BPA Hof Ter Ede

Het BPA Hof ter Ede voorziet in de realisatie van een gemengd bebouwd weefsel in het binnengebied Hof ter Ede. De ontwikkeling van het binnengebied moet stimulerend optreden voor de kernversterking door een kwalitatieve invulling te geven aan het binnengebied, geënt op de fysieke context van de Ede. Daarbij wordt gestreefd naar een gezonde mix van functies met een gedifferentieerd woningaanbod. De Ede wordt ingebed in een groene long en het gebied is doorwaadbaar voor fietsers en voetgangers. Er loopt een fietspad tussen de Markt en de Weggevoerdenlaan dat in het BFF zal opgenomen worden (via wijzigingscommissie). Centraal is er een publieke ontmoetingsruimte.

PRUP Krommewege

Het PRUP werd opgemaakt in functie van de opgelegde taakstelling inzake de realisatie van lokale en regionale bedrijventerreinen. Het voorziet een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein in noordelijke richting.

De hoofdontsluiting van Krommewege gebeurt via de N44. Hiertoe wordt een centrale verzamelas voorzien die door een aangepast wegprofiel en karakter, een aaneengesloten weg vormt doorheen het bedrijventerrein. Een secundaire ontsluiting verloopt via een nieuwe ontsluitingsweg op de N9. De secundaire toegang wordt gemonitord om een beeld te krijgen van het verkeer dat deze ontsluiting gebruikt. Deze monitoring bestaat uit nulmetingen en diverse vervolgmetingen. Op basis van de monitoring worden conclusies getrokken en desgevallend maatregelen getroffen.



RUP Woonzorgcentrum Kleit

Het RUP WZC Kleit omvat de aansnijding van een binnengebied in Kleit voor de realisatie van onder andere een woonzorgcentrum met aansluitend twee zones voor serviceflats.

Het project wordt ingebed in de kern van Kleit om zoveel mogelijk in te zetten op nabijheid en duurzame verplaatsingen.

Masterplan Maricolen

Het masterplan Maricolen omvat de herontwikkeling van het huidige Instituut Zusters Maricolen aan de Markt. Er wordt een nieuwbouwwolume gerealiseerd van ongeveer 9 000 m² in functie van een basisschool en een secundaire school. De bestaande school Maricolen en de Broederschool aan de Zwarte Zusterslaan worden hierin ondergebracht. Dit resulteert in een totaal van ongeveer 1 700 leerlingen en 250 personeelsleden. Op de huidige site volgen 750 leerlingen les en zijn er 90 personeelsleden werkzaam. Het masterplan zorgt bijgevolg voor meer dan een verdubbeling van het aantal leerlingen en personeelsleden. Het bestaande klooster is beschermd en wordt gerenoveerd. Het schooldomein is voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk via de bestaande parking achter de woningen in de Brielstraat, waar een aparte in- en uitgang wordt voorzien om de verkeersveiligheid te verhogen. Voor voetgangers en fietsers gebeurt de toegang maximaal via de Markt en het fietspad langs de Ede.

6.2.3 A3 CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

Om een consequent mobiliteitsbeleid te kunnen voeren is een duidelijk kader belangrijk. Het indelen van de wegen in categorieën is hiervoor een belangrijke tool. Daarbij krijgt elke weg een functie toebedeeld. Het is een theoretisch kader waaraan bepaalde praktische invullingen op het terrein gekoppeld kunnen worden. In Vlaanderen worden de wegen onderverdeeld in hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Op elk niveau is een onderscheid mogelijk tussen verbindingswegen (type I) en ontsluitingswegen (type II).

Voor Maldegem wordt er een wegencategorisering op korte en op middellange termijn vooropgesteld in functie van de realisatie van de streefbeelden van de N49/E34 en de N44.

Wegencategorisering korte termijn

Hoofdweg: N49/E34

Primaire weg type I: N44

Secundaire wegen type I:

- N9 tussen Brugge en de N44a

Secundaire wegen type II:

- N410 tussen de N49/E34 en Nederland
- N44a (als aansluiting van de N9 op de N44)



Secundaire weg type III:

- N9 tussen de N44a en Eeklo

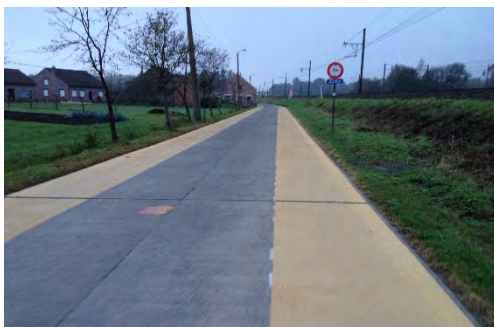
Lokale wegen type I:

- de Hillestraat – Kruisken – Heulendonk – Kleemputte – Appelboom – Vierweegse – Kruiplit
- N499 (Zwepe – Veldekens)
- N498 (als aansluiting van de N9 op de N49)

Lokale weg type II:

- de Francis de Meeuslaan – Schautenstraat – Bogaardestraat
- de lus Krommewege-Industrielaan-Vliegplein
- de Gidsenlaan
- de Brugse Steenweg – Westeindestraat
- de Mevr. Courtmanslaan – Gentse Steenweg
- de Stationsstraat (deel tussen rondpunt N9 en Brielstraat)
- de Aardenburgkalseide – Noordstraat (vanaf kruispunt Oude Aardenburgse Weg)
- de Passiedreef
- de Kleitkalseide (tot bebouwde kom en/of wijziging snelheidsregime).
- de Halledreef
- de Heirweg (tot bebouwde kom en/of wijziging snelheidsregime).
- de Pastoor De Swaeflaan (tot bebouwde kom en/of wijziging snelheidsregime).
- de Waterpolder (tot bebouwde kom en/of wijziging snelheidsregime).
- Adegem-Dorp
- Oude Staatsbaan

De lokale wegen type II worden waar mogelijk ingekort zodat ze niet meer door de kernen lopen en er meer verblijfsgebied in de kernen kan gecreëerd worden als gevolg van de categorisering als lokale weg type III. Deze wegen kunnen dan ingericht worden volgens de principes in Tabel 4 op pagina 70. Bijvoorbeeld in de Pastoor De Swaeflaan loopt de lokale weg type II tot Paardekerkhof. Het wegbeeld van de Pastoor De Swaeflaan bestaat tussen de N9 en de Donkstraat enkel uit een ruim 6 m brede 2x1 weg. Het verschil in wegencategorisering zou ook uit het wegbeeld moeten blijken door bijvoorbeeld een smallere rijbaan en gemengd verkeer op de lokale weg type III te voorzien en fietsuggestiestroken op de lokale weg type II. Tussen beide wegtypes kan een poorteffect (cfr. hoofdstuk 6.3.4) gecreëerd worden om het verschil in wegbeeld aan te kondigen.

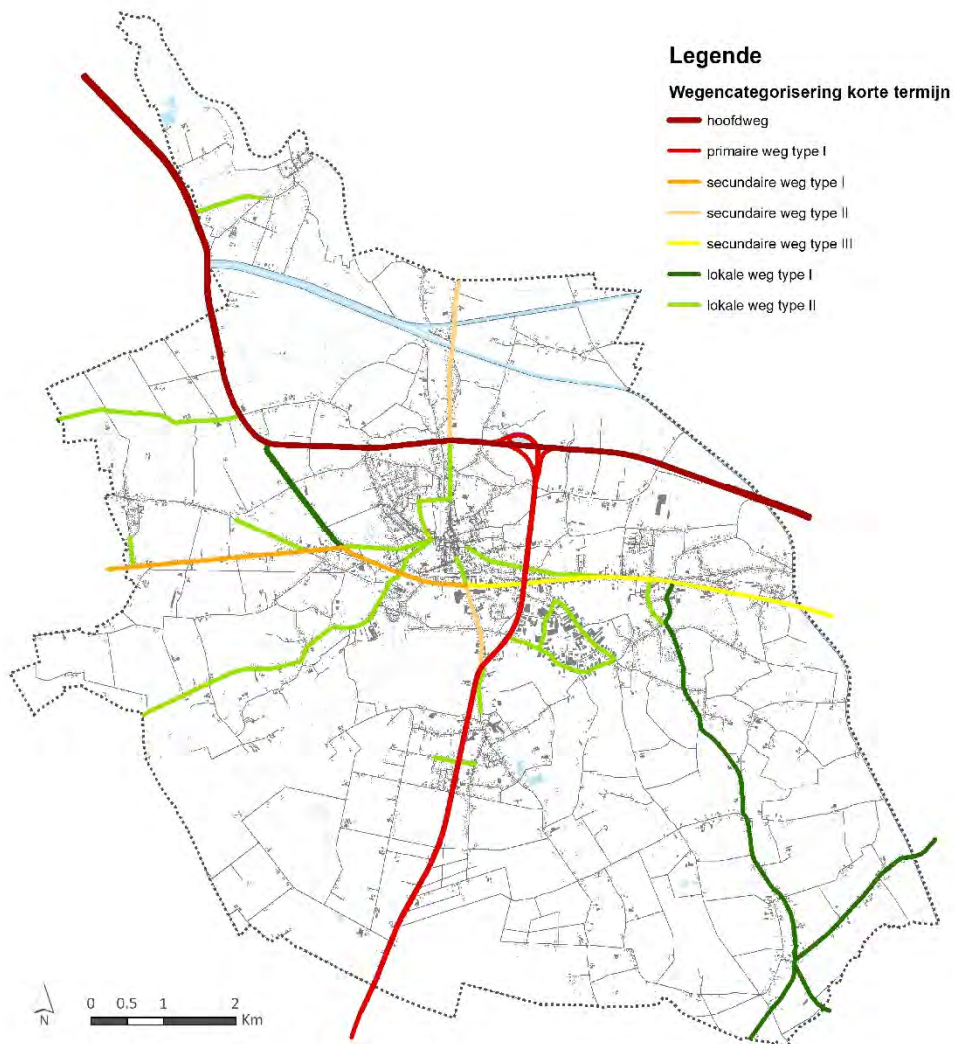


Figuur 4: Voorbeeld fietsuggestiestroken



De lokale weg type I Francis de Meeuslaan – Schautenstraat – Bogaardestraat wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II in functie van de aanleg van degelijke fietsinfrastructuur en het eerder ontsluitende dan verbindende karakter.

Lokale wegen type III: Alle andere wegen worden aanzien als erfontsluitingswegen. Dat wil zeggen dat er in principe geen ander gemotoriseerd verkeer rijdt dan het verkeer dat in die straat of wijk zijn herkomst of bestemming heeft. Lokale wegen type III hebben slechts één aansluiting op een weg van hogere categorie en geven geen verbinding tussen hoger gecategoriseerde wegen, zodat doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt.



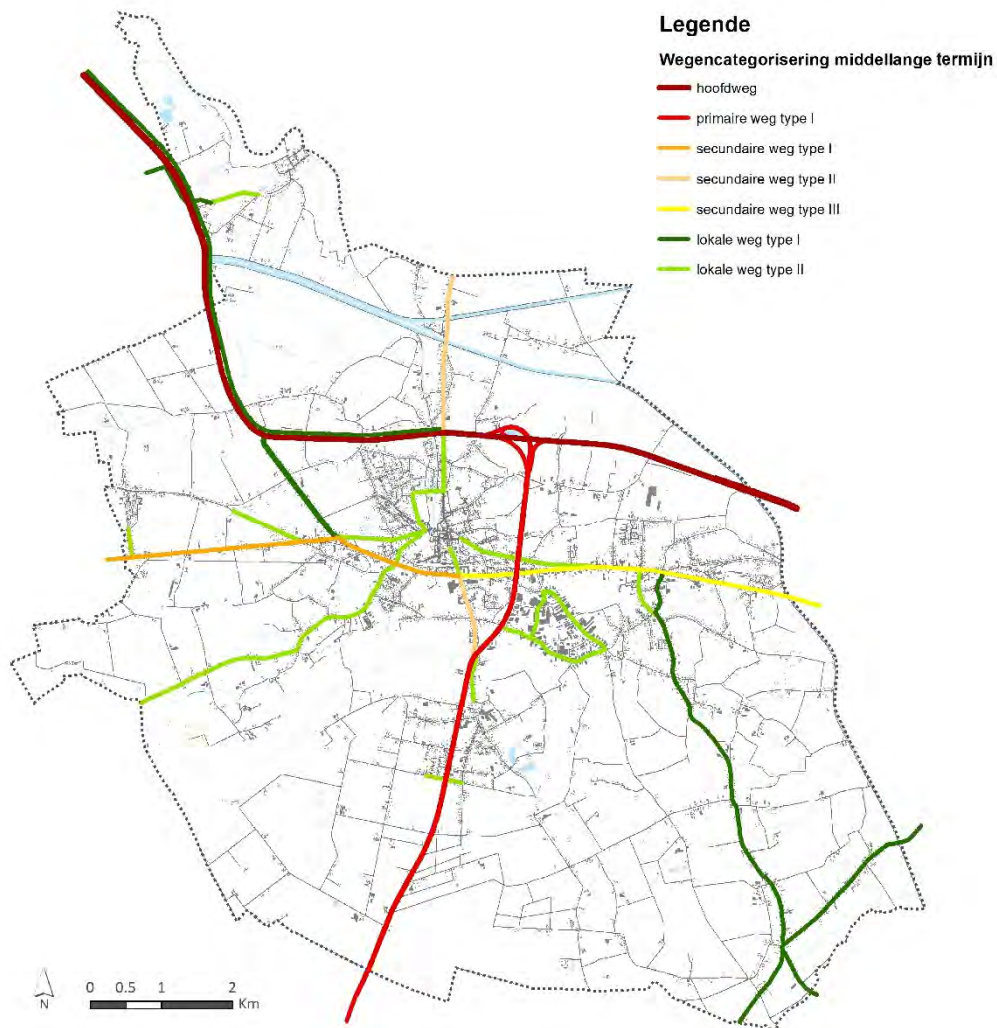
Figuur 5: Wegencategorisering korte termijn



Wegencategorisering middellange termijn

De realisatie van de streefbeeldstudies van de N49/E34 en de N44 zorgt voor volgende wijzigingen van de wegencategorisering:

- ventwegen E34 als nieuwe lokale wegen type I;
- aansluiting E34 op Waterpolder als nieuwe lokale weg type I (in functie van streefbeeld);
- Passiedreef van lokale weg type II naar lokale weg type III.
- Lievevrouwdreef van lokale weg type III naar lokale weg type II
- Halledreef van lokale weg type II naar lokale weg type III



Figuur 6: Wegencategorisering middellange termijn

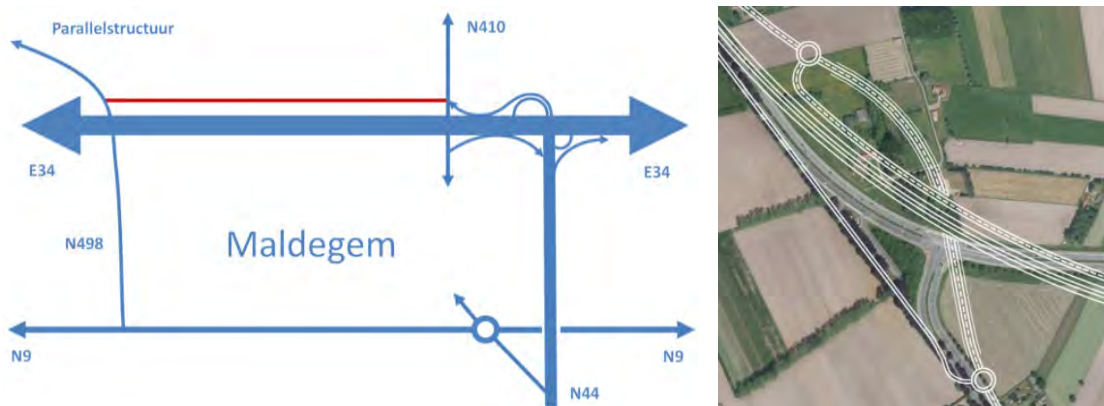
Impact streefbeelden

Streefbeeld N49/E34

Scenario 3 wordt in het addendum van het streefbeeld N49/E34 als meest valabel beschouwd voor het knooppunt N49/E34, N410 en N44. Het bestaande verkeerslichtengeregelde kruispunt van de N410a en de



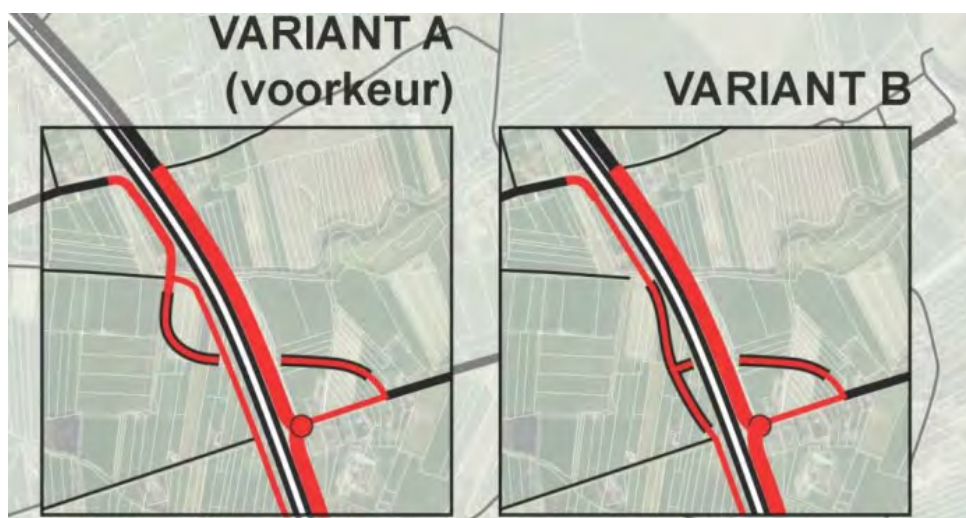
E34 wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising waarbij de N410a over de E34 gebracht wordt. Er worden ook op- en afritten voorzien conform het streefbeeld van en naar de E34 kant Antwerpen. Bijkomend wordt een keerlus voorzien in de ZO-hoek van het bestaande aansluitingscomplex. De parallelweg kan beschouwd worden als een lokale weg type I. Of de weg zal overgedragen worden aan de gemeente is nog niet duidelijk.



Figuur 7: Scenario 3 knooppunt N410-N49/E34-N44 en ondergrondse aansluiting N498 (Bron: Addendum Startnota N49/E34 Damme – Maldegem)

Voor de aansluiting van de parallelweg op de Koning Albertlaan gaat de voorkeur naar een ondergrondse kruising met de E34. Het voordeel is het beperktere ruimtebeslag en het ontmoedigen van het gebruik van de parallelweg als sluiproute.

In de bestaande situatie sluit Waterpolder aan op de N49/E34 via een voorrangsgeregeld kruispunt. Waterpolder maakt op die manier een verbinding tussen Middelburg en Moerkerke. Bij de uitvoering van het streefbeeld van de N49/E34 zal Waterpolder via een tunnel onder de N49/E34 aansluiten op de Hoornstraat om dan pas een verbinding te maken met het westelijk deel van Waterpolder. Waterpolder kan behouden blijven als lokale weg type II.



Figuur 8: Aansluiting Waterpolder op N49/E34 (Bron: Startnota N49/E34 Damme – Maldegem)



Celieplas zal in navolging van het streefbeeld van de N49/E34 geen aansluiting voor gemotoriseerd verkeer meer krijgen op de N49/E34. De selectie van lokale weg type II wordt daarbij gewijzigd naar lokale weg type III.

Vakebuurtstraat ten zuiden van de N49/E34 krijgt geen doorgang voor gemotoriseerd verkeer onder de N49/E34. Enkel fietsers en voetgangers zijn toegelaten.

Belangrijke aandachtspunten bij het streefbeeld zijn:

- sluijverkeer vanaf N498 via de Butswervestraat en Buurtstraat;
- conflicten fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de kruising van de fietstunnel met de oostelijke parallelweg;
- veriadiging kruispunt N9 met N44a: omwille van die reden is de gemeente Maldegem voorstander om bij de technische uitdieping van het kruispunt E34 – N410a een volwaardige afrit naar de zuidelijke zijde van de N410a te onderzoeken;
- voldoende lange weefzone tussen de oprit van de N44 en de afrit naar de N410a
- afstand tussen de 2 nieuwe kruispunten op de N410a

Streefbeeld N44

Er is nog geen keuze gemaakt voor de aansluiting van Kleit en Krommewege op de N44. Afhankelijk daarvan kan de wegcategorisering wijzigen. De gemeente geeft de voorkeur aan een ontsluiting via de Lievevrouwdreef en een trage doorsteek voor voetgangers en fietsers via de Halledreef. Ook voor landbouwers zou via de Halledreef de OW-doorsteek moeten kunnen gerealiseerd worden, weliswaar via een gescheiden tracé.

Op middellange termijn zal de parallelweg langs de N49/E34 gecategoriseerd worden als een lokale weg type I, net als de Koning Albertlaan. De N498 Koning Albertlaan heeft na de realisatie van het streefbeeld geen functie op bovenlokaal niveau meer. Deze functie wordt vervuld door de N44a die de verbinding maakt met de N44 en de N49/E34. De N498 heeft dan eerder een lokale functie en moet gedowngraded worden. Een aangepast wegprofiel en aangepaste snelheid zijn hier gewenst. De hoofdfunctie van de Koning Albertlaan zal het verbinden van Maldegem met Middelburg en De Hoorn zijn, terwijl een lokale weg type II eerder de ontsluiting van een gebied regelt. De ontsluiting van Maldegem naar het hogere wegennet moet via de N44a verlopen. De Passiedreef zal niet meer aansluiten op de N49/E34 en zal gecategoriseerd worden als een lokale weg type III.

Belangrijke aandachtspunten bij het streefbeeld zijn:

- oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers
- oversteekvoorzieningen voor landbouwverkeer
- verkeersleefbaarheid

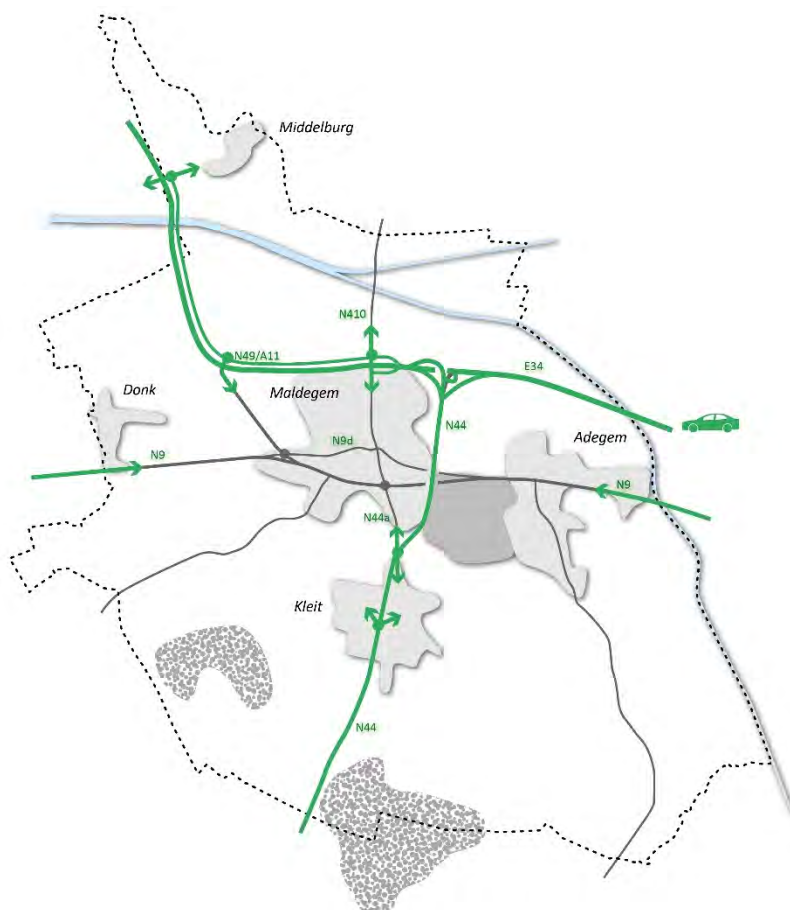
Bereikbaarheid

Bij de realisatie van de streefbeelden van de N49 en N44 wijzigt de bereikbaarheid van de gemeente. De toekomstige bereikbaarheid, voor zover die al gekend is, wordt in wat volgt beschreven en aangeduid op Figuur 10.



Maldegem zal niet meer rechtstreeks bereikbaar zijn vanaf de N49/E34 maar via een parallelweg die drie aansluitingspunten heeft met bestaande wegen, met name de N410, de Koning Albertlaan en de Waterpolder. Vanaf die aansluitingen kan het onderliggende wegennet van Maldegem bereikt worden.

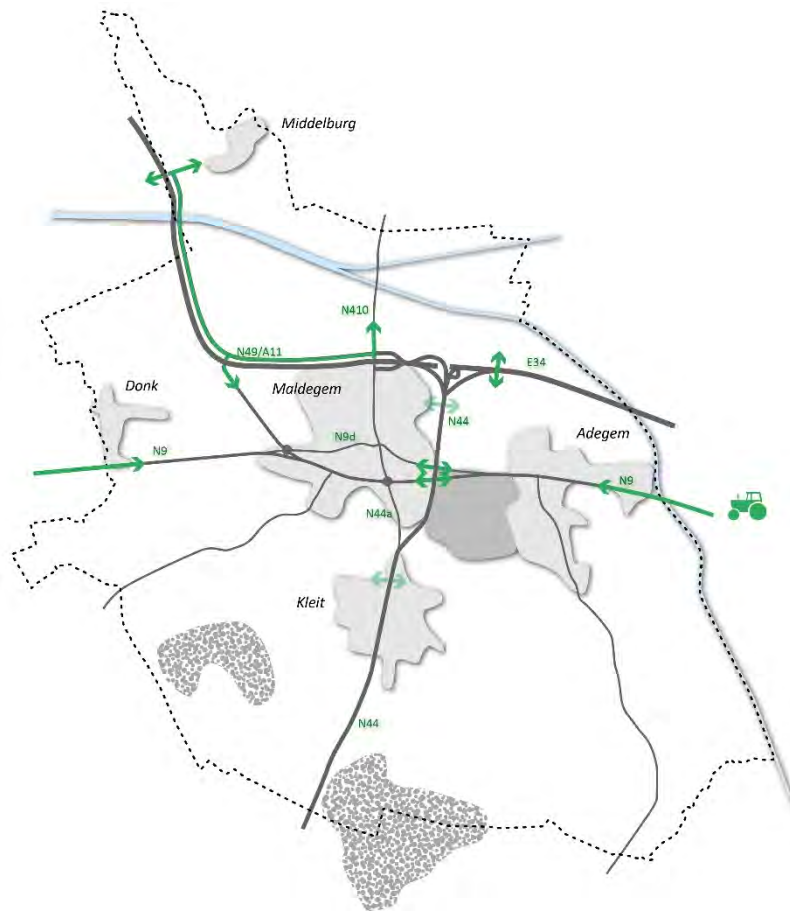
Vanaf de N44 zal Maldegem bereikbaar zijn via twee aansluitingspunten, met name een gebundelde of uitgestrekte knoop ter hoogte van de N44a en een halve knoop ter hoogte van de Lievevrouddreef. De halve knoop is enkel voor verkeer van en naar Aalter. Het verkeer uit Kleit zal van en naar de N49/E34 via de aansluiting ter hoogte van de N44a moeten rijden.



Figuur 9: Bereikbaarheid Maldegem autoverkeer tgv streefbeeld

Het landbouwverkeer mag geen gebruikmaken van de N49/E34 en de N44. Het kan wel gebruikmaken van de nieuwe parallelweg om de verbinding tussen noord en zuid te maken via de drie aansluitingspunten op de E34. Aansluitend zorgt de gemeente voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Celieplas om de relatie tussen noord en zuid te versterken. De Broekhuizenstraat wordt doorgetrokken tot aan de Bredeweg en de onderdoorgang via Steentjes zal realiteit worden. De oost-westbewegingen kunnen zeker via de N9 en N9d plaatsvinden. Andere verbindingen zijn nog niet bevestigd. De Kleine Katsweg is in het streefbeeld aangeduid als een te onderzoeken verbinding voor landbouwverkeer. Waar de halve knoop zich ter hoogte van Kleit situeert, wordt een oost-west verbinding voor fietsers en voetgangers voorzien. Het gemeentebestuur wou deze oost-westverbinding ook voor het landbouwverkeer en is voorzien in het streefbeeld.





Figuur 10: Bereikbaarheid Maldegem landbouwverkeer tgv streefbeelden

Verkeersleefbaarheid

Maldegem heeft de intentie om in de kernen en op de kleine lokale wegen maximaal in te zetten op woonkwaliteit en verblijfsruimte door duurzame vervoerswijzen te stimuleren. De lokale wegen type III ontsluiten naar de meest nabije weg van hogere categorie. Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt geconcentreerd op de gekozen assen van lokale wegen type I en II, de secundaire wegen en de hoofdwegen.



6.3 WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

Werkdomein B beschrijft de netwerken voor de verschillende verplaatsingswijzen. Eerst komen de stappers en trappers aanbod, gevolgd door openbaar vervoer en privaat gemotoriseerd verkeer.

6.3.1 B1 VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Verblijfsgebieden

De gemeente Maldegem heeft verschillende woonkernen met een eigen densiteit en ligging. Elk van deze kernen is een verblijfsgebied waar mensen wonen, werken, winkelen, naar school gaan, sporten ...

De kernen op zich zijn niet uitgestrekt en de afstanden lenen zich perfect voor voetgangersverplaatsingen. Het is daarom belangrijk om de voetgangersverplaatsingen te faciliteren en veilig te laten verlopen. Dat gebeurt enerzijds door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag te houden en anderzijds door aangepaste voetgangersvoorzieningen aan te leggen. Door middel van verkeersremmende maatregelen en/of controles, wordt in de straten binnen de verblijfsgebieden die gecategoriseerd werden als lokale wegen type III, waar mogelijk en handhaafbaar een snelheidsregime van 30 km/u of lager ingevoerd. Dit geldt niet voor alle lokale wegen type III, maar is afhankelijk van de lokale situatie. De afweging en invoering gebeurt aan de hand van een stappenplan:

- Bij nieuwe wegen in verblijfsgebieden wordt zoveel mogelijk een snelheidsbeperking van 30 km/u of lager gerealiseerd.
- Recente (< 10 jaar) verkavelingen worden geïnventariseerd om een prioriteitenlijst op te kunnen stellen in functie van een herinrichting.
- Om 30 km/u of lager af te kunnen dwingen bij recente (< 10 jaar) en nieuwe verkavelingen wordt de weginrichting aangepast.

Een aangename inrichting van verblijfsgebieden zorgt voor meer leefkwaliteit in de kernen. Het inbrengen van kwaliteit wordt vaak uitgetekend in de vorm van een masterplan. Voor de kern van Maldegem en Adegem werd reeds een masterplan opgemaakt. Beide masterplannen scheppen het kader voor de herinrichting van de kernen en alle daarmee gepaard gaande maatregelen. De masterplannen benutten de kansen voor verblijfskwaliteit die geboden worden door het overkoepelende mobiliteitsverhaal binnen dit mobiliteitsplan:

- In Maldegem kunnen de potenties van het centrum, de Markt en de aantakende straten volop aangesproken worden. Per thema zijn in het masterplan concepten uitgewerkt om een leesbaar verhaal te maken. Er wordt ingezet op een verdichting van het centrum met publieksfuncties als drager van het centrum. Met de uitbouw van eenrichtingsstraten, de inrichting van aanloopstraten van randparkings en de aanpassing van snelheidsregimes wordt langzaam verkeer aangemoedigd. De Ede vormt een drager van groen en trage weggebruikers.
- In Adegem centrum wordt het ontwerp van publieke structuren ingezet om de groei van het dorp gecontroleerd en kwalitatief te begeleiden. Er worden ontwerprichtlijnen in het masterplan voorgesteld om materialisatie, groeninplanting, meubilair en profielen vast te leggen per structuur. De inrichting van de centrumstructuur moet zorgen voor een dorpsgevoel en wordt de drager van bestaande en nieuwe publieke functies. Het voorstel voor de N9 markeert Adegem langs de N9 en geeft meer plaats aan voetgangers en fietsers.



Verblijfsgebieden moeten in het teken staan van de personen die er verblijven. Straten in verblijfsgebieden hoeven dus niet steeds enkel door voertuigen gebruikt te worden, ze kunnen bijvoorbeeld ook dienstdoen als speelstraat.

Een speelstraat is een straat die gedurende een bepaalde periode volledig voorbehouden is voor spelende kinderen en de buurtbewoners. Tijdens de speelstraat wordt de straat volledig of gedeeltelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Een speelstraat vindt hoofdzakelijk plaats in de paas- en zomervakantie. De aanvraag gebeurt door de bewoners van de straat, aangezien zij de noden van hun straat kennen. Een straat komt in aanmerking als speelstraat als:

- de straat in een woonzone ligt;
- de snelheid in de straat beperkt is tot 50 km/u;
- er geen openbaar vervoer door de straat rijdt;
- er geen belangrijk doorgaand verkeer door de straat rijdt;
- de omliggende straten na de invoering van de speelstraat bereikbaar blijven;
- voldoende bewoners van de straat akkoord gaan om een speelstraat in te richten.

Ook de gemeente Maldegem wil dit graag mede mogelijk maken. Bewonersinitiatieven hierrond worden volop ondersteund en gepromoot. Het succes van speelstraten is grotendeels afhankelijk van de inzet van de bewoners zelf.

Voetpaden

Elke kern moet beschikken over volwaardige voetgangersinfrastructuur. Ze moeten voldoen aan het DOD-principe (Mobiël Vlaanderen, 2009). Dit principe staat voor Doorgang, Oppervlak en Drempelloos. De minimale obstakelvrije ruimte moet daarbij 1,5 m bedragen (zonder verkeersborden), maar is vanzelfsprekend meer in drukker straten. De minderbordengids zal de basis vormen voor de analyse van de huidige aanwezige signalisatie in het straatbeeld. Bij weinig en heel traag gemotoriseerd verkeer kan een aangepaste inrichting worden toegepast zoals een woonerf of doodlopende straat.

Met het oog op de verhoging van de toegankelijkheid worden diverse, noodzakelijke aanpassingen binnen het openbaar domein uitgevoerd (cfr. actie 2-02-03-1 Meerjarenplanning 2014-2019). De noodzakelijke aanpassingen worden gesignaleerd via het meldpunt toegankelijk Maldegem. Jaarlijks wordt door de inclusieambtenaar een overzicht opgemaakt van de meldingen en knelpunten. De stuurgroep toegankelijkheid brengt advies uit en stelt prioriteiten. Het College van Burgemeester en Schepenen beslist over de uitvoering.

Er wordt systematisch toegezien op het garanderen van de toegankelijkheid bij de opstart en de uitvoering van projecten (cfr. actie 2-02-03-04 Meerjarenplanning 2014-2019).

Trage wegen

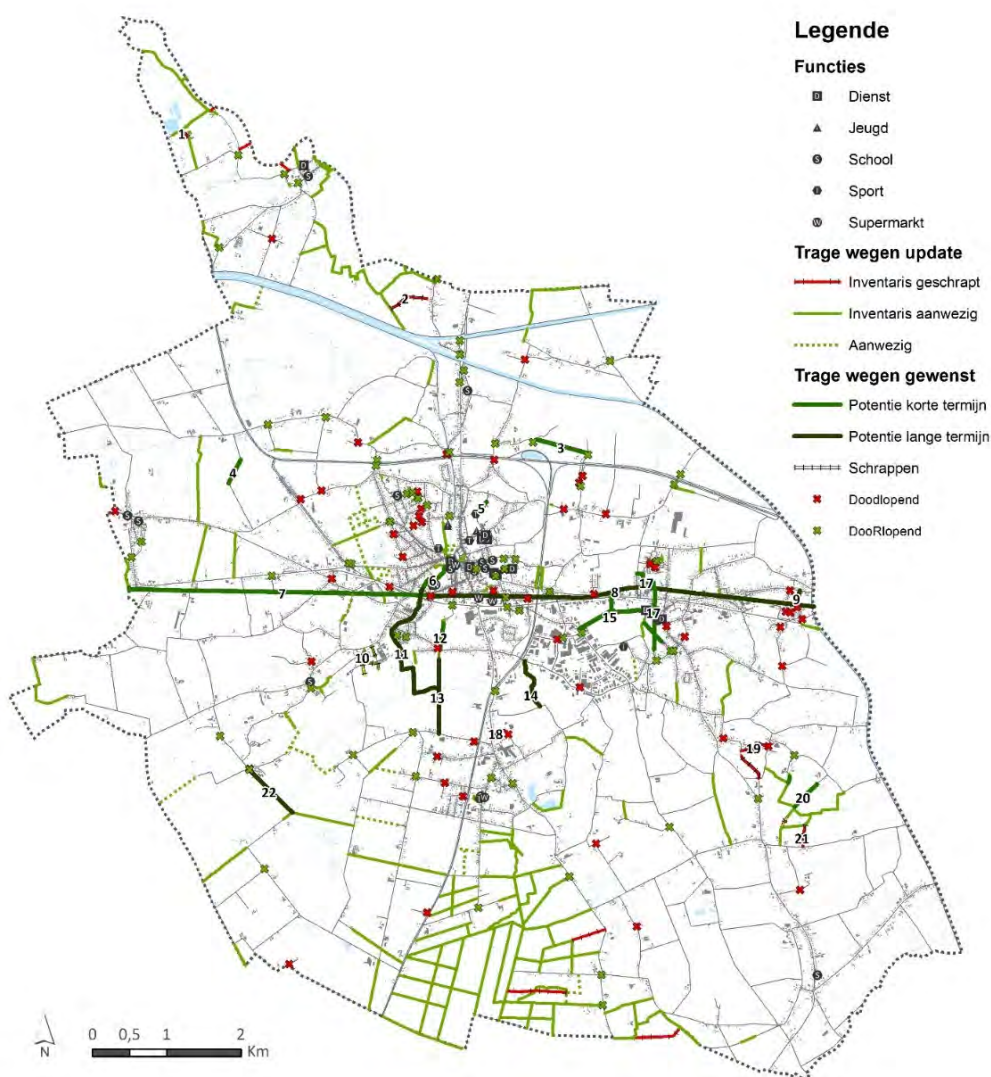
De gemeente Maldegem gaat inzetten op de inventarisatie en digitalisatie van trage wegen. Er gebeurde een eerste inventarisatie van de trage wegen op het hele grondgebied op basis van kaartmateriaal. Voor Adegem bestaat er een gedetailleerd plan van de trage wegen. De volgende stap is het in kaart brengen van het onderhoud, het gebruik en de staat van de trage wegen en de uitbouw van een trage wegenbeleid. Om dit nauwgezet op te volgen, wordt de betrokkenheid van burgers gezocht, bijvoorbeeld door een peter- en meterschap te introduceren.



Op basis van de inventaris wordt een beleidsplan trage wegen opgemaakt waarin de visie over de ontwikkeling van het trage wegennetwerk wordt uitgewerkt. Het beleidsplan omvat de wenselijke acties en bijhorende timing om het trage wegennetwerk aan te pakken. Er wordt eerst ingezet op de trage wegen die ingeschakeld kunnen worden voor functionele verplaatsingen en vervolgens voor recreatieve verplaatsingen (prioriteitsgewijze aanpak).

De potenties voor trage wegen zijn opgenomen in Figuur 11. Onderstaande prioriteitenlijst kan daarbij gevolgd worden:

- schrappen van trage wegen op korte termijn: nrs. 10 – 19 – 21 – 18 – 2 – 1
- realisatie van trage wegen op korte termijn: nrs. 6 – 7 – 5 – 3 – 15 – 17 – 12 – 16 – 4 – 20
- realisatie van trage wegen op lange termijn: nrs. 8 – 9 – 14 – 11 – 13 – 22



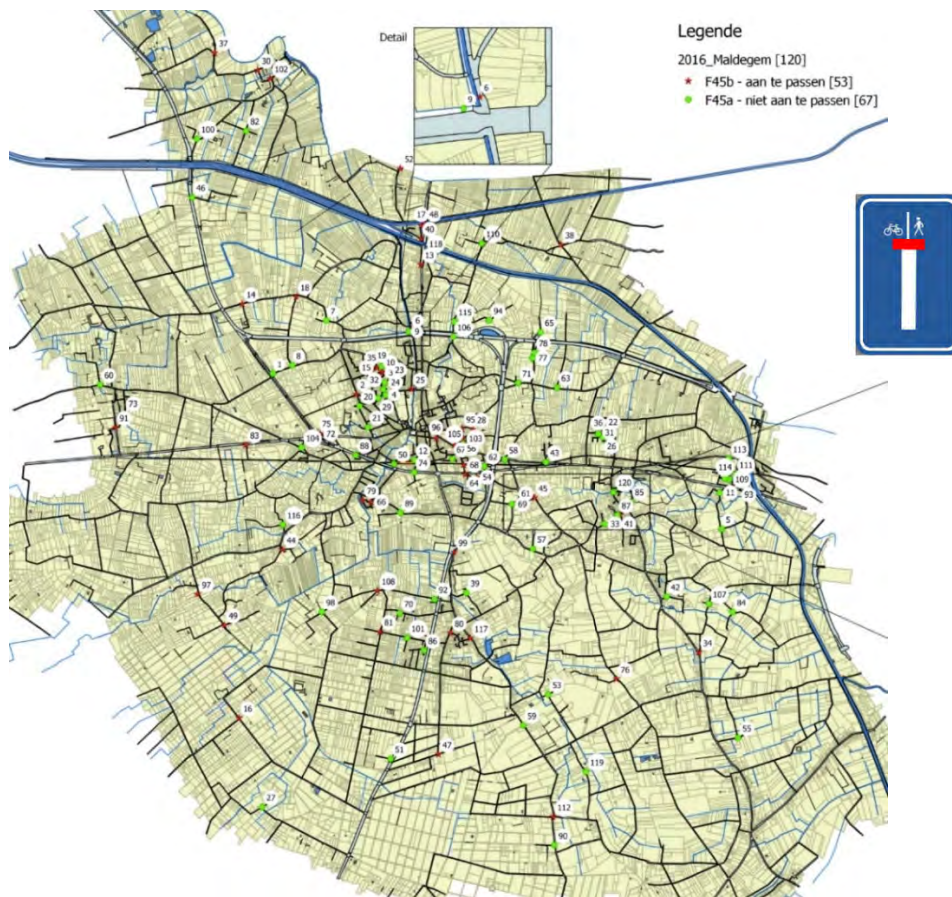
Figuur 11: Potenties trage wegen



Op basis van een analyse van de staat van de weg wordt de potentie en uitvoering van doorlopende straten meegenomen in het tragewegenbeleid. De analyse gebeurt doorlopend door de signalatieploeg. De gemeente beschikt reeds over de nodige stickers. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aandacht besteed aan de implementatie van trage wegen en doorsteken. De analyse rond doorlopende straten is in Figuur 12 weergegeven.

Volgende doorlopende straten worden prioritair aangepakt in functie van de bereikbaarheid van belangrijke functies, de bereikbaarheid van bushaltes en het verkorten van afstanden voor voetgangers en fietsers:

- Middelburg: Hoornstraat (nr.30), Kasteelstraat (nr.102);
- Donk: Awalstraat (nr.91);
- Maldegem: Kapellestraat (nr.2), Aardenburgkalseide (nr. 13 en 118), Jef Tinellaan (nr. 23), Kleine Buurtstraat (nr. 25), Lazarusbron (nr. 95, 103 en 105), Grenspad (nr.52), Zwarte Zusterslaan (nr. 96);
- Krommewege: Kleitkalseide (nr. 99), Ambachtenlaan (nr. 45);
- Kleit: Krakkeveld (nr. 80 en 117);
- Adegem: Weide (nr. 41).





Figuur 12: DooRlopende straten

Schoolomgevingen

Verspreid over het grondgebied van de gemeente liggen er heel wat scholen. Elke school moet aangemoedigd worden om over een schoolvervoerplan te beschikken. De scholen die reeds een schoolvervoerplan opmaakten, moeten nagaan welke maatregelen nog relevant zijn. Op basis van de profielanalyse vervat in het schoolvervoerplan, kunnen diverse maatregelen genomen worden, bijvoorbeeld de invoer van een schoolstraat, het ter beschikking stellen van een kiss-and-ridezone ... De realisatie van een schoolstraat is afhankelijk van de school en de plaatselijke condities.

Een schoolstraat betreft een straat die bij het begin en einde van de schooldag tijdelijk wordt afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van de bewoners die de straat wensen te verlaten. Alleen voetgangers en fietsers zijn in de straat toegelaten. Bij een schoolstraat staan gezondheid en veiligheid voorop. De ouders worden gestimuleerd om de kinderen niet met de auto te brengen waardoor de luchtvervuiling daalt en de veiligheid verhoogt in de schoolomgeving.

Niet alle scholen komen in aanmerking voor een schoolstraat aangezien het niet de bedoeling is om het 'chaosprobleem' te verschuiven naar een andere straat of de bereikbaarheid van andere functies in het gedrang te brengen. Ditzelfde geldt voor de invoer van een kiss-and-ridezone die vooral nuttig kan zijn voor een lagere school, waar een groot deel van de school ver van de school woont en carpoolen aangemoedigd kan worden. Een ander voorbeeld is de invoer van venstertijden voor werfverkeer, waarbij geen werfverkeer toegelaten wordt tijdens het begin en het einde van de school.

Alle scholen zullen door de gemeente onderworpen worden aan een gerichte evaluatie in functie van een duurzame en veilige mobiliteit. Die evaluatie wordt gekoppeld aan het schoolvervoerplan en zal projectmatig verlopen.

Looproutes

De belangrijkste looproutes tussen de randparkings en het centrum, de looproutes in de verschillende kernen en de aanlooproutes naar bushaltes worden in kaart gebracht en worden kwalitatief ingericht. De looproutes worden zoveel mogelijk aangepakt volgens het DOD-principe (Doorgang – Oppervlak – Drempelloos). Oversteken op die looproutes worden waar nodig beveiligd.



6.3.2 B2 FIETSROUTENETWERK

De verantwoordelijkheid voor het uitbouwen van een fietsvriendelijk beleid ligt hoofdzakelijk in handen van de lokale besturen. Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te verhogen vraagt een goede afstemming met de hogere overheden.

Gezien de gunstige factoren in de gemeente (relatief korte verplaatsingsafstanden tussen de kernen, gunstige ligging nabij de stad Brugge waar ook meer en meer ingezet wordt op fietsbeleid, toenemende verstedelijking, het groene en aantrekkelijke karakter van de gemeente, opkomst van de elektrische fiets) zijn er duidelijke argumenten om de komende jaren sterker in te zetten op fietsbeleid.

Een integraal fietsbeleid dient doordacht tot stand te komen en omvat diverse pijlers.

De cruciale factoren van een integraal fietsbeleid worden in de paragrafen hierna verder toegelicht:

- Hiërarchisch fietsnetwerk als basis om voorkeuren te bepalen;
- Een voldoende hoog niveau van kwaliteit garanderen voor de infrastructuur om een effectieve aantrekkingskracht op de weggebruiker uit te oefenen;
- Communicatie met de (potentiële) gebruikers, bij voorkeur op maat van Maldegem, om er met het beleid op in te spelen;
- Voldoende aandacht voor het stallen van fietsen en het voorzien van oplaadpunten;
- Instrumenten voorzien om het fietsbeleid te monitoren;
- Financiële middelen vrijmaken om de noodzakelijke fietsinfrastructuur en ondersteunende elementen te kunnen realiseren.

Hiërarchisch fietsnetwerk

Een hiërarchisch fietsnetwerk is van groot belang als uitgangspunt voor de prioriteiten en de inrichting van de gewenste fietsinfrastructuur. De provincie tekent hiervoor een bovenlokaal netwerk uit, de gemeente het lokale netwerk. Het netwerk bestaat uit verschillende niveaus:

- Fietssnelwegen op regionaal niveau vastgelegd door de provincie en het Vlaams Gewest.
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) voor bovenlokale verbindingen vastgelegd door de provincie en het Vlaams Gewest.
- De gemeente bepaalt Lokale Functionele Fietsroutes (LFF) om de aantrekkingspolen binnen de gemeente te bedienen.

Fietssnelwegen

Het netwerk van Lange AfstandsFietspaden (LAF) kent een heel ruime selectie van routes langsheen spoorwegen, rivieren, kanalen en oude spoor- en trambeddingen en heeft een lengte van ca. 1200 km en wordt zowel functioneel als recreatief intensief gebruikt. Uit de selectie Lange Afstandsfietspaden werd 660 km aan prioritaire functionele routes geselecteerd. Deze routes of fietssnelwegen zullen ook de hoofdroutes van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) vormen.

Bij de fietssnelwegen ligt de focus vooral op functionele verplaatsingen (5 tot 15-20 km) naar school, werk, winkel ... De fietssnelwegen zullen aansluiten op hoogwaardige fietsroutes in steden en gemeenten, gelijkaardige routes in de omringende provincies en op stations en stopplaatsen van de NMBS. De



centrumsteden en de kleinstedelijke gebieden, de havens en de overige economische centra van Oost-Vlaanderen worden de belangrijkste knooppunten.

Op 2 september 2015 nam de Provincieraad kennis van het Oost-Vlaams Fietssnelwegenplan. Het plan is een gedragen fietssnelwegennet dankzij constructief en veelvuldig overleg met meerdere partners. Op 3 september 2015 stelden de Provincie en haar partners het Fietssnelwegenplan voor en ondertekenden zij het gemeenschappelijke engagement om het fietssnelwegennet verder te realiseren.

De fietssnelwegen op het grondgebied van Maldegem zijn:

- F42 Gent – Eeklo – Maldegem – Brugge: De route is nog niet in gebruik. Op het grondgebied van de gemeente Maldegem is de fietssnelweg langsheen de oude spoorwegbedding ten westen van het stoomcentrum reeds lange tijd in voorbereiding. Het oostelijk deel is nog tot 2035 in gebruik door het stoomcentrum. Daarnaast zal er, volgens de berichtgeving van de Vlaamse minister van mobiliteit van juni 2018, een haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd naar de realisatie van de spoorverbinding “Maldegem – Eeklo – Gent”. Maldegem is bijkomend vragende partij om, in overleg met de stad, de spoorlijn door te trekken tot aan Brugge. In het kader van de haalbaarheidsstudie zal ook de vraag gesteld worden om een treinverbinding naar Knokke te onderzoeken. De studie rond de spoorverbinding en de exploitatie van het Stoomcentrum hypothekeren momenteel de realisatie van de fietssnelweg F42. Maldegem heeft echter wel de ambitie om die fietssnelweg zo snel mogelijk te realiseren en een kwalitatieve aansluiting op de fietssnelweg in Eeklo te bekomen. De gemeente zal dus in overleg met de provincie op zoek gaan naar een volwaardige alternatieve route die afgestemd zal worden met Eeklo.
- F311: Knokke-Heist – Maldegem: De route is in gebruik en loopt langsheen het afleidingskanaal van de Leie. Oorspronkelijk lag de hoofdroute ten noorden van het afleidingskanaal, maar er werd beslist deze te verleggen naar de zuidelijke zijde van het afleidingskanaal tot aan Celieplas.

De aanleg van fietssnelwegen kent volgende subsidieregeling:

- Indien de gemeente initiatief neemt, subsidieert de Vlaamse Overheid 50% van de fietsinfrastructuur, 50% van de grondinnames en 50% van de studiekosten. Aansluitend subsidieert de provincie 50% van de fietsinfrastructuur.
- Indien de provincie initiatief neemt, bedraagt de subsidie 100% voor de fietsinfrastructuur, 100% voor de grondinnames en 100% voor de studiekosten. De provincie kan hiervan 50% terugvorderen bij de Vlaamse Overheid.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het BFF is een netwerk dat kwaliteitsvolle fietsverbindingen wil aanbieden voor fietsverplaatsingen tussen verschillende kernen en bovenlokale attractiepolen. Het wordt uitgetekend door de Provincie en het Vlaams Gewest. De provincie subsidieert 100% van de aanleg van de fietsinfrastructuur en kan hiervan 50% terugvorderen bij de Vlaamse Overheid. De grondinnames en de studiekosten worden niet gesubsidieerd bij de aanleg van het BFF. Er zullen 9 voorstellen tot wijzigingen voorgelegd worden op de wijzigingscommissie na goedkeuring van het gemeentelijk beleidsplan:

- De route langs het Leopoldkanaal wordt verlegd ten zuiden van het kanaal en wordt opgenomen in het BFF.



- De bestaande route via Blekkersgat – Gentweg wordt verlegd naar Verbranden Bos – Kruisken – Kruijpuit. Het is een logischere en beter uitgeruste route met bestaande vrijliggende fietspaden en er zit veel woon-schoolverkeer op de route van en naar Eeklo in tegenstelling tot de Gentweg waar een slechte zichtbaarheid heerst, meer hoogteverschillen zijn en te weinig ruimte is voor fietspaden. De nieuwe inrichting is een paradijs voor fietsers ondanks de categorisering als lokale weg I.

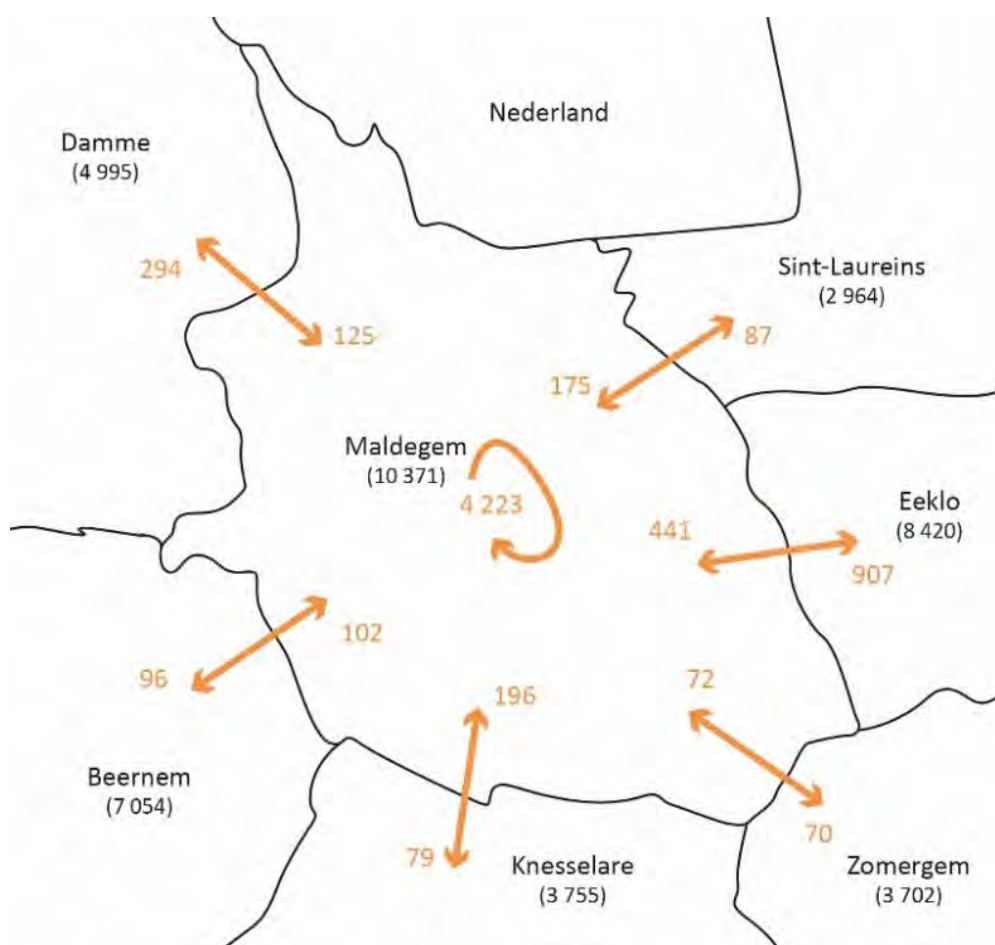


Figuur 13: Herinrichting Kruisken

- Het BFF sluit aan op Vliegplein richting de Sint-Barbarastraat. Gezien met de herinrichting van de N9 een keerbeweging voorzien wordt ter hoogte van de Sint-Barbarastraat zou het veiliger zijn om als fietser via de fietstunnel (Oude Gentweg) onder het viaduct van de N44 te rijden en vervolgens ter hoogte van een reeds voorziene beveiligde oversteekplaats aan het kruispunt N9 – Popkensstraat de N9 over te steken. De gemeente is vragende partij dit traject op te nemen in het BFF in plaats van Sint-Barbarastraat.
- In het centrum wordt de bestaande route verlegd naar de nieuwe verbindingen via Hof ter Ede. Dit is een autovrij traject en een meer directe route naar de markt. De aansluiting kan vervolgens gemaakt worden op de bestaande fietsroute doorheen het Sint-Annapark.
- De hoofdroute langs het Schipdonkkanaal en Leopoldkanaal loopt ten oosten van Celieplas en ten westen van de N49 langs de zuidelijke zijde van het kanaal. Om een logische verbinding te maken en een kruising via de N410 te vermijden, wordt de hoofdroute tussen de N49 en de N410 naar de zuidelijke zijde van het kanaal verlegd. De bestaande hoofdroute wordt gewijzigd in een functionele route om aan te sluiten op de functionele route ten westen van de N49.
- In navolging van de voorgaande redenering wordt de hoofdroute langs het Leopoldkanaal tussen de N410 en Celieplas eveneens verlegd naar de zuidelijke zijde van het kanaal.
- De alternatieve route op de N9 ten westen van Maldegem-centrum wordt geschrapt. Bij de realisatie van de fietssnelweg F42 is deze alternatieve route overbodig.
- De route langs de museumspoorlijn vanaf de Stationsstraat tot aan het Schipdonkkanaal wordt toegevoegd als hoofdroute in het BFF.
- De route Katsweg-Burchtstraat-Celieplas wordt opgenomen in het BFF. Na de realisatie van het streefbeeld van de N49/E34 kunnen fietsers over de N49/E34 via Celieplas naar de fietssnelweg rijden en verder ook richting Sint-Laureins fietsen. De route biedt een grote potentie voor woon-werkverkeer tussen Maldegem en Sint-Laureins. De route wordt verder afgetoetst met de gemeente Sint-Laureins.



- Het is de snelste en kortste route tussen beide. De realisatie van de fietsbrug zal, volgens de start- en projectnota van de ongelijkvloerse kruising van N49 – Celieplas, hier sterk aan bijdragen. Onderstaande figuur geeft het aantal inwoners van Maldegem weer die in de buurgemeenten gaan werken en omgekeerd (Bron: Census 2011). Sint-Laureins komt daarin sterk naar voor. Bijna 6% van het totaal aantal werkende inwoners (in Figuur 14: Woon-werkverkeer tussen buurgemeenten (Bron: Census 2011)Figuur 14 tussen haakjes vermeld) werkt in Maldegem, bij de andere buurgemeenten gaat het over 1 tot 5%. 40% van de werkende bevolking van Maldegem werkt in de eigen gemeente. Eeklo en Damme volgen met 9% en 3%. Ongeveer 0,8% van de werkende bevolking werkt in Sint-Laureins. De andere buurgemeenten zijn rechtstreeks met Maldegem verbonden via het BFF, bij Sint-Laureins ontbreekt die verbinding ondanks de huidige woon-werkrelatie.



Figuur 14: Woon-werkverkeer tussen buurgemeenten (Bron: Census 2011)

Voor de routes op het BFF gelden minimale eisen die omschreven zijn in het vademecum fietsvoorzieningen. De kosten voor aanleg en ontwerp worden gesubsidieerd door de provincie en het Vlaams Gewest. De verdere realisatie van het BFF kan volgens volgende prioriteitenlijst gebeuren:

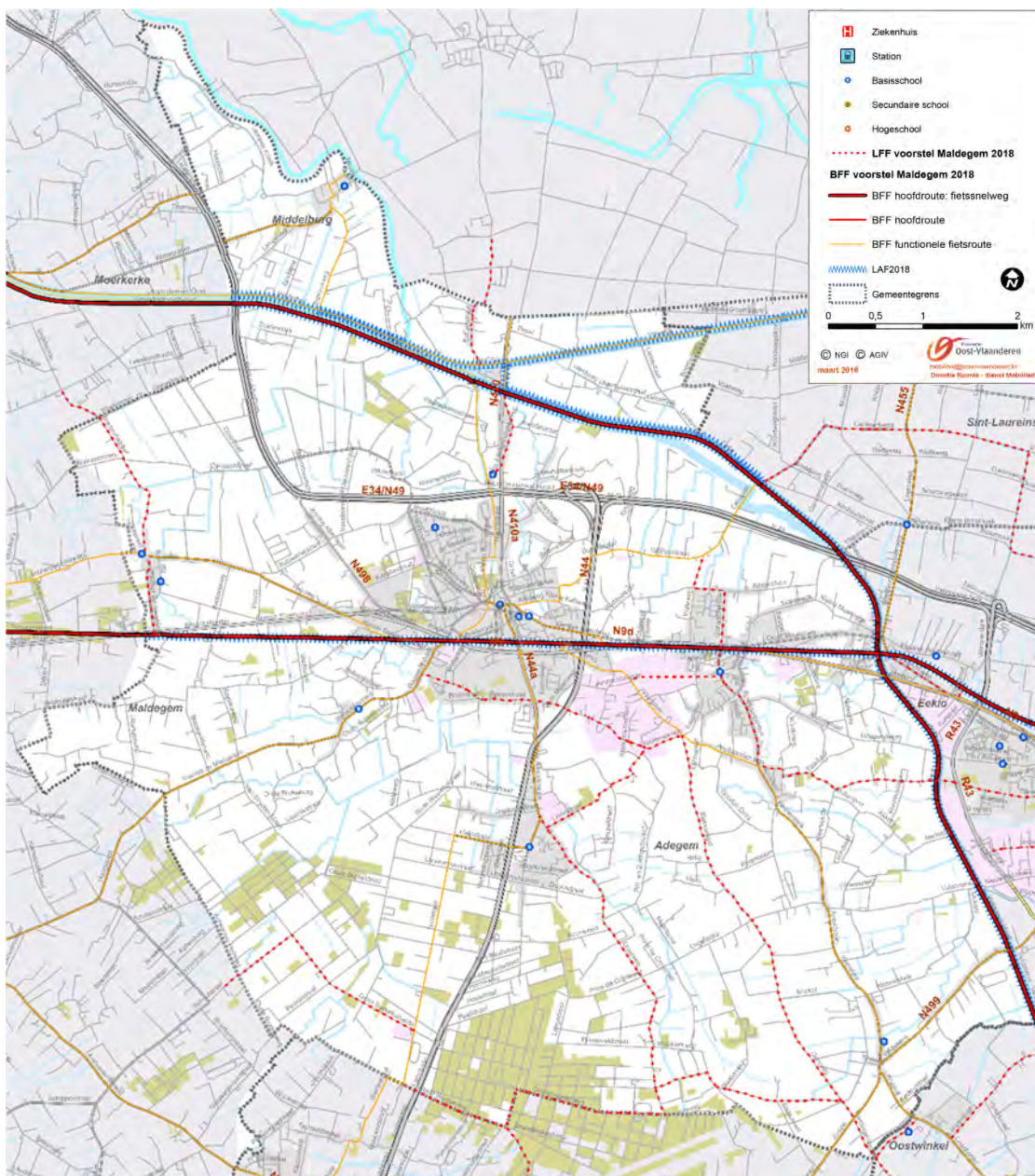
- hoofdroute langs spoorwegbedding ten westen van museumspoorlijn bij niet-realisatie van de treinverbinding Maldegem – Eeklo – Brugge
- hoofdroute Schipdonkkanaal
- route Verbranden Bos – Kruisken – Kruiplit



- route Vliegplein – Oude Gentweg – N9 – Popkensstraat – spoor F42 – Stationsstraat (N410a)
- route Katsweg – Burchtstraat – Celieplas
- route deel Bogaardestraat vanaf viaduct – Schautenstraat – Francis de Meeuslaan
- route via Hof Ter Ede
- route Oude Aardenburgse Weg-Krielstraat
- route Heirweg
- route Schorreweg
- route Waterpolder
- route Kleitkalseide-Torredreef
- route langs spoorwegbedding ten oosten van museumspoorlijn bij niet-realiseren van spoorlijn 58

De prioriteitenlijst houdt rekening met het huidige gebruik van de routes en de nood aan degelijke fietsinfrastructuur. In eerste instantie moeten de hiaten in het hoofdnetwerk worden aangepakt, met uitzondering van de museumlijn waar realisatie op korte termijn onmogelijk is. Nadien worden deels bestaande routes vervolledigd en/of belangrijke relaties aangepakt.





Figuur 15: Voorstel fietsrouten netwerk Maldegem



Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF)

Het BFF wordt vastgelegd op provinciaal niveau, het betreft een netwerk op regionaal niveau. Het wordt verder verfijnd aan de hand van een Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF). Dit netwerk wordt bepaald op initiatief van de gemeente maar de aanleg van de routes die in samenspraak met de provincie zijn vastgelegd, worden wel voor 40% door de provincie gesubsidieerd. Het LFF heeft de bedoeling om de belangrijkste lokale functies met elkaar te verbinden en een voldoende flexibele fijnmazigheid aan te bieden. Zulke fijnmazigheid hangt samen met de dichtheid. In die zin moet de fijnmazigheid groter zijn in de kernen en dan voornamelijk in Maldegem en Adegem.

De definiëringen van BFF en LFF zijn geen vrijgeleide om het fietsen langs andere wegen niet meer te faciliteren. Uiteraard is voor fietsverplaatsingen op lokaal niveau een zo groot mogelijke fijnmazigheid van belang. Fietsen moet dus overal mogelijk zijn. Vanuit elke kern worden de belangrijkste fietsroutes geoptimaliseerd zoals bijvoorbeeld de optimalisatie van het bestaande fietspad tussen het kruispunt van de N44 en Nieuwhofdreef tot aan de N44a naar een dubbelrichtingsfietspad. De definiëring van BFF en LFF heeft wel als doel om de belangrijkste verbindingen prioritair fietsvriendelijk te maken.

De lokale routes zijn aangeduid op figuur 15 pagina 55. In de mate van het mogelijke worden er aparte fietspaden voorzien op de routes langs lokale wegen type I en II. Langs lokale wegen type III wordt het principe van gemengd verkeer vooropgesteld met snelheidsremmende maatregelen. De realisatie van het LFF kan volgens volgende prioriteitenlijst gebeuren:

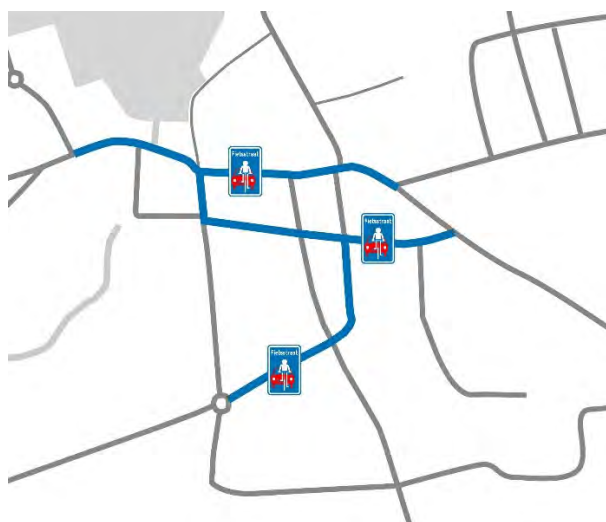
- route Kruisken – Staalijzer – Raverschoot
- route Spanjaardshoek – Canadezenlaan
- route Vliegplein – Adegem-Dorp
- route Pastoor De Swaeflaan – Brezendedreef
- route Speyestraat – Krommewege
- route Lindestraat – Urselweg
- route Blekkersgat – Gentweg
- route Oude Aardenburgseweg – Fortuinstraat
- route Blakkeveld
- route Groot Burkelkalseide

Fietsstraten

Op belangrijke fietsverbindingen moet er prioritair aan het comfort voor de fietser worden gedacht. Dit kan gaan om autovrije verbindingen (trage wegen), autoluwe straten, wegen met lage snelheidsregimes/snelheidsremmers, fietssuggestiestroken, fietsstraten, fietspaden ... De doortocht in Maldegem-centrum wordt ingericht voor fietsers. Het gemotoriseerd verkeer moet het tempo van de fietser volgen, wat zowel de veiligheid van de fietser (snelheidsverschil) en de leefbaarheid van de omgeving ten goede komt. Fietsstraten worden voorzien op de belangrijkste fietsrelaties. Op basis van de tellingen kennen volgende assen een hoog fietsgebruik en kunnen ze ingericht worden als fietsstraat:

- N9d tussen de Katsweg en de Vakekerkweg
- Marktstraat tussen kruispunt Edestraat en Boudewijn Lippensstraat
- Boudewijn Lippensstraat – Kanunnik Andrieslaan
- Brielstraat – 39° Linielaan





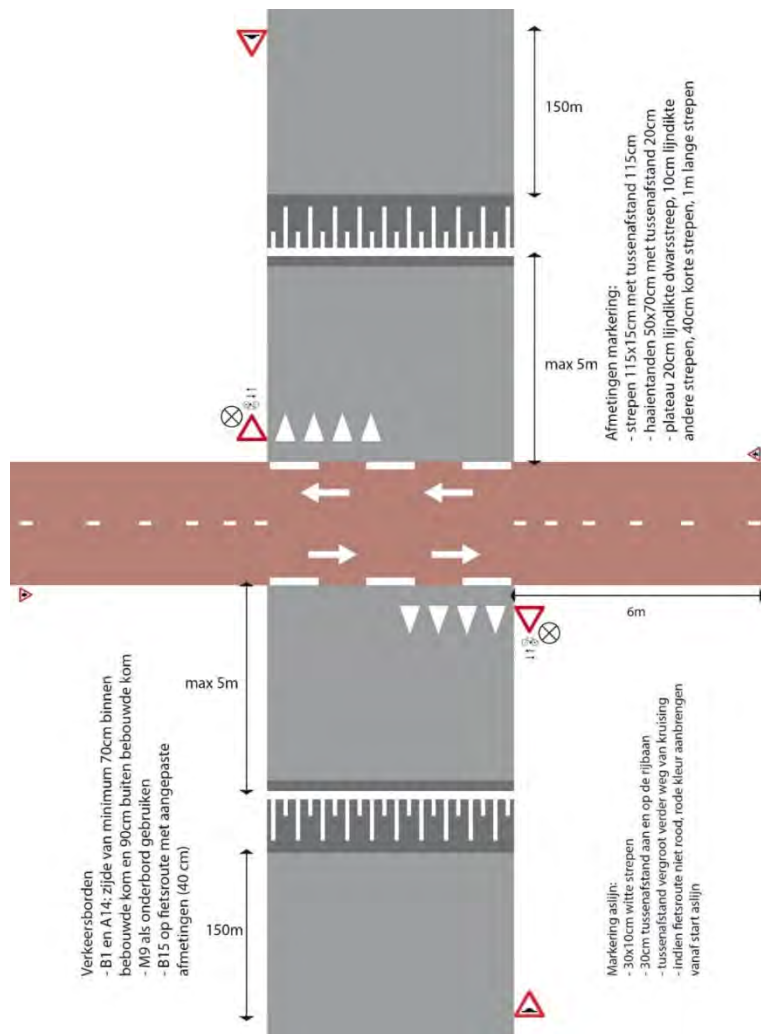
Figuur 16: Situering fietsstraten



Kruisingen van fietssnelwegen met gewone wegen

Op een kruispunt van een fietssnelweg en een gewone weg worden duidelijk leesbare fietsvoorzieningen aangebracht. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen een fietspad (fietser heeft voorrang) en een fietsoversteekplaats (fietser heeft geen voorrang). Fietsberaad Vlaanderen startte in 2016 een onderzoek naar de voorrangssituatie op kruisingen van fietssnelwegen en lokale wegen. Op basis van de evaluatie van proefopstellingen werd onderstaande conceptoplossing bekomen om fietsers voorrang te geven op een kruispunt.





Figuur 17: Basisinrichting voor een kruising van een fietsroute en een lokale weg met voorrang voor fietsers

Fietsers voorrang geven op fietssnelwegen die gelijkvloers kruisen met een lokale weg kan niet zomaar overal. Er is een bepaalde vormgeving noodzakelijk (markering, materiaal- en kleurgebruik, verlichting, snelheidsremming) en overkoepelend moet er nagegaan worden of de plek geschikt is voor het concept. Er moeten verschillende elementen in rekening worden gebracht, met name de wegencategorisering van de kruisende weg, de breedte van de kruisende weg (aantal rijstroken), de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer, de continuïteit van de fietsstroom, het belang van de kruisende voetgangers- en of fietsersstroom, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, zichtbaarheid en zichtafstanden en de verstedelijkingsgraad. Het Vademecum Fietsvoorzieningen geeft enkele richtlijnen voor kruisingen van fietssnelwegen.

De gemeente Maldegem zal een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid om fietsers op een fietssnelweg voorrang te geven ter hoogte van kruispunten met wegen voor gemotoriseerd verkeer.





Figuur 18: Ongelijkvloerse kruising (Bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)



Figuur 19: Gelijkvloerse kruising (Bron: Eigen foto proefopstelling)

Kwaliteit fietsinfrastructuur

Kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur is een minimale vereiste om mensen op de fiets te krijgen. Een fietspadenaudit geeft een objectief zicht op de kwaliteit, veiligheid en berijdbaarheid van de fietspaden in de gemeente. De audit wordt uitgevoerd met een meetfiets. Geplande infrastructurele werken kunnen eveneens ingevoerd en getoetst worden aan de normen. De resultaten van de audit kunnen meegenomen worden in de inrichtingsprincipes voor de wegencategorisering. De audit vormt de basis van de opmaak van een prioriteitenlijst voor de aanleg en/of aanpassing van bovenlokale fietsroutes en fietssnelwegen.

Volgende kenmerken zijn belangrijk voor een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur:

- Het comfort vormt een bijzonder aandachtspunt in de gemeente.
- Een belangrijke advies om het fietscomfort te verhogen, is dat er bij nieuwe fietspaden bij voorkeur voor monolithische verharding wordt gekozen. Enkel mits noodzaak en motivatie kan afgeweken worden van deze keuze.
- De gemeente neemt zich voor om aanpalende fietspaden mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt gerasfalteerd. Er wordt daarbij wel rekening gehouden met de veiligheid van fietsers en de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Kasseien dienen zo weinig mogelijk te worden gebruikt. Indien men omwille van esthetische redenen toch voor kasseien kiest, dan kan men opteren voor platte of gezaagde kasseien, dan wel om fietsstroken in andere materialen zoals asfalt aan te leggen. Beschermde dorpsgezichten vormen hier een uitzondering op.
- Er moet over gewaakt worden dat er geen niveauverschillen zijn tussen de diverse overgangen in de fietsroute (fietspad – fietsoversteek – trage weg – gemengd verkeer – fietssuggestiestroken – fietsstraat - ...) om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt. Bij nieuwe ontwikkelingen worden niveauverschillen geminimaliseerd.
- Net zoals elke verplaatsingsvorm heeft een fietser voldoende breedte nodig. Bij infrastructuurwerken wordt maximaal rekening gehouden met de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen.

Kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen moeten op een degelijke manier onderhouden en hersteld worden:

- In functie van regelmatig, preventief onderhoud (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas en brandnetels maaien, zwerfvuil opruimen...) worden nodige investeringen in materieel alsook de opmaak van een structureel fietsenstallingonderhoudsplan voorzien.



- Winterdienst: sneeuw ruimen en beijzede fietspaden strooien met pekkel zijn hiervoor de aangewezen methode. De gemeente heeft het nodige materieel. Er wordt een prioritair strooiplan voor fietspaden voorzien.
- Herstellingen na wegenwerken: er wordt een structurele oplossing uitgewerkt voor de opvolging en aanpak van slechte, definitieve herstellingen aan fietspaden na ingrepen van nutsbedrijven. In eerste instantie worden zoveel mogelijk nutsvoorzieningen onder fietspaden en fietswegen vermeden.

Communicatie

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het van het allergrootste belang dat de gebruikerseisen van de fietsers het uitgangspunt zijn. Enkel dan is er kans op succes voor een verhoogd fietsgebruik. Communicatie met de gebruiker en afstemming van het beleid op de behoeften van de reële of potentiële gebruiker zijn cruciaal om het lokale fietsgebruik te verhogen.

Specifieke noden en wensen van de huidige fietsgebruikers betreffen:

- De kwalitatieve beoordeling van fietsinfrastructuur door gebruikers wordt voornamelijk beïnvloed door: (beschikbare) breedte, afscheiding, trillingscomfort en veiligheid op kruisingen. Niveauverschillen op overgangen van fietspaden worden geminimaliseerd en conflictpunten met dubbelrichtingsfietspaden worden bijkomend gesignaleerd.
- Voor fietsroutes gaat het om dezelfde factoren die door de gebruiker worden gewaardeerd, aangevuld met de aspecten: doorstroming, directheid en zichtbaarheid.

De Fietsersbond wordt structureel vertegenwoordigd in de GBC waar een gemeentelijk fietsbeleid wordt uitgewerkt.

Via opeenvolgende sensibiliseringscampagnes wordt er gewerkt aan een eigen, positief fietsimago waarbij de sterke aspecten van het fietsbeleid in beeld worden gebracht (aantrekkelijkheid, sociale veiligheid, e.d.).

Bewegwijzering van bovenlokale en lokale fietsroutes is ook een belangrijke vorm van communicatie. Een leesbaar bewegwijzeringssysteem op maat van de functionele fietser dient de aantrekkelijkheid van het bovenlokale en lokale fietsnetwerk te verhogen. Er wordt een uniforme bewegwijzering uitgewerkt die de veiligste fietsverbindingen tussen de dealkernen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties aangeeft.

Fietsparkeren

Zie hoofdstuk Parkeerbeleid.

Monitoring

Monitoring van het fietsbeleid zorgt ervoor dat ook effectief aangetoond kan worden dat de investeringen lonen. Bovendien kunnen de resultaten nieuwe inzichten verschaffen en zo tot een beter fietsbeleid leiden. De gemeente zet sterker in op monitoring van het eigenlijke fietsgebruik en van de fietsongevallen (zie verder C6 Monitoring en evaluatie).

De politie houdt de (fiets)ongevalsgegevens bij. Deze gegevens zijn van onschatbare waarde omdat ze een beeld geven van de effectieve onveilige punten. Om deze te kunnen situeren en benoemen, worden de gegevens halfjaarlijks teruggekoppeld en gerapporteerd. Zowel de locatie als de omstandigheden van de ongevallen worden gebruikt als input voor een gerichte aanpak van de fietsonveiligheid binnen de gemeente. De knelpunten worden ook verwerkt in de schoolroutekaart.



Er gebeurt jaarlijks een telling van het aantal gestalde fietsen in de openbare fietsstallingen. Op deze manier kan het fietsgebruik naar bepaalde functies opgevolgd worden en kan geanticipeerd worden op een toenemende vraag naar fietsstallingen.

Financiële middelen

Fietsinvesteringen kosten minder dan investeringen voor de auto en garanderen een duurzamere mobiliteit. Een afzonderlijk budget voor (kleinere) fietsinvesteringen is geïntegreerd binnen de meerjarenplanning van de gemeente om daadwerkelijk te kunnen inzetten op fietsvriendelijke maatregelen.

6.3.3 B3 OPENBAAR VERVOER NETWERK

Een kwaliteitsvol openbaar vervoer is essentieel om een zo goed mogelijk alternatief te vormen voor het gebruik van de wagen. Het beleidsplan beoogt enerzijds een algemene kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer (aanbod, halte-uitrusting, comfort ...) en anderzijds het sensibiliseren inzake de vervoerswijzekeuze ten voordele van het openbaar vervoer.

Basisbereikbaarheid

Het vervoermodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit vervoermodel betreft een aanbodmodel waarbij, ongeacht de vraag, openbaar vervoer werd aangeboden. Bovendien zet de overheid met basismobiliteit vooral in op openbaar vervoer, en dus niet andere modi, 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 waar 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.

- treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer;
- 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;
- aanvullend net: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen, ook functionele ritten vallen hieronder;
- vervoer op maat: lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvzones ...

Om lokale besturen nauw te betrekken 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 ... De gemeente is daarom voorstander om bij de vervoerregio Gent te worden ingedeeld.

Een nieuw regelgevend kader wordt uitgewerkt. De decretale aanpassing is voorzien voor 2018-2019.

Treinaanbod

De gemeente Maldegem heeft momenteel geen treinverbinding. Het Stoomcentrum organiseert wel ritten met een stoomtrein op het oostelijk deel van de voormalige spoorlijn.

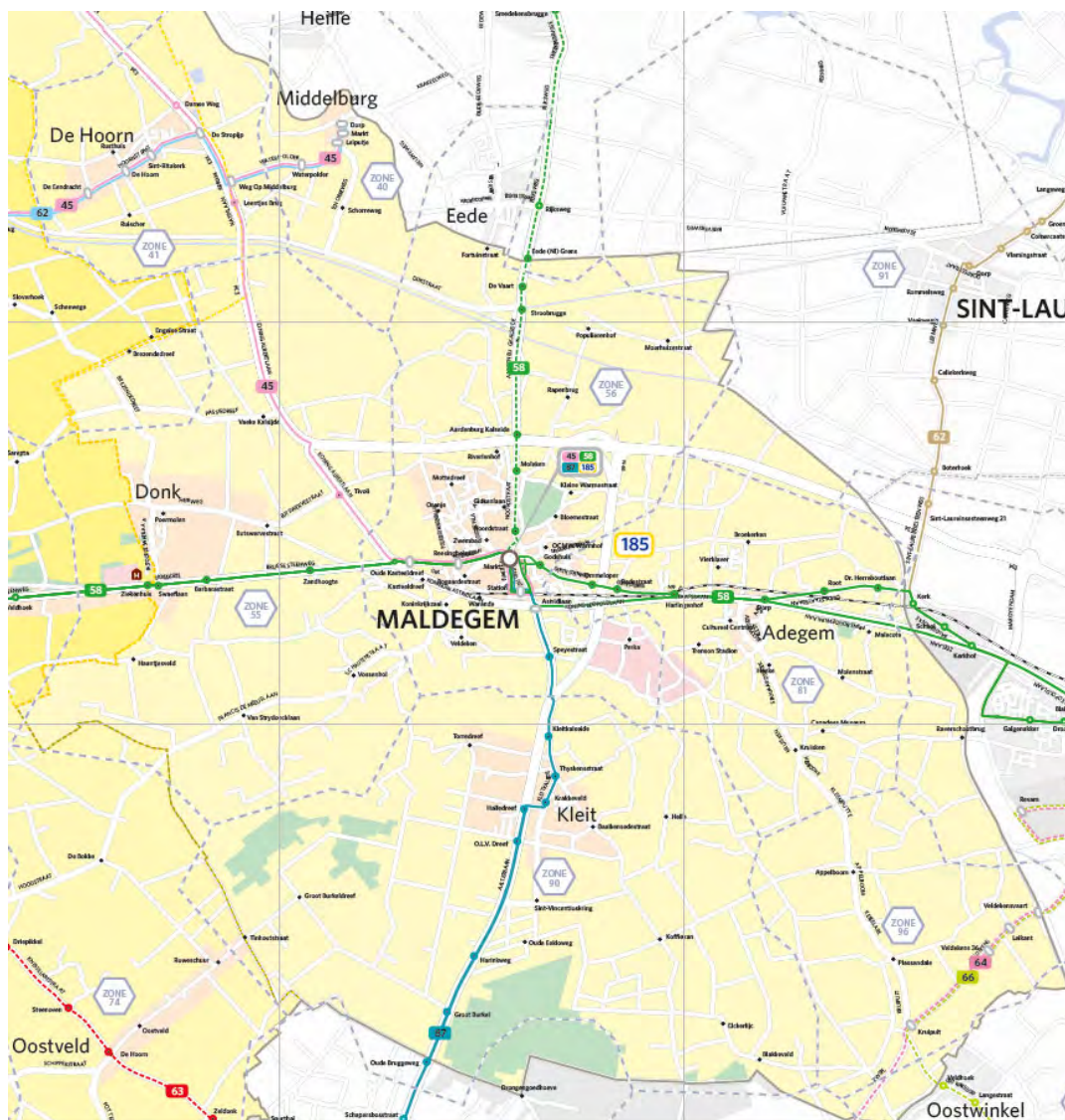
In juni 2018 werd aangekondigd dat de Vlaamse minister van mobiliteit een haalbaarheidsstudie zal uitvoeren naar de realisatie van de spoorverbinding Maldegem – Eeklo – Gent. Maldegem zou deze opwaardering van het openbaar vervoersnet zeer genegen zijn. Er is bovendien interesse om de spoorlijn door te trekken tot Brugge. In het kader van de haalbaarheidsstudie zal ook de vraag gesteld worden om een treinverbinding naar Knokke te onderzoeken. Hiervoor zal overleg gebeuren met zowel Knokke als Brugge.

De studie rond de spoorverbinding en de exploitatie van het Stoomcentrum hypothekeren momenteel de realisatie van de fietssnelweg F42. Maldegem heeft echter wel de ambitie om die fietssnelweg zo snel mogelijk te realiseren en een kwalitatieve aansluiting op de fietssnelweg in Eeklo te bekomen. De gemeente zal dus in overleg met de provincie op zoek gaan naar een volwaardige alternatieve route die afgestemd zal worden met Eeklo.

Busaanbod

Maldegem beschikt over een aantal buslijnen met een hoog aantal gebruikers. Het busaanbod is weergegeven op Figuur 20. De potentie ligt vooral in de realisatie van snelbussen naar Aalter, Gent, Eeklo en Knokke tijdens de spitsuren, en dit als aanvulling op de reguliere buslijnen (zie Figuur 21). Snelbussen verlagen de verplaatsingstijd naar Aalter en Gent en door het bijkomend aanbod verhoogt het zitcomfort op de bestaande buslijnen. De huidige verplaatsing duurt te lang om het openbaar vervoer als een volwaardig alternatief voor het privaat gemotoriseerd verkeer te beschouwen.

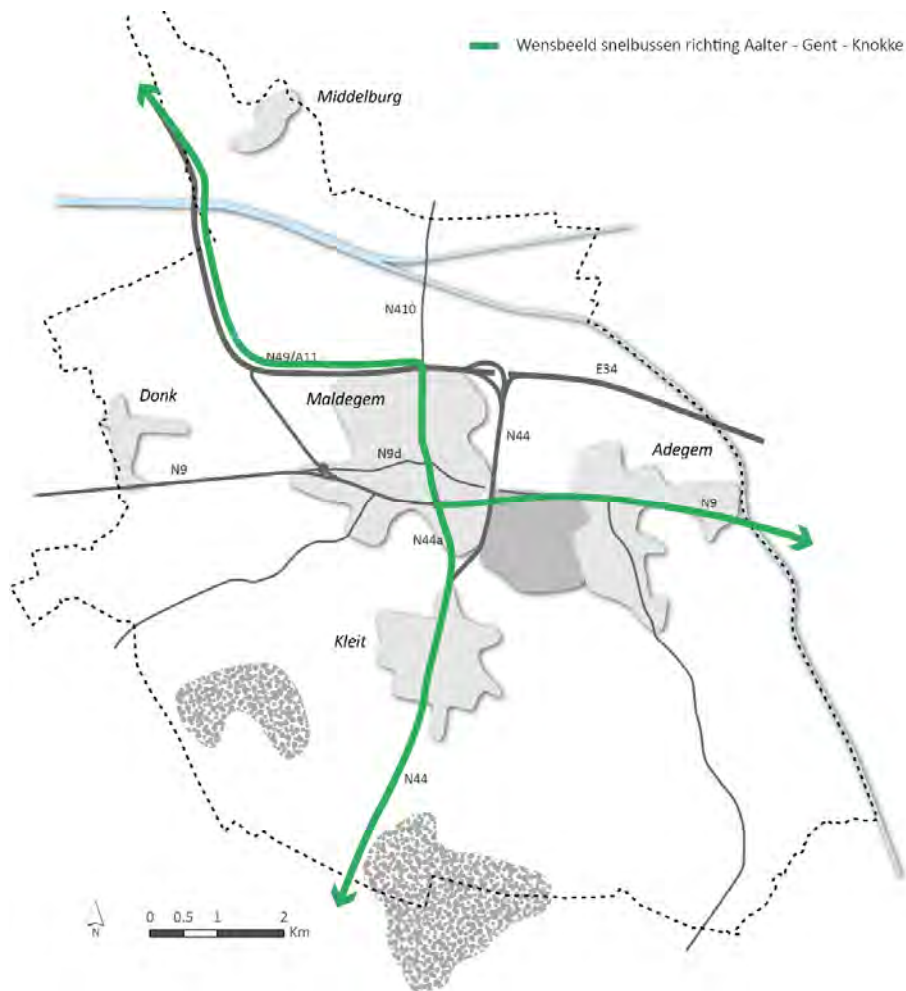




Figuur 20: Busaanbod De Lijn Maldegem (Bron: De Lijn)

Verschillende partners zien op basis van een potentieelanalyse mogelijkheden om snelbussen op te nemen in de dienstregeling als variant op de reguliere buslijnen. Uit bushaltetellingen is gebleken dat de markt van Maldegem op de 4de plaats stond naast de haltes Brugge Station, Eeklo markt en Gent Sint-Pietersstation. In de synthesesnota werd dan ook het engagement uitgesproken om in te zetten op de snelbussen als aanvullend net. De gemeente wenst verder onderzoek naar de snelbussen en een uitwerking binnen de vervoerregioraad. Het wensbeeld voor Maldegem is weergegeven in Figuur 21.





Figuur 21: Wensbeeld Maldegem voor snelbussen Aalter – Gent – Knokke

De behoeften en potenties naar openbaar vervoer op het bedrijventerrein Krommewege worden geanalyseerd aan de hand van een bedrijfsvervoerplan voor de site. Op basis daarvan kan een minimale (private) busbediening ingelegd worden. Daarnaast wordt een fietsdeelsysteem op het terrein ingevoerd om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te vergroten. Aan de bushaltes aan het Sint-Bernardusplein, in de Sint-Barbarastraat en in de Speyestraat worden deelfietsen geplaatst.

Halte-uitrusting

Indien er geen spoorverbinding gerealiseerd wordt op het grondgebied Maldegem, zullen de bushaltes in het centrum worden uitgebouwd en zichtbaar gemaakt als een centraal openbaar vervoersknooppunt in overleg met De Lijn. Het gebruik van het openbaar vervoer wordt op die manier in het centrum van de gemeente 'in the picture' gezet en gestimuleerd. De bushalte wordt geïntegreerd in een kwaliteitsvol openbaar plein met eventueel de ondergrondse inplanting van een openbare parking en wordt voorzien van voldoende fietsstalruimte en fietsoplaadpalen.

Bij de realisatie van een treinverbinding is het meer logisch dat het openbaar busvervoersknooppunt zich in de nabije omgeving van het treinstation bevindt. Dit dient te worden onderzocht indien de haalbaarheidsstudie van de Vlaamse regering positief is.



In de andere kernen wordt de belangrijkste halte maximaal uitgerust met een zitbank, vuilbak, bushokje en fietsenstalling. Dit gebeurt op basis van een prioriteitenlijst.

- Adegem: Halte Adegem Dorp
- Kleit: Halte Halledreef
- Donk: Halte Maldegem De Swaeflaan
- Middelburg: Halte Middelburg Dorp

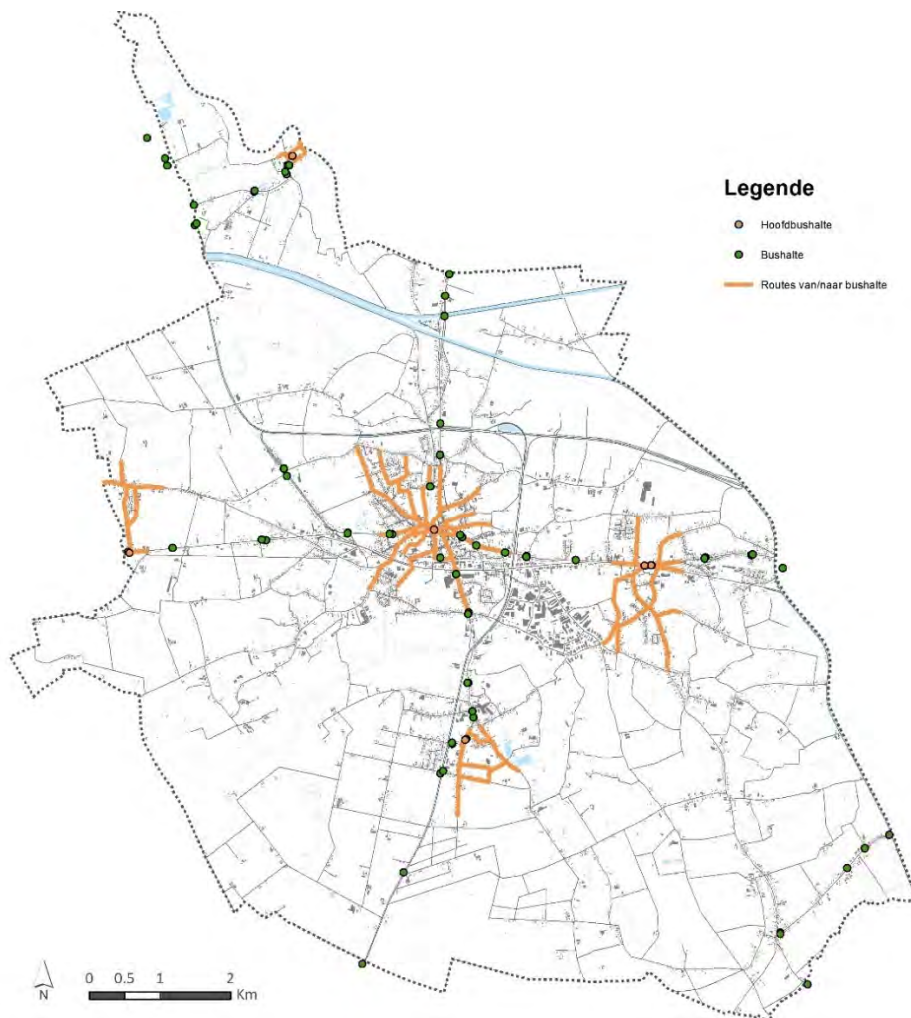
Alle andere bushaltes worden voorzien van een basiscomfort met een zitbank en een vuilbak. Er wordt een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen aan bushaltes en up-to-date gehouden om vervolgens de stallingen aan te passen aan de benodigde capaciteit en comfortnormen. De voornaamste bushaltes langsheen de drukste buslijnen worden uitgerust met fietsenstallingen.

Per kern wordt 1 hoofdhalte toegankelijk gemaakt voor personen met een beperkte mobiliteit. Hier moet parkeergelegenheid aanwezig zijn. Het gaat om dezelfde haltes als hierboven genoemd.

Comfort

De wandel- en fietsroutes naar de belangrijkste bushaltes worden prioritair aangepakt. In onderstaande kaart zijn voor elke hoofdhalte (zie hierboven) de belangrijkste routes aangeduid, rekening houdend met bestaande bebouwing, andere bushaltes met hetzelfde busaanbod ... Voor de hoofdhaltes in Maldegem-centrum en Adegem is het bereik groter. Maldegem Markt heeft meerdere buslijnen in aanbod waarvan twee momenteel een eindhalte op de Markt hebben. Daarenboven is het bedieningsgebied groter, net zoals bij Adegem Dorp.





Figuur 22: Routes van/naar hoofdbushaltes

Om de doorstroming van de bussen te garanderen, is een consequente handhaving op het vlak van parkeren op de busroutes gewenst.

6.3.4 B4 (HER)INRICHTING VAN WEGEN







Snelheidsbeleid

De gemeente Maldegem wil duidelijkheid scheppen voor de weggebruikers aan de hand van de opmaak van een snelheidsplan en het instellen van snelheidszones naargelang het type weg. In functie daarvan is het de bedoeling om de inrichting van de wegen beter af te stemmen op het gewenste gebruik, meer bepaald de wegencategorisering. De wegencategorisering is een theoretisch kader op basis van de gewenste functie van een weg. Deze moet vervolgens in de praktijk omgezet worden op het terrein. Een van de aspecten daarbij is het snelheidsbeleid. Een hogere wegencategorie vertegenwoordigt een grotere verkeersfunctie.

Om in het buitengebied een duidelijk onderscheid te maken tussen de lokale verbindingswegen en de andere wegen, wordt er een verschil in snelheidsregime vooropgesteld. Het is de bedoeling dat verkeer zich beweegt over de lokale verbindingsweg. Om dit te bevorderen kan hier een maximale snelheid van



70 km/u toegelaten worden. Om de routes van lagere categorie niet sneller te laten verlopen en meer verkeersveiligheid te creëren, wordt op andere lokale wegen afgewogen om een maximale snelheid van 50 km/u te hanteren. Dit is afhankelijk van de plaatsgesteldheid en de resultaten uit het functietoekenningsonderzoek voor landbouwverkeer. Op die manier geldt voor voertuigen van 3,5 ton een snelheidsbeperking van 50 km/u.

Snelheidsregime	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Binnen bebouwde kom	 (1)	 (1)	
Buiten bebouwde kom			

(1) of wettelijke zone 30 in schoolomgevingen

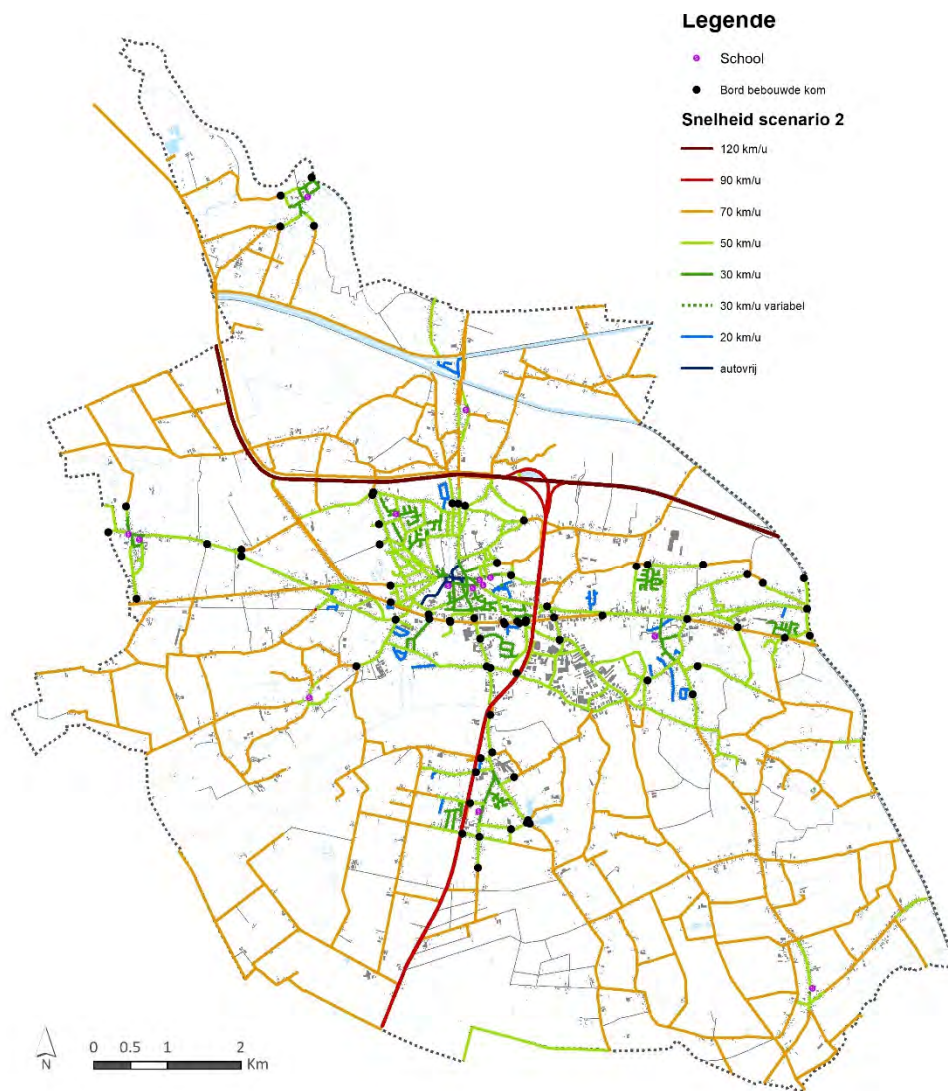
Figuur 23: Principe omtrent de relatie tussen snelheidsregime en wegencategorisering

De algemene regel voor wegen in het buitengebied is dat een snelheidsregime van 70 km/u geldt. In het kader van het ‘zoneren’ van de snelheidsregimes wordt een snelheidsbeperking opgelegd in het buitengebied voor lokale wegen type III afhankelijk van de plaatsgesteldheid en de resultaten voortkomende uit het functietoekenningsonderzoek voor landbouwverkeer. Een beperking tot 50 km/u lijkt dan een stevige reductie van de maximaal toegelaten snelheid. Deze is in bepaalde gevallen te verantwoorden doordat:

- het ongewenst is dat hier doorgaand verkeer in combinatie met landbouwverkeer passeert (daar zijn andere type wegen voor);
- er veel recreatief fiets- en wandelverkeer kan worden verwacht;
- de wegen in functie staan van de bediening van landbouwpercelen met trage landbouwvoertuigen;
- het buitengebied rust moet uitstralen.

Om deze redenen wordt er op lokale wegen type III in het buitengebied onderzocht op welke plaatsen een snelheidslimiet van 50 km/u kan voorzien worden. Er kan dan sensibiliserend opgetreden worden en geleidelijk aan kunnen ook gerichte controles uitgevoerd worden. Samen met de politie zal bekeken worden welke nodige acties er kunnen voorzien worden.





Figuur 24: Snelheidsplan

In een schoolomgeving wordt de maximale snelheid steeds beperkt tot 30 km/u en ook in verblijfsgebieden, stiltegebieden, natuurgebieden, recreatiegebieden ... kan de maximaal toegelaten snelheid verder verlaagd worden in functie van de noodzaak. Kleinschalige woonomgevingen worden ingericht als woonerf. Het gaat om doodlopende woonstraten en/of kleine woonwijken waar enkel bestemmingsverkeer komt en waar de publieke ruimte als ontmoetingsruimte fungeert. Het zijn in hoofdzaak straten waar in de bestaande situatie een bord de aandacht vestigt op spelende kinderen. Voor wooninbreidingsprojecten wordt 30 km/u of lager als richtlijn maximaal ingezet.

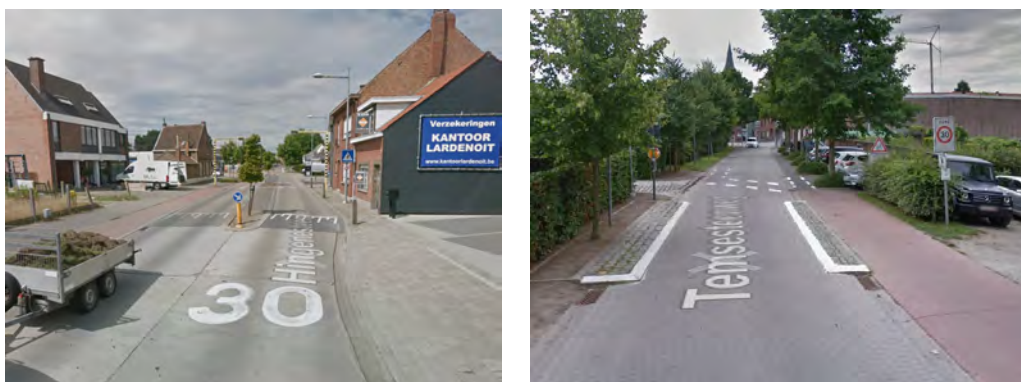
Het invoeren van een snelheidsbeperking van 30 km/u of lager heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en – leefbaarheid. De voordelen zijn een verhoogde objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, een verbeterde leefbaarheid, een toename van fiets- en voetgangersverkeer, werven van sluipverkeer ... Naarmate de vormgeving van de weg de snelheidslimiet ondersteunt, neemt de gemiddelde snelheid af.



Het is van belang dat de inrichting van de straat aangepast is om het snelheidsregime af te dwingen. Er wordt naar gestreefd om eerst de bestaande gebieden met een snelheidsbeperking van 30 km/u of lager een aangepaste inrichting te geven, alvorens nieuwe zones af te bakenen. Verblijfsgebieden die nieuw ontwikkeld worden, krijgen vanaf het begin een aangepaste straatinrichting.

Naast de algemene uitzonderingen kunnen er lokaal per straat of per zone ook specifieke uitzonderingen optreden. Het is steeds van belang om rekening te houden met de specifieke omgeving, het wegbeeld, de conflicten, andere weggebruikers ... Het snelheidsbeleid wordt duidelijker en eenvoudiger aangepakt. Het introduceren van de zoneborden over grotere oppervlakken kan een belangrijke reductie betekenen van de wirwar aan snelheidsborden en geeft meer duidelijkheid en eenvormigheid.

De overgang tussen twee snelheidsregimes wordt op strategische locaties duidelijk gemaakt door de inrichting van zoveel mogelijk uniforme 'poorten'. Een goed 'poorteffect' ontstaat door een combinatie van visuele effecten die duidelijk maken dat de weggebruiker zich in een nieuwe omgeving bevindt en zijn gedrag daar moet aan aanpassen. Dat kan bijvoorbeeld door andere wegverlichting, een andere groenstructuur, een wegversmalling of een wijziging van de fietsinfrastructuur. Er wordt een inventaris opgemaakt van de inplantingsplaatsen van poorteffecten en er worden inrichtingsprincipes voor poorteffecten opgesteld.



Figuur 25: Poorteffect van 50 km/u naar 30 km/u (Bornem)

Algemene inrichtingsprincipes

Om een specifieke invulling te geven aan de inrichting van de lokale wegen, kan een beroep gedaan worden op verschillende publicaties². Hieruit wordt onderstaande tabel afgeleid als inspirerende leidraad. Het zijn algemene principes in functie van de wegencategorisering en dus gewenst gebruik. In de praktijk moeten deze algemene principes vertaald worden naar de lokale situatie. Voor gewestwegen kan hier bijvoorbeeld een uitzondering op gemaakt worden. De tabel is niet limitatief.

De rijbaanbreedte is sterk afhankelijk van het snelheidsregime en het gebruik van het openbaar vervoer. Naarmate de snelheid toeneemt, neemt ook de koersinstabiliteit toe, zeker bij (gelede) bussen. Om te kruisen met tegenliggend verkeer zijn dan veiligheidsmarges nodig. De maatvoering in de tabel is gebaseerd op het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten van het AWW. Deze maatvoering geldt voor een rijstrook

² Valère Donné (2004) Categorisering van lokale wegen – richtlijnen, toelichting en aanbevelingen; AWW, 27p.

Stijn Daniels en Kris Brijs (2010) Snelheidsmanagement; VSVlokaal 2, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 50p.



in rechte lijn, exclusief markeringen en straatgoten, en gaat uit van een obstakelvrije ruimte (geen lichtmasten, bovenleidingspalen, verkeersborden, bomen ...) van 30 tot 50 cm aan de rechterzijde van het voertuig en een voldoende zicht op tegenliggers. Bij een bochtig tracé moet de rijbaan voorzien worden van bochtverbreding, hiervoor wordt best contact opgenomen met de deskundige doorstroming van De Lijn. In sommige gevallen kan van deze maatvoering afgeweken worden, maar enkel mits uitdrukkelijk akkoord van De Lijn. Op rijbanen zonder openbaar vervoer kan in functie van het wegbeeld en het handhaven van de snelheid een beperktere breedte gehanteerd worden.

	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Rijbaanbreedte	70 km/u: 6,70 m in functie van openbaar vervoer	70 km/u: 6,70 m in functie van openbaar vervoer	70 km/u: 6,70 m in functie van openbaar vervoer
		50 km/u: 6,10 m in functie van openbaar vervoer	50 km/u: 6,10 m in functie van openbaar vervoer
			30 km/u: 5,60 m in functie van openbaar vervoer
Rijstrookmarkering	Meestal wel	Meestal niet	Nee
Dwarsconflicten	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, middengeleider aan kruispunten en oversteekplaatsen ...	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, wegversmallingen aan oversteekplaatsen, mini-rotonde ...	Voorrang aan rechts, mini-rotonde ...
Langsconflicten	Aanliggend fietspad of vrijliggend fietspad (70km/u)	Gemengd verkeer of aanliggend fietspad of fietsuggestiestroken	Gemengd verkeer of fietsuggestiestroken
Versmallingen	Sporadisch	Meerdere en wisselend van kant	Permanent smalle rijbaan eventueel met korte uitwijkstroken
Horizontale vertraging	Middengeleider, asverschuiving	Middengeleider, asverschuiving(en)	Asverschuivingen
Verticale vertraging	Rijbaankussen	Plateau, rijbaankussen	Plateau, rijbaankussen, drempel
Verlichting	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen	BUBEKO: in functie van de noodzaak, laag
	BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BIBEKO: functioneel decoratief laag wit licht
Dood- of doorlopende straat	Nee	Uitzonderlijk ter ontsluiting	Ja, in functie van bereikbaarheid

Tabel 4: Inrichtingsprincipes lokale wegen (breedtes exclusief goten)



Streefbeelden N49/E34 en N44

De N49/E34 krijgt een herinrichting volgens de opgemaakte streefbeeldstudie. Op de E34 verdwijnen alle gelijkvloerse kruisingen. De herinrichting van de gelijkvloerse kruisingen gebeurt zo snel mogelijk. De uitvoering van het streefbeeld van de N49/E34 is prioritair. Omwille van de vrees tot oververzadiging van het rondpunt N9 – N44a en de nood aan keerbewegingen op de N9 is de gemeente Maldegem voorstander om bij de technische uitdieping van het kruispunt E34 – N410a een volwaardige afrit naar de zuidelijke zijde van de N410a te onderzoeken.

Het streefbeeld van de N44 wordt verder afgewerkt. Er worden een aantal kruispunten afgebouwd, de andere kruispunten moeten ongelijkvloerse kruispunten zijn. Er wordt wel steeds rekening gehouden met de bestaande bebouwing en de verkeersleefbaarheid op de omliggende wegen.

De aandacht moet gaan naar de oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers en voor landbouwverkeer. Er moeten voldoende uitwisselingspunten zijn om de hoofdwegen te kruisen aangezien deze weggebruikers geen gebruik mogen maken van de hoofdwegen.

Visienota N9

Voor de N9 blijft de toekomstgerichte visie als secundaire weg type I (Brugge – N44a) en type III (N44a – Eeklo) behouden. Om de grote problematiek van verkeersonveiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen niet te verzwaren wordt voor bepaalde segmenten zoals de Handelskilometer, een visienota opgemaakt onder leiding van AWW. Het is niet de bedoeling om opnieuw een streefbeeld op te maken maar om een visie te ontwikkelen voor bepaalde segmenten. Op korte termijn wordt er met puntmaatregelen ingegrepen om de verkeersonveiligheid terug te dringen en de oversteekbaarheid te verhogen. Op verschillende plaatsen worden keerbewegingen voorzien waardoor het rechts-in, rechts-uit principe zoveel mogelijk kan worden toegepast. Het masterplan Adegem vormt daarin een voorzet met de herinrichting van de doortocht door Adegem. Oversteekplaatsen voor gemotoriseerd verkeer worden afgebouwd om keerbewegingen te beperken en de oversteekbaarheid wordt op wandel- en fietsroutes verbeterd.

Maatregelen Maldegem-centrum

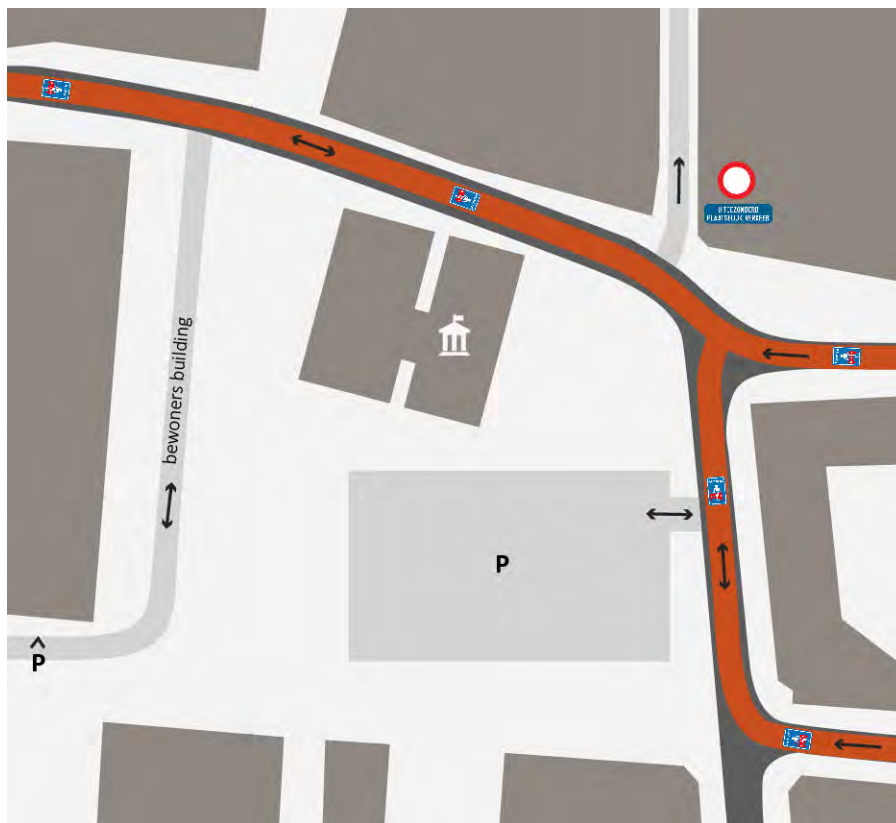
Het centrum van Maldegem wordt heringericht volgens het masterplan Maldegem, uitgezonderd voor wat betreft het circulatieplan. Een circulatieplan is geen doel op zich maar een middel om doelstellingen rond bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid te behalen. Het is een middel om de beleving in het centrum te verhogen en daardoor duurzame vervoerswijzen aan te moedigen. In dat opzicht hoeft ook niet van de ene op de andere dag de circulatie volledig te wijzigen. Er kan stap voor stap naar toegewerkt worden. Het doel van het voorgestelde circulatieplan is om een combinatie aan bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te realiseren. De voorgestelde maatregelen zullen dan ook afgetoetst worden met de hulpdiensten door hun uitrukroutes in kaart te brengen. Dit wordt als actie meegenomen.

De visie is om de Kanunnik Andrieslaan om te vormen tot tweerichtingsverkeer, waardoor de randparkings goed te bereiken zijn vanuit oostelijke en westelijke richting. Om tweerichtingsverkeer in die straat te realiseren zal het aantal parkeerplaatsen in de straat zelf verminderen. Het instellen van tweerichtingsverkeer in de Kanunnik Andrieslaan laat wel toe om de Schouwburgplaats autovrij te maken, waardoor op dit stuk ook kan ingezet worden op het sociaal en commercieel apparaat. Tevens wordt de leefbaarheid en de veiligheid verhoogd. Door de Schouwburgplaats autovrij (wel nog mogelijk voor leveranciers) te maken, wordt ook het conflictpunt van het huidige kruispunt met de Markstraat –



Noordstraat – Schouwborgplaats veiliger gemaakt. De Schouwborgplaats vormt zo de ruggengraat van het centrum van Maldegem waar verblijven centraal staat.

Om van de Markt meer een verblijfsruimte te maken en de school meer ruimte te geven, wordt de bestaande eenrichtingslus rond de Markt geschrapt en geïntegreerd in een pleinruimte. Er blijft wel een toegang behouden voor de bewoners van de appartementen langs de oostzijde van de Markt. Een ondergrondse parking zal voorzien worden in de nabijheid van de Markt. De toeleidende wegen naar de Markt, Westeindestraat en Marktstraat, en de Boudewijn Lippensstraat, Kanunnik Andrieslaan, Brielstraat en 39^e Linielaan worden ingericht als fietsstraat.

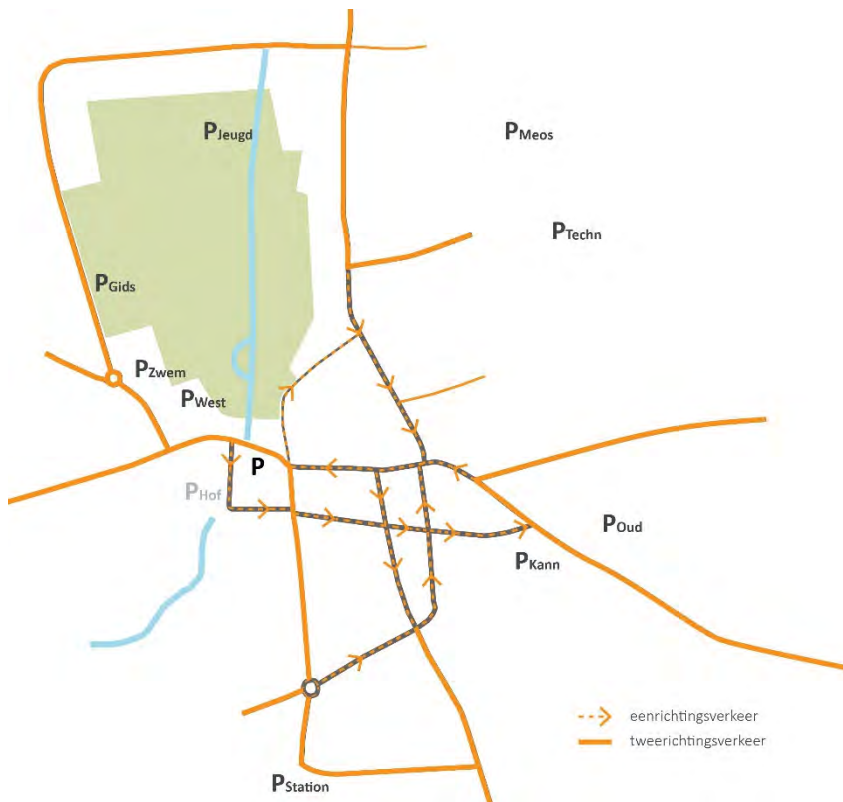


Figuur 26: Inrichtingsschets Markt

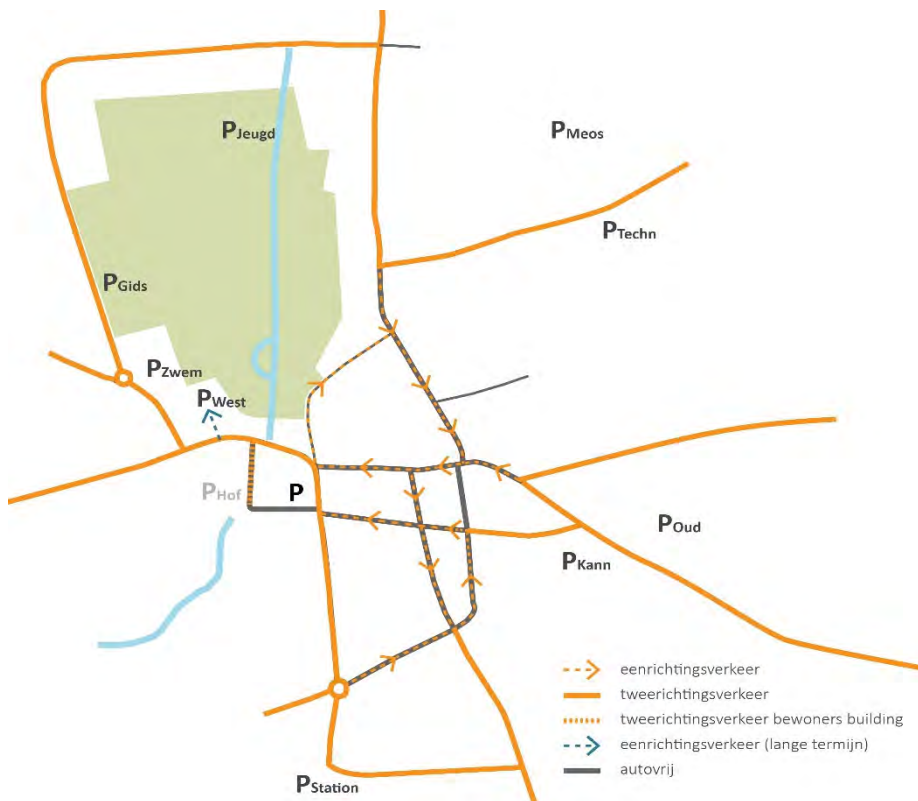
In de Marktstraat worden bijkomende maatregelen genomen om de fietser en de voetganger meer plaats te geven en de veiligheid van beide te verhogen. Een aantal haakse parkeerplaatsen wordt vervangen door langsparkeren. Op die manier vergroot de ruimte voor voetgangers (verbreden voetpad) en komen er mogelijkheden om fietsenstallingen in het straatbeeld te brengen. De auto kan nog steeds terecht in de Marktstraat (zowel rijdend als stilstaand), maar wordt door de inrichting gewezen op zijn plaats.

De Edestraat wordt autoluw ingericht. De Kapelaanstraat behoudt de voorlopige proefopstelling tot na de goedkeuring van het mobiliteitsplan.





Figuur 27: Circulatieplan bestaand



Figuur 28: Circulatieplan wensbeeld



6.3.5 B5 PARKEERBELEID

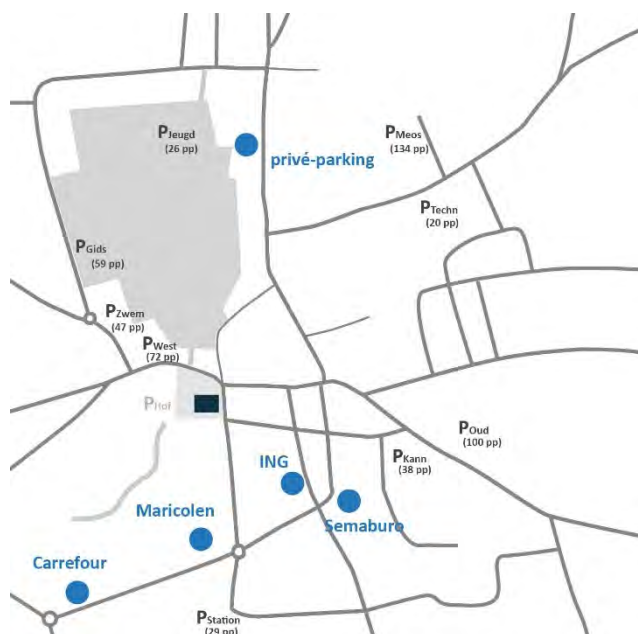
Een geïntegreerd parkeerbeleid is een essentieel deel van het globale beleidsplan. Enerzijds ondersteunt het de algemene doelstelling om het gebruik van de wagen naar de toekomst toe te beheersen en het fietsen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Anderzijds dient dit parkeerbeleid het concept te ondersteunen van de sociaal-economische leefbaarheid in de woonkernen door het geleiden van het verkeer naar de gewenste parkeerlocaties. Er wordt een geïntegreerd parkeerbeleid uitgewerkt voor de twee hoofdkernen Maldegem en Adegem.

Maldegem-centrum

Het parkeeronderzoek in Maldegem-centrum toonde duidelijk aan dat er een ruim aanbod aan parkeerplaatsen beschikbaar is. Er zijn wel een aantal segmenten waar op specifieke momenten een hoge bezettingsgraad (of uitzonderlijk een beperkte overbezetting) werd waargenomen. Er is echter telkens nog voldoende aanbod in aanliggende segmenten om de parkeervraag op te vangen.

Dit gegeven creëert opportuniteiten voor meer duurzame invullingen van parkeerplaatsen. Op strategische plaatsen zoals op de Markt, in de Marktstraat en Schouwburgplaats is er de mogelijkheid om parkeerplaatsen te supprimeren in functie van bijvoorbeeld een comfortabele fietsenstalling, een invulling die de zichtbaarheid bij een oversteek verhoogt, een snelheidsremmende maatregel, een groene invulling, een ontmoetingsplek, een laadpunt voor elektrische wagens en fietsen ... In samenwerking met de handelaars worden kwalitatieve fietsenstallingen ingericht.

De potenties van dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden in kaart gebracht in functie van een afname van parkeerplaatsen in de centrumstraten. Dubbelgebruik met bewoners kan optreden ter hoogte van de parkings van winkels en scholen zoals weergegeven in Figuur 29. Het realiseren van parkeerplaatsen met dubbelgebruik moet in overleg met de eigenaar gebeuren en vastgelegd worden in een schriftelijke overeenkomst. Het is belangrijk dat het dubbelgebruik ook gehandhaafd wordt.



Figuur 29: Situering randparkings en mogelijke parkings voor dubbelgebruik



De focus voor het centrumparkeren moet liggen op de randparkings. Een randparking heeft een belangrijke invloed op minder dan 300 m indien de wandelroute tussen de parking en het centrum kwalitatief is. Onderstaande parkings worden geselecteerd als randparking en kunnen ook als dusdanig uitgebreid worden. Ze staan opgelijst in volgorde van afstand tot het centrum van Maldegem en zijn weergegeven op bovenstaande figuur.

- Parking Westeindestraat
- Parking Zwembad
- Parking Hof ter Ede (afhankelijk van de ontwikkelingen)
- Parking Kannunik Andrieslaan
- Parking Oud Sint-Jozef
- Parking Gidsenlaan
- Parking Jeugdlokalen
- Parking station
- Parking MEOS
- Parking Technische Dienst (Noord)

De randparkings worden opgelijst en doorgegeven aan GPS operatoren. De wandelroutes tussen de randparkings en het centrum worden op 300 m afstand gesignaleerd.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de blauwe zone werkt maar dat ze niet altijd gerespecteerd wordt. Handelaars verzetten geregeld hun parkeerschijf, sommige bezoekers zetten geen parkeerschijf of blijven te lang op hun parkeerplaats staan. Het parkeerbeleid moet aangepast worden aan de doelgroepen (kort, middellang en lang parkeren). De gewenste zones voor lang parkeren zijn de randparkings die gelegen zijn buiten de blauwe zone. Het gratis regime moet het gebruik ervan stimuleren. Dit geldt eveneens voor de ondergrondse parking die ook ingeschakeld zal worden voor bezoekers.

De huidige blauwe zone blijft behouden, maar dient beter aangeduid en bekendgemaakt te worden aan bezoekers. Om het gebruik van de randparkings en een ondergrondse parking te motiveren voor langparkeerders en voldoende parkeerruimte voor korte (winkel)bezoekers in de centrumstraten te voorzien, is het aangewezen de parkeertijd in de blauwe zone te variëren in duurtijd. Dit dient verder te worden onderzocht, rekening houdende met de toekomstige ontwikkelingen in het parkeeraanbod.

Het hanteren van de blauwe zone zal geëvalueerd worden. Indien er knelpunten optreden, moeten bijkomende maatregelen worden getroffen. Er wordt ingezet op een actieve handhaving van de blauwe zone door parkeerwachters meerdere controles te laten uitvoeren en/of door het installeren van parkeersensoren. Diverse doelgroepen dienen te worden gesensibiliseerd om niet in de blauwe zone te parkeren bijvoorbeeld leerkrachten, personeel van de gemeente, werknemers van handelszaken ...

Afhankelijk van de realisatie van een ondergrondse parking, wordt de noodzaak tot het behoud van de blauwe zone op de Markt herbekeken. Na evaluatie of op langere termijn kan gewerkt worden met betalend parkeren in de andere straatsegmenten. De gemiddelde parkeerduur is nu reeds kort en het is een stimulans voor verplaatsingen te voet of met de fiets. Bovendien kan op deze manier een deel van de parkeerkosten terugverdiend worden, zodat de gemeenschap niet moet opdraaien voor het subsidiëren van autoparkeerplaatsen.

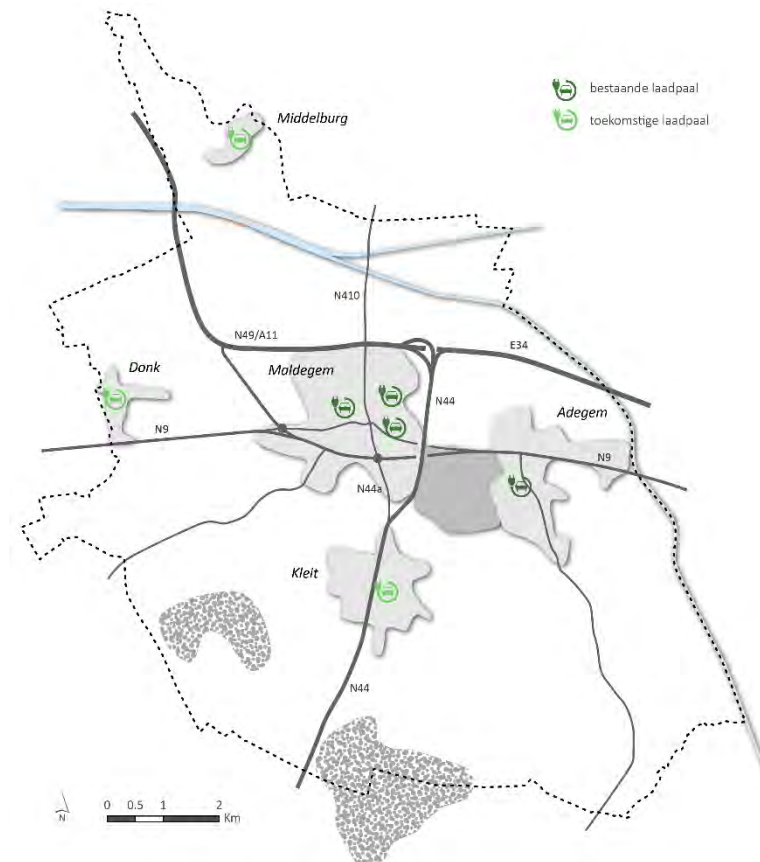
De gemeente beschikt momenteel over 4 locaties met elektrische laadpalen. De laadpaal Blue Corner aan het zwembad staat er al enkele jaren en is eerder een trage laadpaal. In 2017 werden twee nieuwe semi-



snelle laadpalen (2u) geïnstalleerd, één aan het nieuwe jeugdhuis en één aan de kerk van Adegem. In 2018 werd een laadpaal geplaatst op de parking van de Bloemestraat. Deze drie laadpalen zijn een gevolg van de uitrol van de elektrische laadinfrastructuur volgens het Energiebesluit. Volgens dit besluit zijn er in totaal 6 laadpalen aan Maldegem toegewezen die tegen 2020 geïnstalleerd moeten zijn. Volgende locaties komen nog in aanmerking (voorstel CBS):

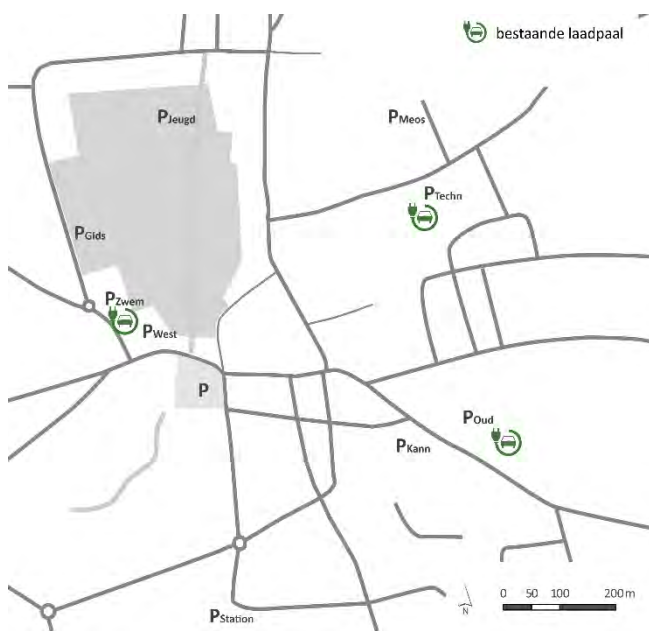
- parking grot Kleit (230 V)
- parking zaal Kanunnik Andries (Middelburg) (230 V)
- voor de kerk van Donk (400 V)

De locaties zijn weergegeven op onderstaande figuren.



Figuur 30: Locaties laadpalen gemeente Maldegem





Figuur 31: Locaties laadpalen Maldegem-centrum

Voor de installatie van de laadpaal is een elektriciteitsnet van 400V nodig. In samenwerking met horeca-uitbaters kan een plan van aanpak ontwikkeld worden om elektrische laadpalen te voorzien voor bepaalde restaurants gevestigd op het grondgebied van Maldegem. Hiervoor kan een Publiek Private Samenwerking (PPS) worden afgesloten.

Ter hoogte van de Markt worden laadlockers voor fietsers ingeplant. Dit is een waardevol alternatief voor laadpalen omdat hierin naast de batterij ook eventuele boodschappen veilig kunnen worden achtergelaten. Er zijn zelfs voorbeelden waar een koelvak werd toegevoegd aan de lockers. De ruimte die in het centrum vrijkomt door de invoering van het circulatieplan wordt ingericht als fietshub. Ook op dit gebied kan er een PPS opgestart worden met de horeca-uitbaters om laadpunten voor elektrische fietsen op het grondgebied van de gemeente in de nabijheid van hun zaak te voorzien.

De huidige parkeergeleiding is aangeduid met borden "P-route". De borden vallen echter onvoldoende op in het straatbeeld. Ze moeten duidelijk herkenbaar zijn om de bezoekers via de gewenste route naar de gewenste locatie te leiden en dus zoekverkeer te vermijden, het aanbod beter te benutten en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Het is aangewezen ook de locatie van de oplaadpalen hierop te vermelden. Het is belangrijk dat er eenvormige wegwijzers worden gebruikt voor de P-route, de parking zelf en ook de geleiding van voetgangers (cfr. Sint-Niklaas). Er kan anderzijds ook gewerkt worden met kleurcodes per parking. Voor voetgangers betekent een aanduiding van de wandeltijd een belangrijke meerwaarde.



Figuur 32: Huidige parkeergeleiding





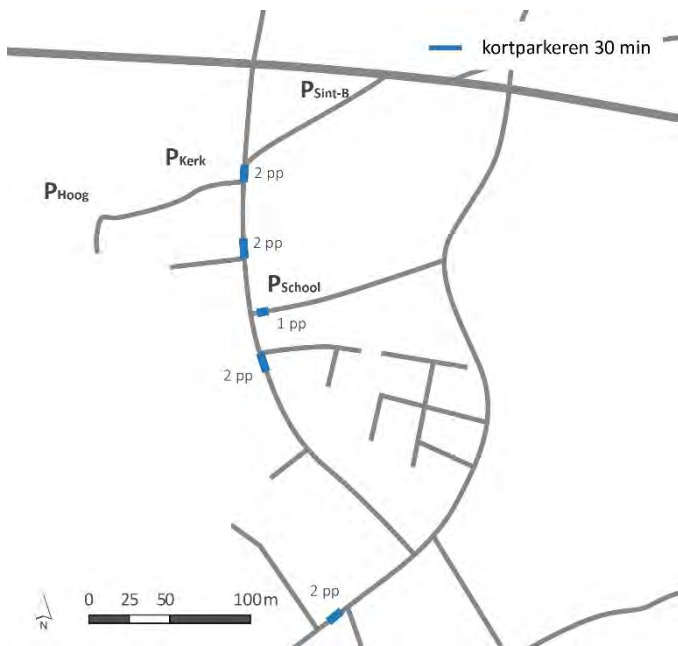
Figuur 33: Parkeergeleiding Sint-Niklaas/Dilbeek (Bron: HLN/Dilbeek)

Figuur 34: Geleiding Kortrijk (Bron: HLN)

Een stap verder dan de statische geleiding met verkeersborden is de implementatie van een dynamisch geleidingssysteem met een real-time aanduiding van het aantal beschikbare plaatsen. Dergelijk systeem versterkt de voordelen van een parkeergeleidingssysteem.

Adegem

In Adegem werd geen parkeeronderzoek uitgevoerd. Om een geïntegreerd parkeerbeleid te kunnen voeren, wordt het bestaande kortparkeren (30 minuten) geëvalueerd.



Figuur 35: Situering kortparkeren Adegem



Kleit

In Kleit werd geen parkeeronderzoek uitgevoerd. Om een geïntegreerd parkeerbeleid te kunnen voeren, wordt het bestaande kortparkeren (30 minuten) geëvalueerd.



Figuur 36: Situering kortparkeren Kleit

Donk en Middelburg

In de andere twee deekernen werd er geen parkeeronderzoek uitgevoerd. Hier wordt geen wijziging van de parkeerregulering voorgesteld. Door betere voetpaden en veiliger ingerichte straten, kunnen meer mensen te voet of met de fiets naar bijvoorbeeld de winkel. Op deze manier hoeft de parkeervraag niet verder te stijgen.

In het kader van SPAM 13 wordt het parkeren in Middelburg herbekeken. In Waterpolder kan een randparking gerealiseerd worden ter hoogte van een weiland gelegen tussen de woningen met huisnummers 1 en 5. Op die manier kunnen bezoekers (vaak recreatieve fietsers) zich vóór de kern van Middelburg parkeren. Middelburg heeft als toeristische kern nood aan dergelijke parking. Op deze plaats kunnen ook oplaadpunten voorzien worden.

Krommewege

De gemeente maakt het bedrijventerrein Krommewege beter bereikbaar met het openbaar vervoer door de realisatie van een fietsdeelsysteem aan de bushaltes op het Sint-Bernardusplein, in de Sint-Barbarastraat en de Speyestraat. Dit moet samengaan met kwalitatieve fietsroutes op het bedrijventerrein.



Parkeernormen

In de gemeente staan heel wat nieuwe ontwikkelingen op de planning. Het is belangrijk dat het parkeren op eigen terrein gebeurt en dat er voldoende fietsenstallingen worden voorzien. De gemeente werkt hiervoor parkeernormen uit. Enerzijds moet er gestreefd worden naar een voldoende hoge parkeernorm voor wagens die ervoor zorgt dat het publiek domein niet overmatig belast wordt. Anderzijds kan een te hoge parkeernorm het autobezit en -gebruik aanmoedigen doordat er toch parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het is belangrijk hiertussen een goed evenwicht te vinden. Om duidelijkheid en eenvormigheid te bieden, zullen deze normen op korte termijn verordenend worden vastgelegd.

De parkeernormen zullen verder verfijnd worden door een extern studie bureau om te komen tot een volwaardige stedenbouwkundige verordening. De parkeerverordening zal rekening houden met enkele specifieke items:

- De mogelijkheid tot het afwijken van opgelegde parkeernormen, maar onder specifieke voorwaarden (duidelijke afwijkingsmogelijkheden opnemen in verordening);
- Het betalen van een compensatievergoeding aan een gemeentelijk parkeerfonds indien de parkeerplaatsen niet volgens de opgelegde normen aangelegd (kunnen) worden. De vergoeding wordt geïnvesteerd in de uitbouw van de randparkings.
- Introductie van parkeernorm voor een minimum aantal fietsstallplaatsen.
- Eventueel onderscheid maken inzake parkeernormen tussen verschillende zones in de gemeente op basis van woondichtheden.
- Technische vereisten zoals afmetingen, gemeenschappelijke bergingen ...

Foutparkeren

Uit onderzoek blijkt dat het centrum kampt met foutparkeren op voet- en fietspaden, aan bushaltes of op busroutes en op laad- en loszones. Handhaving is hier aangewezen.

Fietsparkeren

Een aantal principes wordt vooropgesteld in functie van een gecoördineerde aanpak van het fietsparkeren in de gemeente. Er wordt naar gestreefd dat iedere fietser de fiets comfortabel en overdekt kan stallen op alle punten waar een aanzienlijke concentratie van fietsers vertrekt of aankomt.

- Alle gebouwen en ruimten met een openbare functie worden voorzien van degelijke en veilige fietsenstallingen. De bezoekersaantallen van openbare functies worden hiervoor in kaart gebracht. Er wordt een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen en up-to-date gehouden om vervolgens de stallingen aan te passen aan de benodigde capaciteit en comfortnormen. Er wordt hierbij rekening gehouden met verschillende soorten fietsen, in het bijzonder ter hoogte van de Markt.
- De voornaamste bushaltes langsheen de drukste buslijnen worden uitgerust met fietsenstallingen (bijvoorbeeld Sint-Bernardusplein). Er wordt een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen en up-to-date gehouden om vervolgens de stallingen aan te passen aan de benodigde capaciteit, comfortnormen en oplaadpunten.
- Alle dorpskernen worden uitgerust met fietsenstallingen. Er wordt een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen en up-to-date gehouden om vervolgens de stallingen aan te passen aan de benodigde capaciteit en comfortnormen.

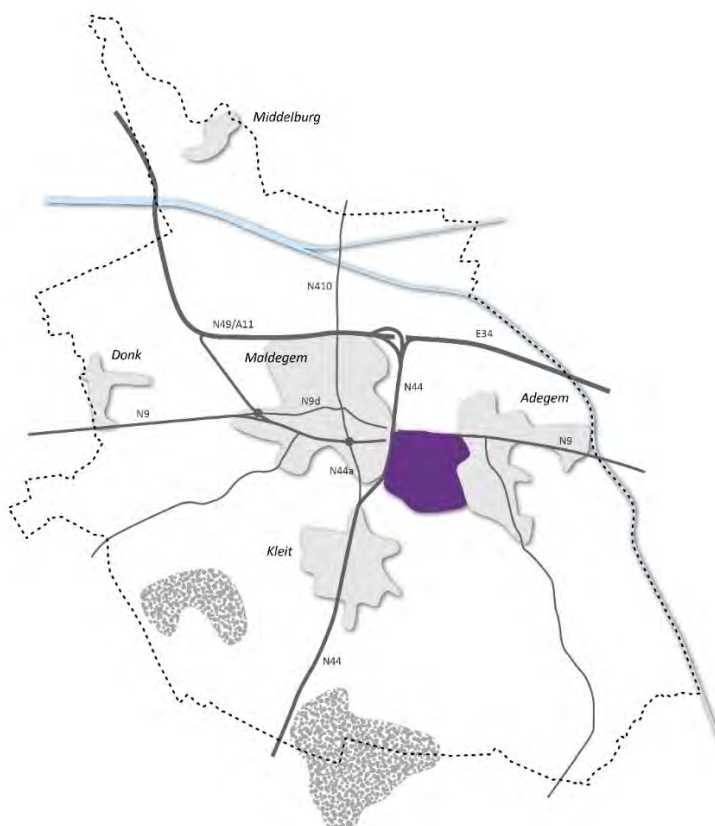


- Er wordt een behoefteonderzoek rond bestaand bewonersparkeren voor fietsen uitgevoerd. In de huidige woningen is vaak onvoldoende ruimte voorzien om fietsen te stallen. Na het behoefteonderzoek wordt een testcase opgezet voor een buurtfietsbox (trommel), een buurtfietsgarage of overdekte fietsenstalling. Bij een succesvolle test wordt een plan opgemaakt voor het uitrollen van het fietsparkeren voor bewoners. Hieraan wordt ook een online aanvraagmodule gekoppeld.
- Er is voldoende aandacht voor huidige en ook toekomstige trends zoals elektrische fietsen, bakfietsen, fietskarren ...
- Bij nieuwbouw of functiewijzigingen (via stedenbouwkundige vergunningen) wordt een lokale norm ingebouwd voor private fietsparkeerplaatsen. De aanvragen worden op maat geadviseerd door de mobiliteitsdienst.

Vrachtwagenparkeren

In de kernen geldt een zonaal parkeerverbod voor vrachtwagens aan de hand van een zonaal verbodsbord. Aan de zonale borden betreffende het stilstaan en parkeren³ kunnen eveneens zonale verbodsborden gekoppeld worden. De twee reglementeringen kunnen op hetzelfde bord boven of naast elkaar geplaatst worden.

De gemeente onderzoekt de piste om een stuk grond aan te kopen op het bedrijventerrein waar vrachtwagens zich kunnen parkeren en faciliteiten worden voorzien.



Figuur 37: Situering bedrijventerrein

³ Met uitzondering van de verkeersborden E5, E7 en E11



6.3.6 B6 GOEDERENVERVOER

Vrachtverkeer

Het regionale vrachtroutenetwerk wordt gebruikt als kapstok voor het uittekenen van de (inter)gemeentelijke en lokale vrachtroutes. Volgende routes worden als (inter)gemeentelijke vrachtroute geselecteerd:

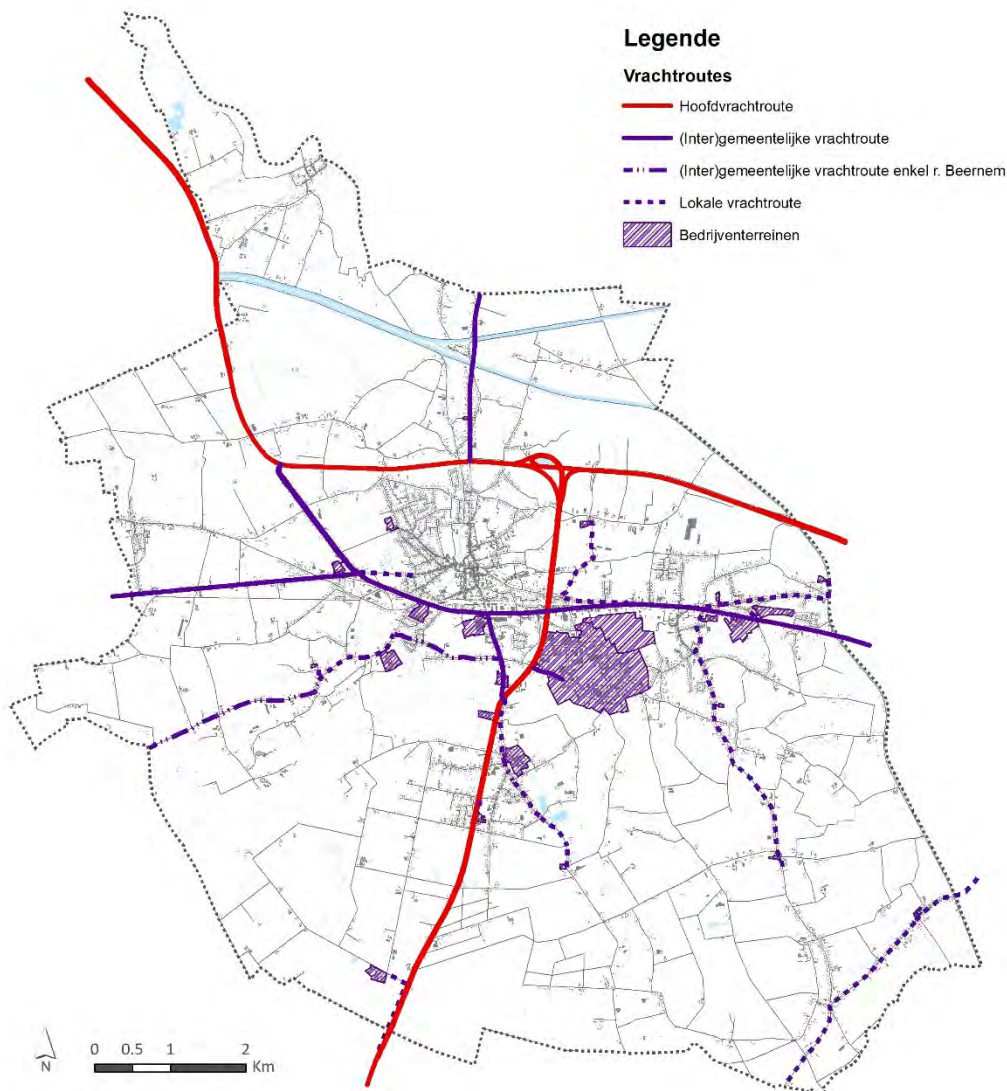
- N410 Aardenburgkalseide
- N498 Koning Albertlaan
- N9
- N44a Aalterbaan
- Enkel richting Beernem via de Speyestraat – Bogaardestraat - Schautenstraat

De lokale vrachtroutes worden enkel beschouwd als ontsluiting van bedrijventerreinen richting de (inter)gemeentelijke en regionale vrachtroutes. Het gaat om volgende routes:

- Bogaardestraat (tussen Speyestraat en Schautenstraat)
- N9d Brugse Steenweg
- N9d Genste Steenweg – Radestraat
- Oude Staatsbaan – deel Vaartkant
- Hillestraat – Spanjaardshoek
- N499 Veldekens
- Kleitkalseide
- Groot Burkelkalseide

De piste van de invoer van venstertijden voor doorgaand goederenvervoer tijdens het begin en einde van de school zal onderzocht worden.





Figuur 38: Vrachtrouten netwerk Maldegem

Het bedrijventerrein Krommewege heeft de N44 als hoofdonsluiting. Een secundaire ontsluiting verloopt via een nieuwe ontsluitingsweg op de N9. De Sint-Barbarastraat valt als ontsluiting van het bedrijventerrein en wordt afgesloten met een slagboom die door enkele bedrijven kan bediend worden. Om een beeld te krijgen van het verkeer van en naar het bedrijventerrein, worden er in eerste instantie nulmetingen uitgevoerd in de Sint-Barbarastraat, de Krommewege, de nieuwe ontsluitingsweg en de Ringbaan. Nadien worden er tweejaarlijks metingen op dezelfde locaties uitgevoerd om de situatie te monitoren en desgevallend maatregelen te treffen.

Buiten de vrachtroutes mag het aandeel vrachtverkeer niet hoger liggen dan 5% à 10%. De gemeente houdt het vrachtverkeer op een positieve manier op de vrachtroutes (conform Figuur 38) en stelt hiervoor een lokaal signalisatieplan op door middel van verbodsborden⁴ met een zonale geldigheid. De borden komen

⁴ Met uitzondering van de verkeersborden C1, C31, C33 en C47



voor op een bord met witte achtergrond en hun betekenis blijft ongewijzigd (Art 65.5.1 en Art 65.5.3 Verkeersreglement). De vrachtroutes en het zonale verbod worden gecommuniceerd naar de bedrijven en naar GPS-operatoren. Aan de zonale verbodsborden kunnen eveneens borden betreffende het stilstaan en parkeren⁵ gekoppeld worden. De twee reglementeringen kunnen op hetzelfde bord boven of naast elkaar geplaatst worden.

In Maldegem-centrum wordt gewerkt met uniforme laad- en loszones. De gemeente be vraagt de noodzaak van laad- en loszones en bekijkt enkel verzoeken van minstens twee verschillende handelszaken. Bij het inrichten van een laad- en loszone wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid, leefkwaliteit, functionaliteit ... De laad- en loszones werken met venstertijden waarbinnen laden en lossen wordt toegelaten. Op die manier kan de parkeerruimte buiten deze venstertijden door bewoners worden gebruikt.

Landbouwverkeer

De gemeente Maldegem kent veel landbouwverkeer door de vele landbouwpercelen op haar grondgebied. De landelijke wegen waar dit landbouwverkeer hoofdzakelijk gebruik van maakt, hebben doorheen de jaren diverse functies verworven, waardoor het gebruik van deze wegen is toegenomen. Door dit toenemende en intensievere gebruik van deze landelijke wegen vanuit zowel de landbouwsector, lokale bedrijven als toeristisch/recreatieve sectoren, is de druk op deze infrastructuur van zowel fietsers, personenwagens als vracht- of landbouwverkeer, vandaag de dag erg zwaar. Dit is enerzijds het gevolg van de toename van activiteiten en functies langsheen deze landelijke wegen, maar ook het (veelal ongewenste) doorgaand verkeer dat deze wegen toenemend gebruikt. Deze wegen zijn daar vaak niet voor geschikt (inrichting, breedte ...) met verkeersonveiligheid en hogere onderhoudskosten tot gevolg.

De landbouwwegen zijn vaak allemaal als een lokale weg type III gecategoriseerd, toch hebben zij een grote diversiteit aan functies. Om een duidelijker onderscheid te maken, kan een functietoekenning⁶ uitkomst bieden, waarin binnen bepaalde kamers op zoek wordt gegaan naar de hoofdfunctie van de landbouwwegen. Aan elke functietoekenning wordt vervolgens een typeprofiel en een type-onderhoud gekoppeld. Op deze manier kunnen er duidelijke keuzes gemaakt worden en kan bijvoorbeeld een fietsnetwerk optimaal beveiligd worden en een hoogwaardige kwaliteit bieden.

De gemeente zal een functietoekenningsplan laten opmaken door een extern studiebureau. Volgende stappen worden ondernomen om tot de toekenning van functies aan de wegen te komen:

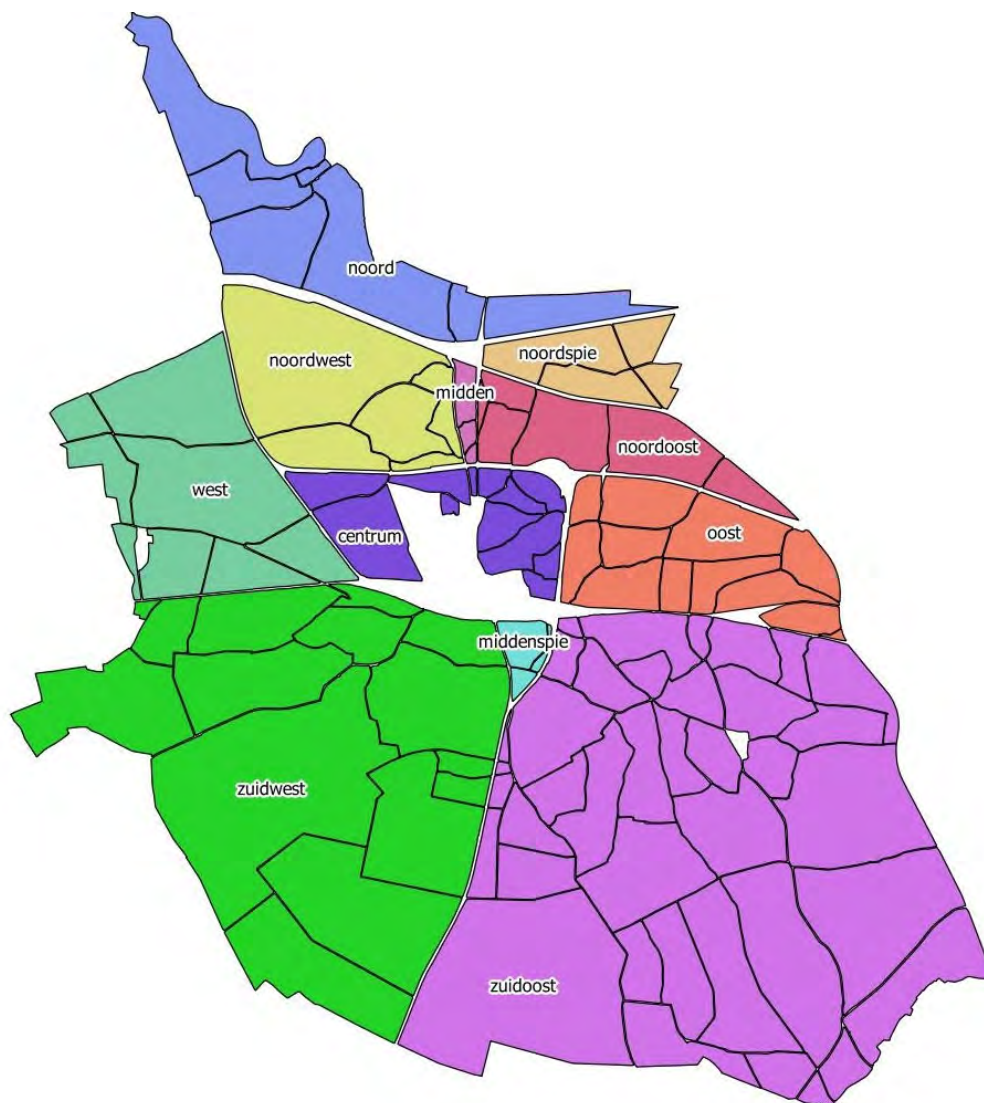
- Stap 1: Afbakening mobiliteitskamers door middel van landschappelijke structuren en bestaande lijninfrastructuur (hoger gecategoriseerde wegen, waterlopen, spoorlijnen);
- Stap 2: Aanduiding van toegangspunten van de kamer;
- Stap 3: Hoofdontsluiting: binnen elke kamer wordt een hoofdstructuur aangeduid voor a) fietsers, b) landbouwers en eventueel c) woonwijk binnen de kamer;
- Stap 4: Uitwisselpunten: een uitwisseling van verkeer tussen de verschillende kamers wordt bekeken op basis van de hoofdontsluiting;
- Stap 5: Functietoekenning volgens de categorisering (zie ook afbeeldingen).

⁵ Met uitzondering van de verkeersborden E5, E7 en E11

⁶ Zie online op <http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Paginas/Functietoekenningsplannen-voor-landbouw-en-fietsverkeer.aspx>



In de onderzoeksfase werden reeds deelgebieden (of kamers) afgebakend. Deze deelgebieden zijn zo gekozen dat de grenzen van de deelgebieden werden gevormd door (grote) wegen. Op die manier kan er inzicht verkregen worden in de oversteekbewegingen op en het gebruik van deze wegen door landbouwverkeer. In Maldegem worden er 11 kamers onderscheiden.



Figuur 39: Afbakening landbouwkamers in landbouwgebieden

De gemeente moet een functie toekennen aan de verschillende wegen door na te gaan waarvoor de weg effectief gebruikt moet worden. De oversteekbaarheid van de gewestwegen dient hierbij maximaal te worden gerespecteerd. Op basis hiervan kunnen er dan maatregelen aangeduid worden om sluijverkeer te weren en onmogelijk te maken en conflicten tussen weggebruikers te beperken. Ter ondersteuning kunnen de gebruikers van de kamers zoveel mogelijk betrokken worden. Een aantal kamers worden prioritair aangepakt, met name zuidoost en zuidwest, meer specifiek de kruising van de N44, waar het hoogst aantal landbouwbewegingen plaatsvindt en waartussen de meeste landbouwbewegingen zich manifesteren. De overige kamers worden nadien aangepakt in functie van eventuele opportuniteiten en de ernst van het sluijverkeer.



De maatregelen kunnen onderverdeeld worden in vier groepen:

- verkeersborden - regelgeving
- snelheidsremmende maatregelen
- selectieve toegangen
- aanpassen wegprofiel

De maatregelen kunnen in willekeurige volgorde gebruikt worden. Het doel is om de landelijke wegen in goede staat te houden en de kostprijs, veroorzaakt door een groot patrimonium van landelijke wegen, te beperken.

6.4 WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELLEN

6.4.1 C1 VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

Er zijn heel wat bedrijven gelegen in de gemeente. Zij hebben een belangrijk aandeel in de mobiliteit, ook bij hen moet er dus een verduurzaming nagestreefd worden. De gemeente ondertekende het burgemeestersconvenant waarbij ze zich engageert tot een CO₂-reductie van 5% tegen 2020. Daarnaast wordt een reductie van 10% van het aantal voertuigkilometers van personenwagens, een reductie van 5% van het aantal voertuigkilometers van lichte en zware vrachtwagens en een elektrificatie van 2% van de personenwagens vooropgesteld. De gemeente stimuleert de opmaak van bedrijfsvervoerplannen door de nodige ondersteuning te voorzien en zelf het goede voorbeeld te geven (zie ook Klimaatactieplan actie 5.13). De resultaten van de bedrijfsvervoerplannen worden aangetoond aan de hand van evaluaties en worden breed gecommuniceerd. Voor mogelijke acties wordt verwezen naar het Klimaatactieplan. Om bedrijventerrein Krommewege bereikbaar te maken wordt een fietsdeelsysteem gerealiseerd.

De gemeente zal een gemeentelijk bedrijfsvervoerplan opmaken om zelf het goede voorbeeld te geven aan scholen en bedrijven.

Een aantal scholen maakten reeds een schoolvervoerplan op. De scholen zonder schoolvervoerplan worden gestimuleerd om een schoolvervoerplan op te maken door de nodige ondersteuning te voorzien en zelf het goede voorbeeld te geven. De resultaten worden aangetoond aan de hand van evaluaties. Voor mogelijke acties wordt verwezen naar het Klimaatactieplan. In functie van de uitvoering van het masterplan Maricolen is de opmaak van een schoolvervoerplan noodzakelijk om de toename aan verplaatsingen zo duurzaam mogelijk te laten verlopen. De reeds opgestelde schoolvervoerplannen benoemen nog knelpunten zoals die vandaag de dag voorkomen. Een aantal oplossingsmaatregelen kan ook nog overgenomen worden. Het is echter nodig om in schoolomgevingen verder te gaan dan het plaatsen van enkele paaltjes om een effectieve verduurzaming van de verplaatsingen te krijgen. Samen met de scholen zal daarom gekeken worden naar een meer doorgedreven actualisatie van de maatregelen. Om verplaatsingen met de fiets te stimuleren, wordt een schoolroutekaart opgesteld voor de hele gemeente waarbij rekening wordt gehouden met de knelpunten ervaren door de schoolgaande jeugd. De gemeente wil zijn personeel aanzetten en motiveren om vaker de fiets te nemen en kennis te laten maken met elektrisch fietsen (zie ook Klimaatactieplan Actie 1.8).



- De gemeente voorziet een maximale fietsvergoeding voor werknemers die met de fiets naar het werk komen.
- Er zijn 3 elektrische fietsen beschikbaar voor het gemeentepersoneel. Deze kunnen ontleend worden voor dienstverplaatsingen binnen Maldegem en omliggende gemeenten.
- Het leasen van een fiets via de gemeente is mogelijk voor gemeentepersoneel. Zowel gewone stadsfietsen als elektrische fietsen zijn beschikbaar. Bij een voldoende engagement komt de gemeente Maldegem tussen in de voorziene kostprijs.

De Vlaamse overheid rolt een programma uit voor de uitbouw van een netwerk van elektrische laadpalen. Het is de bedoeling dat 70% van het aanbod aan de woonomgeving ligt, 20% aan de werkplek en 10% onderweg. De gemeente gaat na wat de stand van zaken is op haar grondgebied. Op basis hiervan worden de mogelijkheden nagegaan voor verdere uitbouw van het netwerk (zie ook Klimaatactieplan actie 5.16).

De gemeente zet in op autodelen, zowel voor de gemeentediensten als voor burgers (zie Klimaatactieplan Actie 7.4). De gemeente Maldegem is hiervoor gestart met een autodeelproject via Cambio en de leasing van een elektrisch voertuig.

- Er zijn 2 conventionele Cambio-wagens ter beschikking gesteld. 1 wagen wordt 24/24 ter beschikking gesteld van de inwoners, de tweede wagen wordt tijdens de diensturen geblokkeerd voor het gemeentepersoneel, maar kan na de diensturen en in het weekend ook door inwoners gebruikt worden. Op die manier wil de gemeente Maldegem zijn inwoners bewuster voor de wagen laten kiezen en deze afwisselen met de fiets of het openbaar vervoer.
- Sedert juni 2018 least de gemeente een elektrisch voertuig dat enkel door personeel van de gemeente gebruikt kan worden. Op deze manier wil de gemeente de CO2-uitstoot verlagen en het oude wagenpark verduurzamen.

Bouwheren voor appartementen worden aan de hand van een stedenbouwkundige verordening verplicht om bij (ingrijpende) verbouwingen en bij nieuwbouw fietsenstallingen te voorzien, voldoende in aantal en voldoende in kwaliteit. Voor privé- en rijwoningen wordt de leidraad 'Fiets Suite' aanbevolen. De sociale huisvestingsmaatschappijen vervullen een voorbeeldfunctie (zie ook Klimaatactieplan 5.2).

6.4.2 C2 TARIFERING

Afhankelijk van de realisatie van een ondergrondse parking, zal het behoud van de blauwe zone onderzocht worden.

6.4.3 C3 ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

De gemeente wil met dit mobiliteitsplan inzetten op kwaliteitsvolle duurzame verplaatsingen, lokale bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid ... Die visie moet samen met de maatregelen uitgedragen worden aan de hand van informatie-, promotie- en sensibiliseringscampagnes. De gemeente zal telkens de realisaties en hun positieve effecten op de doelstellingen rond duurzame mobiliteit in de verf zetten. Aan de hand van het uitgebreid duiden van de positieve aspecten voor voetgangers en fietsers, worden de ongunstige aspecten van gemotoriseerd verkeer gecounterd.



Omdat er veel rond schoolomgevingen gebeurt, worden schoolroutekaarten en andere aspecten voortdurend in de verf gezet. Scholen worden educatief ondersteund in verband met allerlei initiatieven:

- strapdag;
- Sam de Verkeerssling;
- autoluwe schooldag;
- concept schoolstraat;
- autovrije straat in combinatie met straatactiviteiten rond duurzame mobiliteit;
- verkeerseducatie;
- fietsexamen voor leerlingen 6e leerjaar;
- de creatieve geest van de leerlingen aanspreken voor duurzame mobiliteit in de eigen school en voor de eigen verplaatsing;
- klimaatwedstrijd (zie ook Klimaatactieplan actie 4.6);
- organiseren fiets- en voetgangerspool (zie ook Klimaatactieplan actie 5.6);
- ...

Het integraal gemeentelijk toegankelijkheidsbeleid wordt met acties naar burgers, adviesraden, handelaars en andere externe diensten bekendgemaakt (cfr. Actie 2-02-03-05 Meerjarenplanning 2014-2019). Acties als “Red de stoep”, de “On Wheels” app en het toegankelijkheidslabel voor handelaren en dienstverlening blijven overeind. De acties worden via verschillende media in de kijker gezet, met name met persberichten op de gemeentelijke en OCMW-website, de facebookpagina, artikels in het Maldegem Magazine, een persmoment ...

Nieuwe inwoners, bedrijven, bezoekers en grote bestaande bedrijven worden op de hoogte gebracht van de verschillende mogelijkheden van het openbaar vervoer, alsook de mogelijkheden van fietsverplaatsingen en carpooling. Adviezen worden gegeven tot op het niveau van het individu (advies op maat).

Bewoners en bezoekers worden geïnformeerd over de komst van nieuwe kwaliteitsvolle fietsenstallingen (zie ook Klimaatactieplan 5.2). Ook algemeen wordt het fietsgebeuren in de kijker gezet. Daarnaast wordt er een communicatietraject over de trage wegen op poten gezet conform het beleidsplan trage wegen. De bereikbaarheid van gemeentelijke attractiepolen wordt op basis van een bereikbaarheidsplan en met het oog op duurzame verplaatsingsmiddelen gecommuniceerd.

Daarnaast neemt de gemeente jaarlijks deel aan de campagne ‘Zo Dichtblij’ om een draagvlak bij de inwoners te creëren voor een duurzaam lokaal beleid.

6.4.4 C4 HANDHAVING

De snelheidsregimes zijn er om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. Daarom zullen de ongevalsgegevens niet enkel gebruikt worden als input naar het beleid, maar ook als input voor de locatie van de snelheidscontroles. Meldingen van overmatige snelheid worden systematisch opgevolgd en aangepakt door de lokale politie in samenwerking met de dienst mobiliteit.

Er wordt daarnaast ingezet op een actievere handhaving van de blauwe zone. Een actievere handhaving is mogelijk door het aantal controles te verhogen of door de integratie van parkeersensoren die een signaal geven wanneer de parkeertijd is verstreken.



De doorstroming op buslijnen zal gegarandeerd worden door een consequente handhaving. Dit moet in het zonaal veiligheidsplan opgenomen worden.

Er wordt ingezet op het naleven van de normen inzake toegankelijkheid die in de verschillende gemeentelijke reglementen (terrasreglement, algemeen politiereglementen ...) werden opgenomen (cfr. actie 2-02-03-06 Meerjarenplanning 2014-2019). De wijkinspecteurs van de lokale politie en controleambtenaren zullen preventief optreden wanneer de toegankelijkheid beperkt wordt. In tweede instantie zal repressief opgetreden worden door politie-inspecteurs door middel van het uitschrijven van GAS-boetes (reglement sinds juli 2014) of pv's indien herhaaldelijk de vrije doorgang of andere regelgeving inzake toegankelijkheid, zoals bijvoorbeeld inbreuken op de regelgeving inzake stilstaan en parkeren, niet wordt nageleefd.

De resultaten van de controles worden ter sensibilisering steeds gecommuniceerd naar het beleid en de bevolking toe. Ze worden ook teruggekoppeld naar het beleid om de nodige lessen te trekken in functie van inrichting en verkeersorganisatie.

6.4.5 C5 BELEIDSONDERSTEUNING

Een interdisciplinair team (verkeerscel, mobiliteit, stedenbouw, duurzaamheid, milieu) volgt in de dagdagelijkse werking het mobiliteitsbeleid en het mobiliteitsplan op. Er wordt tijd voorzien voor bijkomende opleidingen rond duurzame mobiliteit. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde biedt een ruim scala aan opleidingen aan. De duurzaamheids- en inclusieambtenaar worden mede betrokken bij het mobiliteitsbeleid om een sterkere focus te krijgen op het duurzame aspect.

De gemeente duidt een fietscoördinator aan in functie van het uitwerken van een fietsbeleid.

De Fietsersbond organiseert rondritten om de lokale pijnpunten te duiden en te laten ervaren. Op basis daarvan kunnen uitdrukkelijk wijzigingen aangevraagd worden. De gemeente voert een mobiscan uit bij de eigen organisatie en maakt een bedrijfsvervoerplan op. Hieruit komen maatregelen naar voren om de organisatie verder te verduurzamen (bedrijfsvervoerplan).

6.4.6 C6 MONITORING EN EVALUATIE

Metten is weten. Om de evolutie van het fietsgebruik in kaart te brengen en het beleid te evalueren, is monitoring essentieel. Daarom zal de gemeente op diverse locaties de fietsers tellen. In eerste instantie worden hiervoor vaste tellocaties (zuilen) vooropgesteld op de hoofdassen (in volgorde van prioriteit):

- N9
- Fietssnelweg F311
- Fietssnelweg F42

Daarnaast zal de gemeente jaarlijks op dezelfde strategische plaatsen het aantal fietsers tellen om het effect van bepaalde maatregelen te kunnen toetsen aan een nulmeting. De prioriteit gaat hierbij naar het gebruik van het bovenlokale fietsrouten netwerk. Op volgende plaatsen wordt jaarlijks in dezelfde periode geteld (in volgorde van prioriteit):

- N9d Mevrouw Courtmanslaan
- N410 Aardenburgkalseide
- Vliegplein



- Kruipuit
- Schautenstraat
- Heirweg
- Aalterbaan
- Oude Aardenburgse Weg
- Schorreweg

Voor de uitvoering zijn diverse pistes mogelijk. In het kader van het nieuwe initiatief van de 'Vlaamse FietsTelweek' kan het fietsgebruik via een combinatie van mechanische en manuele tellingen in beeld worden gebracht. De aankoop van een fietstelapparaat wordt overwogen om tellingen met eigen materieel te kunnen uitvoeren. Een dergelijk toestel kan niet enkel gebruikt worden om systematisch op een aantal zelfde locaties te tellen (vergelijkbaar met de fietsbarometer van de provincie Antwerpen), het kan eveneens worden voor gerichte tellingen in het kader van herinrichtingen, proefprojecten en evaluatiemetingen na uitvoering van een project. Ook de kwaliteit van de infrastructuur kan worden getest. De tellingen kunnen ook uitbesteed worden. De provincie Antwerpen heeft bijvoorbeeld een raamcontract ter beschikking om fietstellingen en verkeersonderzoek te laten uitvoeren. Zij werken samen met drie bedrijven die allerhande apparatuur kunnen aanbieden voor diverse soorten tellingen. De fietstellingen worden geëvalueerd op basis van een nulmeting.

De evolutie van het verkeer zal nagegaan worden door regelmatige verkeerstellingen. Op die manier kan nagegaan worden of de circulatiemaatregelen en de implementatie van de wegencategorisering effect hebben, of aangepast moeten worden.

De ongevalsgegevens en snelheidscijfers worden jaarlijks gerapporteerd en geanalyseerd. Deze feedback zorgt voor input voor het beleid en de gerichte aanpak van onveilige punten.

De monitoringsgegevens worden steeds teruggekoppeld naar de dienst mobiliteit, het college, de gemeenteraad en de bevolking. Via deze weg dienen ze ook als input voor het vormen en bijsturen van het mobiliteitsbeleid.

Meldingen rond mobiliteit worden geïntegreerd in het bestaande centraal meldpunt.



7 ACTIEPLAN

(Zie excel)

7.1 VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPLANNEN

In wat volgt wordt aangegeven waar het voorgenomen mobiliteitsbeleid afwijkt van andere beleidsplannen, en bijgevolg aanleiding geeft (/kan geven) tot wijziging van deze plannen.

7.1.1 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

De wegencategorisering zoals opgenomen in het GRS moet aangepast worden aan de wegencategorisering die is opgenomen in dit mobiliteitsplan.

7.1.2 MASTERPLAN MALDEGEM

De circulatiemaatregelen zoals voorgesteld in het masterplan moeten aangepast worden aan het circulatieplan dat opgenomen is in dit mobiliteitsplan.

7.1.3 BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Er zullen 9 voorstellen tot wijzigingen aangebracht worden op de wijzigingscommissie na goedkeuring van het mobiliteitsplan:

- De route langs het Leopoldkanaal wordt verlegd ten zuiden van het kanaal en wordt opgenomen in het BFF.
- Het BFF sluit aan op Vliegplein richting de Sint-Barbarastraat. Gezien met de herinrichting van de N9 een keerbeweging voorzien wordt ter hoogte van de Sint-Barbarastraat, zou het veiliger zijn om als fietser via de fietstunnel (Oude Gentweg) onder het viaduct van de N44 te rijden en vervolgens ter hoogte van een reeds voorziene beveiligde oversteekplaats aan het kruispunt N9 – Popkensstraat de N9 over te steken. De gemeente is vragende partij dit traject op te nemen in het BFF in plaats van Sint-Barbarastraat.
- De bestaande route via Blekkersgat – Gentweg wordt verlegd naar Verbranden Bos – Kruisken – Kruiplit. Het is een logischere en beter uitgeruste route met bestaande fietspaden en er zit veel woon-schoolverkeer op de route in tegenstelling tot de route Blekkersgat – Gentweg waar een slechte zichtbaarheid heerst, meer hoogteverschillen zijn en te weinig ruimte is voor fietspaden.
- In het centrum wordt de bestaande route verlegd naar de nieuwe verbindingen via Hof ter Ede. Dit is een autovrij traject en meer directe route.
- De hoofdroute langs het Schipdonkkanaal en Leopoldkanaal loopt ten oosten van Celieplas en ten westen van de N49 langs de zuidelijke zijde van het kanaal. Om een logische verbinding te maken en een kruising via de N410 te vermijden, wordt de hoofdroute tussen de N49 en de N410 naar de zuidelijke zijde van het kanaal verlegd. De bestaande hoofdroute wordt gewijzigd in een functionele route om aan te sluiten op de functionele route ten westen van de N49.
- In navolging van de voorgaande redenering wordt de hoofdroute langs het Leopoldkanaal tussen de N410 en Celieplas eveneens verlegd naar de zuidelijke zijde van het kanaal.
- De alternatieve route op de N9 ten westen van Maldegem-centrum wordt geschrapt. Bij de realisatie van de fietssnelweg F42 is deze alternatieve route overbodig.



- De route langs de museumspoorlijn vanaf de N44a tot het Schipdonkkanaal wordt toegevoegd als hoofdroute in het BFF.
- Na de realisatie van het streefbeeld van de N49/E34 kunnen fietsers over de N49/E34 via Celieplas naar de fietssnelweg rijden en verder ook richting Sint-Laureins fietsen. De route biedt een grote potentie voor woon-werkverkeer tussen Maldegem en Sint-Laureins. Het is de snelste en kortste route tussen beide. De realisatie van de fietsbrug zal, volgens de start- en projectnota van de ongelijkvloerse kruising van N49 – Celieplas, hier sterk aan bijdragen. De route wordt verder afgetoetst met de gemeente Sint-Laureins.



BIJLAGEN



8 TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN

In hoofdstuk 3.4 werden de operationele doelstellingen geformuleerd. Na de formulering van het beleidsplan en actieplan, worden de doelstellingen hier geëvalueerd. Er wordt nagegaan in hoeverre er onderlinge samenhang is. Het is mogelijk dat het beleidsplan niet beantwoordt aan alle doelstellingen. Bepaalde doelstellingen kunnen immers pas op middellange of lange termijn worden waargemaakt.

8.1 HET VRIJWAREN EN VERSTERKEN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN MALDEGEM

Het nagaan van de mogelijkheden van een multimodale bereikbaarheid van de geplande functies bij nieuwe ontwikkelingen.	ja
Het STOP-principe vormt het uitgangspunt van elk nieuw ontwerp.	ja
De opmaak van een parkeerbeleidsplan met een bijhorend parkeerverwijssysteem en aandacht voor looproutes: beperking parkeerzoekverkeer, verhoging bereikbaarheid, kwaliteitsvolle ruimte in de kernen vrijwaren, mensen ontmoedigen om korte verplaatsingen met de auto te maken.	ja
Het maximaal afstemmen van de wegencategorisering op de gewenste bereikbaarheid van diverse functies op verschillende schaalniveaus (N49/E34 en de N44 zijn dragers).	ja
Het verhogen van de bereikbaarheid van Maldegem door bepaalde vervoerswijzen te combineren: voorzieningen voor het voor- en natransport van openbaar vervoer, fietsverhuur en de looproutes vanaf specifieke knooppunten (openbaar vervoerhaltes of parkeerzones) richting het centrum en zijn handel- en horecafuncties.	ja
Er worden op minstens 3 locaties in het centrum en minstens 1 locatie in de kernen fietsenstallingen voorzien.	ja
Het voeren van een stedenbouwkundig beleid omtrent meergezinswoningen waar bij er meer aandacht gaat naar de zachte vervoerswijzen.	ja
Het zichtbaar maken van alle mogelijke doorlopende straten.	ja
Het gedetailleerd inventariseren van de trage wegen en de uitvoering van de gewenste visie en acties.	ja
De uitbreiding van het bovenlokaal fietsroutenetwerk en de realisatie van een lokaal fietsnetwerk als een aanvulling op het BFF. De oude spoorwegbedding vormt de ruggengraat van het netwerk. De fietsroutes worden maximaal conform aan het Fietsvademeccum uitgerust.	ja

8.2 DE TOEGANKELIJKHEID VOOR ALLE VERVOERSMODI WAARBORGEN

Het detecteren van bestaande bottlenecks en het zoeken naar maatregelen om deze bottlenecks te beperken dan wel op te lossen (infrastructurele maatregelen, verkeerscirculatie en routing van verkeersstromen). Voor elke modus wordt de top 5 van bottlenecks aangepakt zonder nieuwe bottlenecks te creëren voor andere modi.	deels
Behoefteraming: het analyseren van het huidige aanbod openbaar vervoer in functie van de noden van de gebruikers. De invoering van een snelbus naar Aalter en Gent.	deels
De realisatie van een duidelijk zichtbare hoofdhalte op de Markt geeft het openbaar vervoer een prominente plaats en zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.	ja
Het screenen van de bestaande infrastructuur voor fietsers en voetgangers om inzicht te krijgen in de belangrijke relaties en het comfortniveau.	ja



Toekomstige infrastructuur wordt steeds afgetoetst aan de gewenste ontwerpeisen en voldoet maximaal aan de minimumvereisten: de noodzakelijke minimale breedtes voor fiets- en voetpaden, comfortabele en overdekte fietsstallingen, voorzieningen voor personen met een beperking (bv. verlaagde stoepanden), sociale veiligheidsaspecten (bv. verlichting in fietstunnels of verlichting in winkelstraten), toegangen tot ondergrondse parkeergarages ...	ja
Het autoluwe gebied op maat van alle langzaam verkeerdeelnemers met extra aandacht voor personen met een beperking.	ja

8.3 HET TERUGDRINGEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN MALDEGEM

Visie op de gewenste verkeersstructuur: het beperken van sluipverkeer, het invoeren van een gerichte verkeerscirculatie en het op elkaar afstemmen van het wegbeeld, de snelheid en het gewenst verkeersgedrag.	ja
Het aanleggen van de weginfrastructuur op maat van de verwachte gebruikers (specifieke situatie N9).	deels
Het voorzien van infrastructureel verkeersveilige maatregelen in schoolomgevingen en het winkelgebied.	ja
Het detecteren van de belangrijke relaties voor langzaam verkeer en het oplossen van eventuele knelpunten met gemotoriseerd verkeer door middel van nieuwe specifieke infrastructuur (bv. ongelijkvloerse fiets- en voetgangersverbindingen ten hoogte van primaire wegen).	ja
Het organiseren van gerichte acties met betrekking tot gordel, sms-en achter het stuur, snelheid, alcohol en drugs, (fiets)verlichting ...	ja
Het gebruik maken van alle beschikbare communicatiemiddelen om de bevolking te sensibiliseren en informeren.	ja
Het verhogen van het aantal snelheidscontroles met 10%.	ja
Het verhogen van de controles op roodlichtnegatie aan 3 gevaarlijke kruispunten met 10%.	deels
Het uitvoeren van een ademtest bij elke interceptie van de politie.	deels

8.4 HET VERHOGEN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE MALDEGEMSE WOON- EN SCHOOLOMGEVINGEN

De uitwerking van een visie over de gewenste en ongewenste relaties op het wegennet in de gemeente Maldegem (beperking sluipverkeer, duidelijke wegencategorisering, circulatieplan). Het verlagen van de verkeersintensiteiten in Maldegem met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.	ja
Het afstemmen van de beschikbare ruimte voor elke verkeersdeelnemer op het beoogde gebruik (wegen in woongebieden voorrang aan langzaam verkeer, wegen met een verkeersfunctie voorrang aan gemotoriseerd verkeer). Een aanpassing van het parkeeraanbod in Maldegem-centrum geeft plaats aan een kwalitatieve leefomgeving en verhoogt de rendabiliteit van de randparkings.	ja
Een afstemming tussen gewenste snelheden en eenduidige weginrichtingen in functie van het gewenste verkeersgedrag.	ja
Het streven naar een aangepaste en veilige inrichting van schoolomgevingen met een hoge belasting aan gemotoriseerd verkeer.	ja



8.5 HET TERUGDRINGEN VAN DE SCHADE AAN DE MALDEGEMSE NATUUR EN HET MILIEU TEN GEVOLGE HET VERKEER

Bij de opmaak van een circulatieplan het omrijden beperken én tegelijk rekening houden met een veilige en vlotte doorstroming.	ja
Het stimuleren van fietsgebruik aan de hand van investeringen in fietsinfrastructuur en een positief fietsimago.	ja
De helft van de korte verplaatsingen (tot 5 km) gebeurt te voet of met de fiets.	deels
Het verlagen van de voertuigkilometers met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.	deels
Het verlagen van de voertuigkilometers van lichte en zware vrachtwagens met 10%, dit ten opzichte van een nulmeting.	deels
De elektrificatie van personenwagens met 2%.	deels

9 VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

De GBC is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

10 PARTICIPATIE

Het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject (zie hoofdstuk 1.2) bevat per fase onderstaande onderdelen:

10.1 FASE 1 - ORIËNTATIENOTA

DATUM	OMSCHRIJVING
September 2015	Onlinebevraging van de inwoners om knelpunten en potenties te verzamelen
28 september 2015	Dialogocafé met de leden van de verkeerscommissie en de leden van het college van burgemeester en schepenen om levendige onderwerpen op het vlak van mobiliteit aan de oppervlakte te brengen
9 november 2015	GBC met uitbreiding van de leden van de verkeerscommissie ter voorlegging van de oriëntatienota
15 januari 2016	RMC ter goedkeuring van de oriëntatienota.

Tabel 5. Participatietraject oriëntatienota

10.2 FASE 2 - SYNTHESNOTA

DATUM	OMSCHRIJVING
April 2016	Bevraging leerkrachten, gemeentepersoneel, ondernemers en vrije beroepen omtrent hun verplaatsingsgedrag
April 2016	Bevraging wijkinspecteurs omtrent knelpunten aan schoolomgevingen
April 2016	Bevraging bedrijven omtrent hun vrachtbewegingen
25 oktober 2016	Consultatie leden verkeerscommissie en adviesraden
December 2016	Inloophmomenten inwoners met panelen
16 maart 2017	Terugkoppeling participatieronde adviesraden
7 september 2017	GBC met uitbreiding van de leden van de verkeerscommissie ter voorlegging van de synthesesnota



23 oktober 2017 RMC ter goedkeuring van de oriëntatienota

Tabel 6. Participatietraject synthesenota

10.3 FASE 3 - BELEIDSPLAN

DATUM	OMSCHRIJVING
Maart 2018	Participatieronde adviesraden
29 maart 2018	Terugkoppeling participatieronde adviesraden
24 mei 2018	GBC ter voorlegging van het beleidsplan
9 mei 2019	GBC2 ter voorlegging van het beleidsplan
29 mei 2019	Voorlegging gemeentelijk mobiliteitsplan aan de gemeenteraad RMC ter goedkeuring van het beleidsplan
	Informereren bewoners Publicatie op de gemeentelijke website en in de gemeentelijke infokrant

Tabel 7. Participatietraject beleidsplan

In fase 1 en 2 gebeurde aan uitgebreide inspraakronde. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de oriëntatienota, respectievelijk de synthesenota. In deze laatste fase werden de adviesraden geconsulteerd en is er voorzien om na goedkeuring de bevolking uitgebreid te informeren.



11 BIJLAGEN

11.1 SAMENSTELLING GBC VÓÓR 2019

De gemeentelijke begeleidingscommissie is samengesteld uit volgende leden:

- Vaste leden

NAAM	DIENST
Marleen Van den Bussche	Burgemeester gemeente Maldegem
Anneleen Langerock	De Lijn Oost-Vlaanderen - Mobiliteitsontwikkelaar
An Marius	De Lijn Oost-Vlaanderen – Verantwoordelijke geregeld vervoer regio Gent
An Saye	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Lucie Pertry	Agentschap Wegen en Verkeer

- Variabele leden

NAAM	DIENST
Carolina De Winne	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Francis Beosiere	ROHM Oost-Vlaanderen
Vanessa Reynaert	Agentschap Natuur en Bos
Sven De Boeck	NMBS

- Adviserende leden

NAAM	DIENST
Tijs Van Vynckt	Gemeentesecretaris
Stefaan Delbecke	Diensthooft infrastructuur
Jessica Hoste	Stafmedewerker mobiliteit
Christophe Geernaert	Politiecommissaris
Jeroen Van Heuverswyn	Stedenbouwkundige Ambtenaar
Cedric Depuydt	Milieuambtenaar
Franky Vandycke	Duurzaamheidsambtenaar
Michel Dauwe	Korpsoverste brandweerzone
Koenraad De Ceuninck	Afgevaardigde CD&V
Erwin Goethals	Schepen van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening
Peter Van Hecke	Afgevaardigde Open VLD
Nicole Maenhout	Afgevaardigde NVA
Stef Leroy	Coördinator Fietsersbond
Enid Zwerts	Studiebureau MINT
Kim D'hont	Studiebureau MINT



- Leden verkeerscommissie

NAAM	DIENST
Rudiger Decloedt	
Jackie Van Kerschaver	ABS Landbouw
Marc De Keer	ACLVB
Valère Rollier	Actiegroep 'wij blijven niet zitten'
Robert Neiryndck	ACV Kleit
Werner Van Canneyt	ACV Maldegem
Bart Tant	BIM
Eric Cuelenaere	Boerenbond
Anneke Gobeyn	CD&V
José Decoster	Dorpsraad Donk
Daniel Deyne	Gemeenschapsonderwijs
Linde Vande Woestyne	Inclusieambtenaar
Emiel D'havé	Jeugdraad
Stefanie Van den Bussche	Kleiheuvel
Eric De Baere	Kleuter en Lager onderwijs Donk
Frederik Staelens	Kleuter en Lager onderwijs Instituut Zusters Maricolen
André Vanheule	Landelijke Gilde centrum en Kleit
Johan Bosmans	Natuurpunt
Maarten Bekaert	NVA
Piet Blomme	Cultuurraad
Georges Grande	Seniorenraad
Koen Cromheecke	Sociale Raad
Monique Devreese	Sportraad
Lieve De Gryze	UNIZO Maldegem
Piet De Meester	Vertegenwoordiger toeristisch fietsenroutenetwerk
Johan Ysebaert	Cel Lokale Economie
Jacques Willems	Gecoro
Lut D'Hondt	Voorzitter Landbouwwraad
Jean-Pierre Criel	Milieuraad
Serge De Clercq	Vrachtwagenchauffeur

De GBC wordt niet verder uitgebreid omwille van de functionele werkbaarheid. Het is de taak van de ambtenaren die deel uitmaken van de GBC om de nodige communicatie te verzorgen. Het voorziene participatietraject biedt daarnaast voldoende garanties tot inspraak.

11.2 SAMENSTELLING GBC VANAF 2019

De gemeentelijke begeleidingscommissie is samengesteld uit volgende leden:

- Vaste leden

NAAM	DIENST
Bart Van Hulle	Burgemeester gemeente Maldegem
Gust Verheyen	De Lijn Oost-Vlaanderen
Katia Rottiers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Lucie Pertry	Agentschap Wegen en Verkeer



- Variabele leden

NAAM	DIENST
Carolina De Winne	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Francis Beosiere	ROHM Oost-Vlaanderen
Noël De Bondt	NMBS
Patrick Plasshaert	NMBS
Vanessa Reynaert	Agentschap Natuur en Bos

- Adviserende leden

NAAM	DIENST
Tijs Van Vynckt	Algemeen directeur
Jason Van Landschoot	Schepen van Openbare Werken en Mobiliteit
Stefaan Delbecke	Diensthooft Infrastructuur
Jessica Hoste	Diensthooft Mobiliteit
Sander Vancanneyt	Projectleider wegenis en riolering
Franky Vandycke	Omgevingsambtenaar
Francis Van Hove	Politiecommissaris
	Vertegenwoordiger brandweer
Wim Swyngedouw	Open VLD
Nicole Maenhout	N-VA
Valentijn De Lille	De Merlaan
Valerie Taeldeman	CD&V
Bart Deserranno	Groen
Timothy De Groote	Vlaams Belang
Stef Leroy	Coördinator fietsersbond
Tim De Roeck	Studiebureau MINT
Kim D'hont	Studiebureau MINT

- Leden verkeerscommissie

NAAM	DIENST
Rudiger Decloedt	
Jackie Van Kerschaver	ABS Landbouw
Marc De Keer	ACLVB
Valère Rollier	Actiegroep 'wij blijven niet zitten'
Robert Neiryndck	ACV Kleit
Werner Van Canneyt	ACV Maldegem
Bart Tant	BIM
Eric Cuelenaere	Boerenbond
Anneke Gobeyn	CD&V
José Decoster	Dorpsraad Donk
Daniel Deyne	Gemeenschapsonderwijs
Linde Vande Woestyne	Inclusieambtenaar
Emiel D'havé	Jeugdgraad
Stefanie Van den Bussche	Kleiheuvel
Eric De Baere	Kleuter en Lager onderwijs Donk
Frederik Staelens	Kleuter en Lager onderwijs Instituut Zusters Maricolen
André Vanheule	Landelijke Gilde centrum en Kleit



Johan Bosmans	Natuurpunt
Maarten Bekaert	NVA
Piet Blomme	Cultuurraad
Georges Grande	Seniorenraad
Koen Cromheecke	Sociale Raad
Monique Devreese	Sportraad
Lieve De Gryze	UNIZO Maldegem
Piet De Meester	Vertegenwoordiger toeristisch fietsenroutenetwerk
Johan Ysebaert	Cel Lokale Economie
Jacques Willems	Gecoro
Lut D'Hondt	Voorzitter Landbouwwaad
Jean-Pierre Criel	Milieuraad
Serge De Clercq	Vrachtwagenchauffeur

De GBC wordt niet verder uitgebreid omwille van de functionele werkbaarheid. Het is de taak van de ambtenaren die deel uitmaken van de GBC om de nodige communicatie te verzorgen. Het voorziene participatietraject biedt daarnaast voldoende garanties tot inspraak.

11.3 PROCESVERLOOP

In onderstaande tabel worden de overlegmomenten binnen deze fase opgelijst.

DATUM	ONDERDEEL	OMSCHRIJVING
23/10/2017	Werkoverleg	Werkoverleg met de gemeente over de concrete invulling van het gekozen scenario
05/02/2018	CBS	Bespreking draftversie beleidsplan en actietabel
01/03/2018	GBC1	Bespreking draftversie beleidsplan en actietabel
09/05/2019	GBC2	Bespreking beleidsplan en actietabel
29/05/2019	GR	Voorlopige vaststelling gemeenteraad
1/06/2019	RMC	Advies kwaliteitsadviseur



11.4 VERSLAG GBC 01/03/2018

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN MALDEGEM
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 1 MAART 2018

<i>Verslaggever: Kim D'hont</i>
<i>Verslag versie: 7 maart 2018</i>
<i>Onderwerp: Vernieuwing mobiliteitsplan – Fase 3 Beleidsplan – Bespreking beleidsplan en actietabel</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Werkvergadering zonder eindbeslissing</i>

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Marleen Van den Bussche	Gemeentebestuur Maldegem	burgemeester@maldegem.be	A
Vincent Huart	WM De Lijn West-Vlaanderen	vincent.huart@delijn.be	N
Micheline Steen	WM De Lijn Oost-Vlaanderen	micheline.steen@delijn.be	N
An Saye	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	an.saye@mow.vlaanderen.be	A
Lucie Pertry	AWV Oost-Vlaanderen	lucie.pertry@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Carolina De Winne	Provinciebestuur	carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be	A
Francis Beosiere	Departement Ruimtelijke Ordening	francis.beosiere@rwo.vlaanderen.be	N

¹ Verwijder wat niet past.

Vanessa Reynaert	Agentschap Natuur en Bos	vanessa.reynaert@lne.vlaanderen.be	N
Sven De Boeck	NMBS	sven.deboeck@b-rail.be	A

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Tijs Van Vynckt	Gemeentesecretaris	tijs.van.vynckt@maldegem.be	N
Stefaan Delbecke	Diensthooft infrastructuur	stefaan.delbecke@maldegem.be	A
Jessica Hoste	Diensthooft mobiliteit	jessica.hoste@maldegem.be	A
Michel Dauwe	Korpsverste	PZ.maldegem.orde@police.belgium.eu	N
Bart Schatteman	Hoofdinspecteur	bart.schatteman@police.belgium.eu	A
Jeroen Van Heuverswyn	Stedenbouwkundige Ambtenaar	jeroen.van.heuverswyn@maldegem.be	N
Franky Vandycke	Diensthooft Milieu	franky.vandycke@maldegem.be	A
Sander Vancanneyt	Coördinator Wegen en Riolering	sander.vancanneyt@maldegem.be	A
Michel Dauwe	Korpsverste brandweerzone	michel.dauwe@maldegem.be	N
Linde Van de Woestyne	Inclusieambtenaar	linde.vandewoestyne@maldegem.be	A
Koenraad De Ceuninck	Afgevaardigde CD&V	raadslid.cdenv.de.ceuninck@maldegem.be	N
Erwin Goethals	Schepen van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening	erwin.goethals@maldegem.be	N
Jason Van Landschoot	Vervangend afgevaardigde Open VLD	raadslid.van.landschoot@maldegem.be	N
Nicole Maenhout	Afgevaardigde NVA	raadslid.n-va.maenhout@maldegem.be	A
Stef Leroy	Coördinator Fietsersbond	stef.leroy@fietsersbond.be	N
Tim De Roeck Kim D'hont	Studiebureau MINT	tim.deroeck@mintv.be kim.dhont@mintv.be	A

Volmachten

Er was geen vertegenwoordiging door een volmachthouder.



Vaststelling van het quorum²

Het betreft een werkGBC om de draftversie inhoudelijk af te toetsen. Er wordt niet tot een besluit gekomen. De Lijn Oost-Vlaanderen kon door een misverstand niet aanwezig zijn op de GBC. De eventuele opmerkingen, aanvullingen of suggesties zijn via mail overgemaakt.

Verslag van de vergadering

1. Inleiding

De burgemeester verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. De mobiliteitsambtenaar overloopt de verontschuldigheden en geeft een korte toelichting inzake de derde en laatste fase in de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan, het beleidsplan.

In het college van burgemeester en schepenen van 5 februari 2018 werd een draftversie van het beleidsplan en een actieplan ter goedkeuring voorgelegd. Ondertussen werd een deel van de actietabel doorgestuurd naar de adviesraden en de leden van de verkeerscommissie om af te toetsen of er bij de opmaak van deze tabel nog wijzigingen/aanvullingen dienen te gebeuren. De adviesraden en de leden van de verkeerscommissie hebben de tijd tot eind maart om hun opmerkingen, aanvullingen en suggesties over te maken aan de dienst mobiliteit.

Deze GBC wordt gezien als een werkGBC om de draftversie van het beleidsplan inhoudelijk af te toetsen.

2. Bespreking beleidsplan

Na een korte toelichting over de stand van zaken geeft studiebureau MINT per werkdomein in het beleidsplan een korte beschrijving van de visie en voorgestelde acties. Aanvullend zal per werkdomein de mogelijkheid worden gegeven aan de leden van de GBC om opmerkingen of aanvullingen te formuleren.

2.1. Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitsontwikkelingen

Werkdomein A1 - Ruimtelijke planning

- Geen opmerkingen

Werkdomein A2 - Ruimtelijke ontwikkeling

- Adegem in plaats van Edegem

Werkdomein A3 - Categorisering van de wegen en hun ruimtelijke gevolgen

- Mobiliteitsbegeleider/wegbeheerder: Koning Albertlaan wordt lokale I net als de parallelwegen langs E34 maar een smal wegprofiel volgens de inrichtingsprincipes van lokale wegen I zal hier door

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



.AWV niet toegelaten worden. Wordt er een uitzondering gemaakt voor gewestwegen of blijft de categorisering secundair?

2.2. Werkdomein B – Netwerken per modus

Werkdomein B1 – Verblijfsgebieden in voetgangersvoorzieningen

- Mobiliteitsambtenaar: p. 36 – Binnen de bebouwde kom zouden de lokale wegen type 3 als een zone 30 worden ingericht. Dient deze inrichting op alle lokale wegen type 3 gelegen in de bebouwde kom te worden toegepast? MINT antwoordt dat aan dergelijke wegen ook een maximumsnelheid van 50 km/u kan worden toegekend. Gezien de tekst tegenstrijdige elementen bevat, is de mobiliteitsambtenaar voorstander om dit in die zin aan te passen.
- Mobiliteitsbegeleider: In de vorige nota was er een kaart opgenomen met alle doorlopende straten. De mobiliteitsbegeleider stelt de vraag om dit ook in het beleidsplan op te nemen. Aanvullend is een soort prioriteitenlijst gewenst waarin wordt opgenomen welke doorsteken bij voorkeur dienen te worden verwezenlijkt, bijvoorbeeld in het kader van een looproute richting een randparking.
- Mobiliteitsbegeleider: In de nota is er ook sprake van speelstraten en leefstraten. De mobiliteitsbegeleider vraagt om ook suggesties te geven betreffende eventuele acties in kader van leefstraten. In de tekst dienen er concretere voorbeelden te worden gegeven van mogelijke wijken (bepaald op basis van ligging, intensiteiten...) waar leefstraten kunnen worden uitgetest als pilootproject. De verschillende thema's in het beleidsplan worden hiervoor op elkaar gelegd. De mobiliteitsambtenaar wenst hieraan toe te voegen dat er reeds metingen werden uitgevoerd in het centrum om na te gaan in welke straten een fiets- of schoolstraten kunnen worden ingericht. De resultaten van dit onderzoek kunnen worden aangewend, om concreet te bepalen in welke straat een leefstraat/speelstraat kan worden ingevoerd bij wijze van een pilootproject.
- Mobiliteitsbegeleider: Ook de aanlooproutes van bushaltes en dergelijke zijn insteken die in het beleidsplan moeten opgenomen worden.
- Raadslid Nicole Maenhout formuleerde de opmerking dat er in het beleidsplan geen rekening wordt gehouden met de toekomstige wijzigingen aan het schoolterrein van de Maricolen. De ontsluiting met de Brielstraat en de impact op de markt werden niet opgenomen in het beleidsplan. De burgemeester merkt op dat de ontsluiting met de markt wel degelijk in het beleidsplan wordt vermeld. De ontsluiting met de Brielstraat (masterplan school) zal in het beleidsplan worden opgenomen.

Werkdomein B2 – Fietsroutenetwerk

- Provincie: p. 38 - Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te verhogen dient zeker goed afgestemd te worden met de hogere overheden.
- Provincie: p. 39 - De vraag wordt gesteld om een onderscheid te maken tussen de LFF die worden gesubsidieerd door de provincie en de LFF die het gemeentebestuur zelf heeft geselecteerd. Buiten de gesubsidieerde routes kan de gemeente nog lokale routes selecteren. De geselecteerde routes komen niet overeen. Er wordt een overleg gepland om dit op elkaar af te stemmen.
- Provincie: Het onderscheid tussen de LAF-routes en de fietssnelwegen komt niet goed naar voor. Het belang van de LAF-routes zal afnemen. De geselecteerde fietssnelwegen worden in het BFF opgewaardeerd als hoofdroute.
- Provincie: Bij de opsomming van de fietssnelwegen op het grondgebied van Maldegem is de categorisering van de fietssnelweg F42 hoger dan de fietssnelweg F311. F42 wordt eerst vermeld.



- Provincie: De laatste zin in de inleiding BFF aanpassen naar: "Er zullen drie voorstellen tot wijzigingen ter goedkeuring worden *voorgelegd* op de wijzigingscommissie na goedkeuring van het gemeentelijk beleidsplan."
- Provincie: Volgens de nota wordt het BFF van Blekkersgat verlegd naar Spanjaardshoek, maar volgens de provincie wordt het BFF verlegd naar Kruisken, gezien Spanjaardshoek als LFF werd geselecteerd.
- Provincie: p. 39 – Geen percentage vermelden bij de vermelding van subsidie door de provincie en het Vlaams Gewest.
- Provincie stelt de vraag om, in de aanloop naar de volgende GBC, nog een bijkomend overleg te organiseren betreffende het fietsroutenetwerk. De kaart 'fietsroutenetwerk' strookt niet helemaal met de visie van de Provincie. De mobiliteitsambtenaar dacht dat het fietsroutenetwerk tijdens de wijzigingscommissie op punt zou worden gesteld. Bijvoorbeeld de hoek aan het park staat op het oorspronkelijke BFF rechtdoor.
- Provincie: p. 41 – paragraaf 3 – In de beleidsnota is er sprake van de creatie van een dubbelrichtingsfietspad tussen het kruispunt N44 – Nieuwhofdreef en de N44a (Aalterbaan). Dit werd niet geselecteerd door de provincie waardoor het fietspad niet zal worden gesubsidieerd. Hier moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt. Dit wordt meegenomen op het overleg met de provincie.
- Provincie: p. 43 – De provincie geeft mee dat er sinds eind februari een nieuw subsidiereglement in voege is betreffende fietstelzuilen langs fietssnelwegen.
- Mobiliteitsbegeleider: p. 43 – Omtrent de systematische tellingen verwacht de mobiliteitsbegeleider ook daadwerkelijk fietstellingen, een concreet engagement (bijvoorbeeld verwijderen). Bovendien dient te worden uitgegaan van een nulmeting om te kunnen evalueren.
- De Provincie merkt op dat de schoolroutekaart zal worden aangepast. De provincie vindt het aangewezen dat er ook rekening wordt gehouden met de knelpunten ervaren door de schoolgaande jeugd.
- Mobiliteitsbegeleider: Het BFF zal worden verplaatst van Blekkersgat naar Kruisken. Volgens de kaart 'categorisering van de wegen' is Kruisken gecategoriseerd als een lokale weg type I met een maximumsnelheid van 70 km/u, maar een BFF loopt meestal op een lokale weg type II met een maximumsnelheid van 50 km/u. De burgemeester merkt hierbij op dat Kruisken ondertussen werd heringericht, namelijk door het voorzien van vrijliggende fietspaden (> 1,75 m). De coördinator wegen en riolering voegt hieraan toe dat het huidige BFF over een heuvelrug van de Kappel loopt, wat voor minder mobiele fietsers minder aangewezen is. De nieuwe inrichting is volgens de burgemeester een paradijs voor de fietsers. Er kan een foto opgenomen worden om dit aan te tonen.
- Mobiliteitsbegeleider: p. 41 – Op een kruispunt van een fietsweg en een gewone weg dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds een fietspad met voorrang en anderzijds een fietspad zonder voorrang. Op welke plaatsen krijgt de fietser voorrang?
- Algemene conclusie fietsroutenetwerk: De Provincie merkt algemeen op dat de tekst vrij vaag is. Er wordt in de tekst wel een duidelijke richting gegeven maar er wordt weinig geconcretiseerd. Er zouden nog prioriteiten naar voren kunnen worden geschoven. De mobiliteitsbegeleider deelt deze mening. Het beleidsplan vormt een goede kapstok maar er ontbreken nog enkele essentiële, concrete stappen.
- De Provincie laat zich positief uit over de acties voor onderhoud en herstel op pagina 42. Dit vindt men niet vaak terug in beleidsplannen.



Werkdomein B3 – Openbaar vervoer

De Lijn Oost-Vlaanderen kon door een misverstand niet aanwezig zijn op de GBC. De eventuele opmerkingen, aanvullingen of suggesties zullen via mail worden overgemaakt.

- Burgemeester: Bij de belangrijkste haltes dient de Thijskensstraat in Kleit te worden vervangen door de Kleitkalseide (halte Krakkeveld), gezien deze net werd verplaatst en volledig zou worden uitgerust. Dit werd reeds besproken met de Lijn Oost-Vlaanderen.
- Mobiliteitsbegeleider: De prioritaire aanpak van de wandel- en fietsroutes naar de belangrijkste bushaltes moet meer geduid worden. Over welke routes gaat het? Een aanduiding op kaart is wenselijk.

Werkdomein B4 – (Her)inrichting van wegen

- Dienstkringenieur: Het streefbeeld van de N49 is meer prioritair. Het streefbeeld van de N44 zal wel afgewerkt worden maar de uitvoering is niet op korte termijn. De N49 is prioritair qua uitvoering.
- Dienstkringenieur: Er is geen intentie om opnieuw een streefbeeld te maken voor de N9. Voor bepaalde segmenten van de N9 is in de toekomst wel een visie gewenst, met name de handelskilometer is prioritair. Dit wordt verduidelijkt in de tekst.
- Provincie: p. 49 tabel – de nodige rijbaanbreedte voor een lokale weg type I dient bij de Lijn te worden afgetoetst.
- Mobiliteitsbegeleider: p. 49 paragraaf 2 – Op de N44 worden een aantal kruispunten afgebouwd, de andere kruispunten moeten ongelijkvloerse kruispunten zijn in plaats van (lichten)geregelde kruispunten. Dit laatste dient in de tekst te worden gewijzigd.

Werkdomein B5 – Parkeerbeleid

- Mobiliteitsbegeleider: De visie omtrent het parkeerbeleid kan verduidelijkt worden op kaart. Voor Adegem kan eventueel ook een kaart toegevoegd worden. De mobiliteitsambtenaar merkt op dat er enkel parkeerplaatsen van korte duur in het centrum van Adegem werden voorzien. Deze maatregel zal nog worden geëvalueerd maar functioneert wel.
- Mobiliteitsbegeleider: p. 53 – parkeernormen – Aan het studie bureau wordt de vraag gesteld om een aanzet te geven van wat goede parkeernormen zijn en hiervoor de vergelijking te maken met soortgelijke gebieden. Een te hoge norm heeft geen effect en een te lage norm legt de druk op het openbaar domein.
- Mobiliteitsbegeleider: p. 54 – fietsparkeren – Een comfortabele fietsstalling is een overdekte fietsstalling, dit mag expliciet in de tekst worden vermeld.
- Provincie: Fietsklemmen worden niet meer gebruikt omdat deze een negatieve impact hebben op de wielen. Nu wordt er met fietsbeugels gewerkt. De coördinator wegen en riolering verwijst naar de normen volgens het Fietsparkeurlabel. De coördinator wegen en riolering merkt op dat de nieuwe fietsstalling op de markt als typevoorbeeld kan worden beschouwd. Hiervan kan een foto worden toegevoegd.
- Provincie: In de actietabel werd het onderwerp parkeerplaatsen vrachtwagens niet opgenomen. Dit is belangrijk en dient verder te worden uitgewerkt. Vrachtwagenparkeren wordt niet toegelaten langs snelwegen. In een kaartje kunnen zoekzones worden opgenomen.



- **Duurzaamheidsambtenaar:** Tegen 2020 zullen er op 6 locaties door Eandis laadpalen worden voorzien. De omvorming naar snelle (0,5u) laadpalen zal niet op korte termijn gebeuren. Er worden in eerste instantie semi-snelle (2u) laadpalen voorzien zoals op de parking Oud Sint-Jozef (deze zijn verplaatst naar de zijde van het jeugdhuis) en aan de kerk in Adegem. Het Stationsplein is een optie maar er is 400V noodzakelijk. De voorgestelde locaties, geselecteerd door het college van burgemeester en schepenen, zullen worden bezorgd.

Werkdomein B6 – Goederenvervoer

- **Mobiliteitsambtenaar:** In de tekst moet worden opgenomen dat nulmetingen noodzakelijk zijn op de secundaire ontsluiting van het bedrijventerrein. Aanvullend dienen er metingen te worden uitgevoerd in de Sint-Barbarastraat, Krommewege, de nieuwe ontsluitingsweg en de Ringbaan. De mobiliteitsambtenaar vraagt zich af welke frequentie realistisch is qua metingen. De dienstkringenieur merkt op dat bij manuele tellingen twee keer per jaar reeds een mooi resultaat zal opleveren. In navolging van de RMC moet vermeld worden dat er een slagboom komt in de Sint-Barbarastraat.

2.3. Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

- Provincie: p. 58 – De beleidsnota vermeldt dat er wordt ingezet op carpooling. De provincie stelt zich de vraag hoe dit zal worden gecontroleerd. Eventueel kan er met autodelen worden gewerkt. De mobiliteitsambtenaar merkt op dat de gemeente in navolging van het burgemeesterconvenant reeds bezig is met het uitwerken van autodelen (Cambio). Dit zal worden toegevoegd aan de nota.
- Provincie: p. 59 – Het evenement 'Dwars door Maldegem' heeft niets te maken met het mobiliteitsplan en kan worden geschrapt.
- Provincie: p. 61 – Het stukje over de fietsbarometer dient inhoudelijk beter te worden beschreven, een modale lezer weet niet wat het is. Er moeten meer concrete voorstellen naar voren worden gebracht. In de actietabel wordt er verwezen naar de fietsersbond. Dit dient ook verder te worden uitgewerkt.

Algemeen

- **Mobiliteitsbegeleider:** p. 63 – De Koning Albertlaan zal worden gecategoriseerd als een lokale weg type I, maar staat als secundaire weg in het PRS opgenomen. Dit dient te worden meegegeven aan de hogere overheid.
- **Mobiliteitsbegeleider:** p. 27 – 3.5.3. – Het verhogen van controles van roodlichtnegatie dient te gebeuren ten opzichte van een bepaald jaar of een nulmeting (hier 2011). Dit komt uit het SEAP.
- Provincie: p. 73 – In het advies van de kwaliteitsadviseur werd het voorstel opgenomen om de Sint-Barbarastraat als ontsluiting voor het bedrijventerrein te laten vervallen. Dit voorstel werd niet opgenomen in de beleidsnota en moet vermeld worden.
- De duurzaamheidsambtenaar vindt dat er te weinig aandacht wordt geschonken aan landbouwwerkeer. Hij stelt zich de vraag of het niet de bedoeling was om een afzonderlijk hoofdstuk voor landbouwwerkeer te voorzien, gezien dit toch ook een belangrijk aspect is. De mobiliteitsambtenaar volgt deze redenering en stelt voor om dit onder de noemer 'onderzoek naar veilig en vlot landbouwwerkeer' op te nemen. De dienstkringenieur stelt voor om, zoals bij het thema fietsroutenetwerk, met een kaart te werken waarop de landbouwroutes worden weergegeven. De burgemeester geeft aan dat dit niet mogelijk is gezien de landbouwgronden te veel versnipperd liggen over het grondgebied van Maldegem.



- De coördinator wegen en riolering merkt op dat het strikt toepassen van de snelheidsprincipes problemen zou veroorzaken voor landbouwverkeer. Zo zijn er enkele wegen die momenteel als tweevaksbanen (Urselweg, Onderdijkje) kunnen worden beschouwd. Wanneer de weginrichting dient te worden aangepast aan het snelheidsprincipe volgens de wegecategorisering, dient de baan smaller te worden ingericht met uitwijkhavens. Landbouwers zullen niet tevreden zijn met deze inrichting, omdat er zelfs met uitwijkhavens nog steeds te weinig ruimte is voor kruisend (landbouw)verkeer. Voor landbouwroutes kan ook een uitzondering op de inrichtingsregels toegepast worden. Hier dient nog meer aandacht aan te worden besteed in het beleidsplan.

3. Bespreking actietabel

- Provincie: A2 – In de beleidsnota wordt er te weinig verwezen naar enerzijds het PRUP en anderzijds de masterplannen. Er staat te weinig over de impact van de plannen op mobiliteit. De streefbeeldens moeten opgenomen worden.
- Provincie: B2 – Bij alles wat betrekking heeft tot het BFF, is de Vlaamse Overheid ook een grote partner. LFF voorstellen worden besproken tijdens het overleg, bij de gesubsidieerde is de provincie ook partner.
- Mobiliteitsbegeleider: In de actietabel is er in de kolom van partners sprake van BMV. Inmiddels is dit gewijzigd naar MOW-beleid.
- Dienstkringingenieur: Visienota N9 verfijnen tot segmenten/handelskilometer. De N44 en N49 splitsen, de N44 wordt niet op korte termijn uitgevoerd.

Verder procesverloop

Er is heel goed onderzoek geleverd. De synthesesnota was ook grondig opgebouwd maar deze dienen nog meer in het beleidsplan te worden geïmplementeerd. De tekst en de acties dienen concreter te worden gemaakt en er dient een afzonderlijk hoofdstuk voor landbouwverkeer te worden opgenomen in de beleidsnota. Het onderzoek moet overkoepelend te worden meegenomen.

De nota zal door MINT worden aangepast. De input van de participatie zal worden meegenomen in het beleidsplan.

Een nieuwe GBC zal doorgaan op donderdag 24 mei 2018 om 10u. Het beleidsplan kan dan geagendeerd worden op de gemeenteraad van 28 juni 2018. Vervolgens wordt op 9 juli 2018 (of 20 augustus 2018) een RMC georganiseerd. Het gemeenteraadsbesluit kan na de gemeenteraad per email bij het dossier gevoegd worden.

Op vrijdag 16 maart 2018 vindt om 10u een overleg plaats met de gemeente en de provincie met betrekking tot het fietsroutenetwerk.



Bijlagen³

- Aanwezigheidslijst
- Advies De Lijn

Aanwezigheidslijst GBC 01.03.2018			
Rol	Naam	Hoedanigheid / Instantie	Handtekening
Vast	Van den Bussche Marleen	Burgemeester – Voorzitter GBC	
Vast	Saye An	Mobiliteitsbegeleider Vlaamse Overheid	
Vast	Pertry Lucie	REGIO MANAGER Dienstkringingenieur/Projectleider AWV Oost-Vlaanderen	
Vast	Huart Vincent	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn West-Vlaanderen	
Vast	De Brabandere Tim	Deskundige doorstroming De Lijn West-Vlaanderen	
Vast	Steen Micheline	Mobiliteitsontwikkelaar - De Lijn Oost-Vlaanderen	
Vast	D'hondt Kim	Mint	
Vast	De Roock Tim	Mint	
Var.	De Winne Carolina	Beleidsmedewerker Mobiliteit Provincie Oost-Vlaanderen	
Var.	De Boeck Sven	NMBS - adviseur	
Var.	Beoslere Francis	ROHM Oost-Vlaanderen – Agentschap Ruimtelijke Ordening	
Var.	Reynaert Vanessa	ANB	Verontschuldigd
Adv.	Van Vynckt Tijl	Gemeentesecretaris	

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



Adv.	Delbecke Stefaan	Diensthofid Infrastructuur	
Adv.	Van Heuverswyn Jeroen	Diensthofid RO	Verontschuldigd
Adv.	Hoste Jessica	Mobiliteitsambtenaar	
Adv.	Vancanneyt Sander	Coördinator Wegen en Riolering	
Adv.	Vandycke Franky	Diensthofid Milieu	
Adv.	Schatterman Bart	Wvd. commissaris van politie	
Adv.	Dauwe Michel	Korpsoverste	
Adv.	Linde Van De Waestyne	Inclusieambtenaar	
Adv.	De Ceuninck Koenraad	OD&V	
Adv.	Van Landschoot Jason	Open VLD	
Adv.	Maenhout Nicole	N-WA	
Adv.	Goethals Erwin	Schepen van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening	
Adv.	Leroy Stief	Coördinator fietsersbond	



ADVIES DE LIJN**Van:** Micheline Steen (<mailto:Micheline.Steen@delijn.be>)**Verzonden:** dinsdag 5 maart 2019 13:57**Aan:** Hilde Jessica (mobiliteit)**CC:** Ari Marius; Michel Mareels; Amber Steen**Onderwerp:** Advies De Lijn op het beleidsplan

Dag Jessica

Als bijlage een tekst rond vervoersregoraden die opgenomen kan worden bij openbaar vervoer in het lokale mobiliteitsplan.

Op zich staan er geen bezwarende dingen in jullie beleidsplan. Wat de knelpunten openbaar vervoer betreft had ik graag wat meer info gekregen over de afmetingen van gelede bussen hypothetieken de verkeersveiligheid van de wegrichting. Ik kan me in de dit standpunt niet vinden en had het liever niet in het mobiliteitsplan zien staan.

De frequentie naar Brugge is tijdens de dal 30' en geen 60'.

Bij kansen voor het openbaar vervoer zou ik graag de nuance leggen tussen er is potentieel en de vraag om het potentieel te onderzoeken. Wij zijn verplicht ikv basisbereikbaarheid alles te onderbouwen met objectief gemeten potentieën. Dus indien nog geen onderzoek gebeurd is, tijdens de synthesefase, is het beter als vraag op te nemen om in de VVRR te onderzoeken. In dat geval worden deze dan zeker verder meegenomen en krijgen deze vervoersvragen een categorie binnen het gelaagd netwerk.

Als er verder nog vragen zijn, contacteer me gerust. En als jullie graag nog een bilateraal overleg met ons willen, geef maar een aantal data door.

Met vriendelijke groeten,

Micheline Steen
Hoofd Mobiliteitsontwikkeling en -onderzoek

De Lijn Oost-Vlaanderen | [nutebeschijsing](http://nutebeschijsing.be)
Brusselsesteenweg 361 | 9050 Geraardsbruggen
tel. +32 (0)9 211 92 91 | gsm +32 (0)486 12 61 09
micheline.steen@delijn.be - www.delijn.be





Input basisbereikbaarheid voor gemeentelijke mobiliteitsplannen

Nota Oost-Vlaanderen

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.³⁶ 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.



11.5 VERSLAG GBC 09/05/2019

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN MALDEGEM
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 9 MEI 2019

<i>Verslaggever: Michelle Van Poelvoorde, Chesney Vermeulen, Tim De Roeck, Kim D'hont</i>
<i>Verslag versie: 15 mei 2019</i>
<i>Onderwerp: Vernieuwing mobiliteitsplan – Fase 3 Beleidsplan – Bespreking beleidsplan en actietabel</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing</i>
<i>Eindbeslissing in consensus</i>

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	E-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Dhr. Van Hulle Bart	Burgemeester Maldegem	kabinet.burgemeester@maldegem.be	A
Mevr. Rottiers Katia	Vlaamse Overheid - afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken Mobiliteitsbegeleider	katia.rottiers@mow.vlaanderen.be	A
Dhr. Kegels Maikel	De Lijn VVR Gent - Mobiliteitsontwikkelaar	maikel.kegels@delijn.be	N
Dhr. Verheyen Gust	De Lijn VVR Gent - Mobiliteitsontwikkelaar	gust.verheyen@delijn.be	A
Mevr. Pertry Lucie	Agentschap Wegen en Verkeer – Regiomanager	lucie.pertry@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	E-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Dhr. Beosiere Francis	ROHM Oost-Vlaanderen – Agentschap Ruimtelijke Ordening	francis.beosiere@rwo.vlaanderen.be	N
Mevr. De Winne Carolina	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen - Beleidsmedewerker	carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be	A
Dhr. Van Buynder Kris	NMBS Station Environmentregio NW Gent	kris.vanbuynder@b-rail.be	N
Mevr. Reynaert Vanessa	Agentschap Natuur en Bos	vanessa.reynaert@vlaanderen.be	N



3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	E-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Dhr. Van Landschoot Jason	Schepen van Openbare Werken en Mobiliteit	jason.van.landschoot@maldegem.be	A
Dhr. Van Vynckt Tijs	Algemeen directeur	tijs.van.vynckt@maldegem.be	N
Dhr. Delbecke Stefaan	Diensthooft infrastructuur	stefaan.delbecke@maldegem.be	A
Mevr. Hoste Jessica	Diensthooft mobiliteit	jessica.hoste@maldegem.be	A
Dhr. Willemarck Nico	Diensthooft Groen en Waterwegen	nico.willemarck@maldegem.be	A
Dhr. Vancanneyt Sander	Projectleider Wegenis en Riolering	sander.vancanneyt@maldegem.be	A
Dhr. Vanduycke Franky	Gemeentelijke Omgevingsambtenaar	franky.vanduycke@maldegem.be	A
Dhr. Van Hove Francis	Commissaris van Politie	francis.vanhove@police.belgium.eu	A
Dhr. Dauwe Michel	Vertegenwoordiger Brandweer	michel.dauwe@zonemeetjesland.be	A
Dhr. Swyngedouw Wim	Open VLD	wimswyngedouw@maldegem.be	A
Mevr. Maenhout Nicole	N-VA	nicole.maenhout@maldegem.be	A
Dhr. De Lille Valentijn	De Merlaan	valentijn@agiva.eu	N
Marleen Van den Bussche	De Merlaan	marleen.van.den.bussche@maldegem.be	A
Mevr. Taeldeman Valerie	CD&V	valerietaedeman@maldegem.be	A
Dhr. Deserranno Bart	Groen	bart.deserranno@gmail.com	A
Dhr. De Groote Timothy	Vlaams Belang	timothydegroote@maldegem.be	N
Dhr. Cornelis Koen	Coördinator Fietsersbond	koen@cornelis.it	N
Tim De Roeck Kim D'hont	Studiebureau MINT	tim.deroeck@mintnv.be kim.dhont@mintnv.be	A

Volmachten

Er was geen vertegenwoordiging door een volmachthouder.

Verontschuldigd: Kris Van Buynder (NMBS), Maikel Kegels (VVM De Lijn VVR Gent)

Vaststelling van het quorum

- X 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

1. Inleiding

De burgemeester verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. De mobiliteitsambtenaar overloopt de verontschuldigungen en geeft aan dat het om een gesloten zitting gaat. Dit wil zeggen dat de documentatie vertrouwelijk moet worden behandeld, dat er geen digitale opnames gemaakt mogen worden en er geen informatie verspreid mag worden. Het verslag wordt zo snel mogelijk bezorgd en het huishoudelijk reglement wordt vandaag (09.05.2019) doorgestuurd naar alle leden van de GBC.

2. Stand van zaken

Deze GBC wordt gezien als het beslismoment om het voorstel van het beleidsplan goed te keuren.

3. Bespreking beleidsplan

3.1. Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitsontwikkelingen

- Het onderscheid in lijnen is niet duidelijk, Francis de Meeuslaan hoeft niet in stippellijn op de kaart van de wegencategorisering.
De stippellijnen worden op de kaarten aangepast naar een volle lijn.
- Op het plan van het streefbeeld ontbreekt de verbinding van de Noordstraat naar de N49 richting Antwerpen. Deze oprit staat los van de visie van de gemeente en is opgenomen in het streefbeeld.
De verbinding wordt toegevoegd op de kaart.

3.2. Werkdomein B – Netwerken per modus

3.2.1. Werkdomein B1 – Verblijfsgebieden in voetgangersvoorzieningen

- De Lijn vraagt zich af of de snelheidsbeperkingen van 30 km/u (binnen de verblijfsgebieden, lokale wegen type 3) ook zullen worden toegepast op trajecten van De Lijn. Het diensthoofd mobiliteit verduidelijkt dat de snelheid enkel tot 30 km/u zal worden beperkt waar mogelijk en handhaafbaar. Het gaat bijvoorbeeld over het centrum (waar reeds een zone 30 van kracht is). Wegen zoals de N9 zijn anders gecategoriseerd, dus daar zal zeker geen 30 km/u worden ingevoerd.
- De bepaling “zoneborden 30 km/u” dient in de nota te worden gewijzigd naar “een snelheidsregime van 30 km/u of lager”, omdat ook een lagere snelheid mogelijk moet zijn zoals bij (woon)erven.
“30 km/u of lager” wordt toegevoegd in de nota.
- De gemeente wil de weg leesbaar maken, om die reden is het de visie om 30 km/u in te voeren waar mogelijk. Er zijn bepaalde lokale wegen type 3 waar geen snelheidsbeperking van 30 km/u kan worden ingevoerd, ook binnen de bebouwde kom. Het gemeentebestuur wenst nog steeds die keuzemogelijkheid te hebben. De gemeente strekt zich uit over een groot gebied en dit zou dan ook in vele gevallen moeilijk handhaafbaar zijn.
- Over de introductie van het peter- en meterschap en de opmaak van het tragewegenbeleidsplan is niets terug te vinden in de actietabel. Dit is in het beleidsplan wel opgenomen, maar ontbreekt inderdaad nog in de actietabel.



In de actietabel wordt een actie toegevoegd rond de introductie van het peter- en meterschap bij trage wegen.

3.2.2. Werkdomein B2 – Fietsrouten netwerk

- Naast fietsstraten werd in samenwerking met de provincie een volledig raderwerk aan LFF gerealiseerd. In de vorige vergadering werd het onderscheid al aangeduid: een deel van het LFF wordt in samenspraak met de provincie vastgelegd en dit wordt gesubsidieerd. Daarnaast heeft de gemeente ook de vrijheid om zelf, zij het zonder subsidies, "gemeentelijk" LFF vast te leggen. Dat is niet duidelijk in de tekst.
Het subsidiereglement werd op 9 mei 2019 overgemaakt door de beleidsmedewerker van de provincie. De noodzakelijke informatie wordt toegevoegd aan het beleidsplan.
- De oplijsting van fietsstraten volgt na de toelichting over het LFF. Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen beide.
Er wordt in de nota een onderscheid gemaakt tussen het LFF en de fietsstraten.
- De wijziging van de route BFF via Katsweg – Burchtstraat – Celieplas moet nog afgetoetst worden met de gemeente Sint-Laureins (vanaf pagina 50).
In de nota wordt de aftoetsing met Sint-Laureins toegevoegd.
- De aansluiting van de F42 (fiets snelweg langs spoorlijn 58) moet met Eeklo worden afgestemd, gezien Eeklo daar op korte termijn in wenst te investeren. Dat is cruciaal voor een doorlopend netwerk, het zou jammer zijn mocht dit gedeelte gewoon doodlopen.
In de nota wordt de aftoetsing met Eeklo toegevoegd.
- De beleidsmedewerker van de provincie is de mening toegedaan dat er tijdens de vergadering wel een groot verschil is in nuance in vergelijking met wat in de tekst staat over de realisatie van de fietssnelweg en de studie rond de spoorverbinding. Nu lijkt de fietssnelweg wat weggeschreven uit het mobiliteitsplan en lijkt de ambitie zoek ten opzichte van de spoorlijn zelf. Op politiek vlak zou de druk dan ook kunnen worden opgevoerd in dit dossier. Raadslid Taldeman (CD&V) verwijst naar pagina 49 in het beleidsplan en vestigt de aandacht op het feit dat er letterlijk beschreven staat dat de F42 pas opnieuw prioritair wordt indien de haalbaarheidsstudie geen positief resultaat oplevert.
Maldegem wil wel degelijk inzetten op de fietssnelweg, maar dit dossier zit al jaren geblokkeerd. Er is nog tot 2035 een overeenkomst tussen de NMBS en vzw Stoomcentrum. Dit is een uitzonderlijke situatie waar slechts een paar andere gemeenten mee worden geconfronteerd. Er wordt naar een oplossing gezocht, maar het is een moeilijke oefening. Het diensthoofd mobiliteit merkt op dat er niet vermeld staat dat de haalbaarheidsstudie eerst wordt afgewerkt. Het bestuur is de treinverbinding zeer genegen, maar de studie zal niet worden afgewacht om na te gaan waar de F42 een plaats kan krijgen.
De regiomanager van AWW stelt dat er al meteen op zoek moet worden gegaan naar een alternatieve route, en dat er twee denkpluizen worden gevolgd in functie van de (al dan niet) realisatie van de spoorlijn. Het is ook zo dat dit een impact heeft op Eeklo. Er is al een gevorderd engagement van alle partijen om de F42 door te trekken, zo wordt de denkpluiz van een fietstunnel onder "den Teut" (R43) gevolgd. Er is nog niets definitief afgeklopt, maar dit zouden zware investeringen zijn voor AWW die geen draagvlak zullen hebben als de F42 daarna doodloopt en er geen vooruitzichten zijn om de aansluiting te maken van Maldegem uit.



De tekst wordt genuanceerd. Het bestuur heeft de ambitie om meteen op zoek te gaan naar een alternatieve route voor de fietssnelweg.

- De spoorstudie die aangekondigd is, gaat over de verbinding Maldegem – Eeklo – Gent. Een doortrekking richting Brugge is momenteel een ambitie van het bestuur. De spoorlijn heeft er in het verleden in ieder geval gelegen en van het bestuur uit is de vraag gesteld om dit eveneens te onderzoeken. Hier is overleg noodzakelijk met Brugge.
In de nota wordt de aftoetsing met Brugge toegevoegd.

- Het budget voor fietsinfrastructuur is reeds voorzien in de meerjarenplanning.

- Op pagina's 55 en 56 gaat het over fietsers in de voorrang. Er worden kruispunten voorgesteld langs fietssnelweg F311 waar de fietser in de voorrang kan worden gebracht. Hier is toch wel onderzoek vereist naar intensiteiten en dergelijke. Het is aan de stuurgroep om na een grondige studie die locaties te bepalen. AWV geeft aan dat dit wel als ambitie kan worden geformuleerd maar dat de voorstellen inderdaad niet in de nota vermeld moeten worden.

De oplijsting van kruispunten met fietsers in de voorrang wordt uit de nota gehaald.

- Bij de kwaliteit van de fietsinfrastructuur staat dat "de gemeente zich voorneemt om aanpalende fietspaden mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt geherasfalteerd". Dat zijn de zogezegde moordstrookjes, wat geen verbetering en niet conform het vademecum is. Herasfalteren duidt meestal op aanliggende fietspaden, terwijl het in dat geval wenselijk zou zijn om verhoogde fietspaden te voorzien. Het diensthoofd mobiliteit en MINT geven aan dat het geen moordstrookjes hoeven te zijn. Het is eerder uit de optiek dat, bij de (her)aanleg van wegen, de fietsinfrastructuur ook zal worden aangepakt.

De formulering in de nota wordt aangepast. Er moet rekening worden gehouden met de veiligheid en de richtlijnen van het Vademecum.

- Er is een duidelijke wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke mobiliteitsplan, bijvoorbeeld de uitbreiding van het aantal fietsstraten, maar dat is wel een wijziging in positieve zin. Over schoolstraten is er echter weinig terug te vinden. Sinds kort kan hier nochtans een betere toelage voor worden bekomen. Het diensthoofd mobiliteit geeft aan dat er onderzoek is gevoerd naar de bereidheid van de scholen om in te stappen in dit project. Dit werd positief onthaald, maar een schoolstraat zomaar invoeren is niet opportuun gebleken. Dat is ook zo beoordeeld in één van de verkeerscellen. Afhankelijk van de analyse van de omgeving en specifieke plaatsgesteldheid van de school en de specifieke vervoersmodi, bestaat de kans dat het meer opportuun zou zijn om alternatieven te zoeken. Zo werd bij de Driesprong, na het nodige onderzoek en overleg, gezocht naar meer duurzame oplossingen, en daarmee waren zowel de school als de gemeente zeer tevreden. Door de aangereikte oplossingen was de noodzaak voor een schoolstraat in principe verdwenen. Het invoeren van schoolstraten is dus niet aan de kant geschoven, maar het zal meer specifiek van school tot school worden bekeken om de meest ideale, duurzame oplossing na te streven. Dit kan bijvoorbeeld binnen het traject van een schoolvervoerplan.
- Wat het onderhoud betreft van fietsvoorzieningen, moet er op worden toegezien dat een recent (her)aangelegde fietsinfrastructuur niet na een jaar of enkele jaren moet worden opgebroken. Werken aan de nutsleidingen en wegenwerken dienen dan ook zo goed mogelijk op elkaar te worden afgestemd. De gemeente heeft inderdaad een code voor infrastructuur- en nutswerken waarin een bufferperiode is bepaald van 5 jaar voor grotere projecten, maar kleine herstellingen zijn onvermijdbaar uiteraard.



3.2.3. Werkdomein B3 – Openbaar vervoer

- In de tekst staat dat De Lijn potentie zou hebben gezien in de extra snelbussen (p. 60), maar uit navraag bij de collega's was gebleken dat men geen idee heeft waar deze informatie vandaan komt. Uit nader onderzoek is gebleken dat de verkeersstroom richting Aalter gemiddeld gezien geen hoge frequenties kent. Richting Gent is dit wel hoger, maar daar is er de treinverbinding Eeklo – Gent die niet te kloppen is. De vraag wordt dan ook gesteld om dit te schrappen uit de tekst. Deze kwestie kan veel beter op de vervoerregioraad worden besproken.

Het diensthoofd mobiliteit geeft aan dat De Lijn uitgebreid onderzoek heeft gevoerd. Uit bushaltetellingen is gebleken dat de markt van Maldegem op de 4de plaats stond naast de haltes Brugge Station, Eeklo markt en Gent Sint-Pietersstation. In de synthesefase werd dan ook het engagement uitgesproken om in te zetten op de snelbussen als aanvullend net. Aanvankelijk zou daar budget voor worden voorzien, door besparingen is men daar echter wel op teruggekomen, maar het engagement is wel degelijk aangegaan. De Lijn is in de veronderstelling dat dat onderzoek al zeker 5 jaar geleden moet zijn uitgevoerd. Het diensthoofd mobiliteit zal de nodige informatie bezorgen. Die werd besproken op de GBC van 17 februari 2017 met An Marius van De Lijn.

In de afgelopen jaren zijn in kader van de basisbereikbaarheid alle vervoersstromen binnenstebuiten gekeerd. Potentieel sterke verbindingen worden op een volledige dag bekeken geanalyseerd. Op basis van die resultaten kan niet worden gezegd dat wij hierachter staan. Maar hoe dan ook zal dit vooral voer zijn voor de vervoerregioraad. De mobiliteitsontwikkelaar van De Lijn wenst te benadrukken dat hij nieuw is in de regio en nog geen zicht heeft op de specifieke voorgeschiedenis. In het kader van basisbereikbaarheid diende elke woonzone te worden bediend, daardoor zijn lijnen beginnen kronkelen om aan decretale voorwaarden te voldoen.

Schepen Van Landschoot en raadslid Taeldeman (CD&V) geven aan dat in het verleden het aanbod op het traject Maldegem – Aalter zo moeilijk werd gemaakt, dat het kon worden afgeschaft. Er is nu haast geen mogelijkheid om de bus te nemen. Door het kronkelen van de route door de extra bediende bushaltes, werden op den duur belangrijke treinaansluitingen gemist, waardoor het gebruik drastisch is verminderd. De parkings in Aalter staan vol met auto's van Maldegemse inwoners. Op de vervoerregioraad zal de gemeente er alleszins alles aan doen om dit te realiseren. Het geloof in de snelbus bij het bestuur is enorm groot en kan de toekomstige mobiliteitsproblematiek voor Maldegemnaren en voor Aalter het hoofd bieden. De gemeente wil dat iedereen snel in Gent, Aalter en Brugge kan komen. De Lijn wenst te benadrukken dat deze informatie niet op een officiële vergadering als de GBC kan worden besproken.

In het mobiliteitsplan moet voornamelijk benadrukt worden dat het de ambitie is om zowel tijdens de spitsuren als erbuiten in te zetten op snelle busverbindingen en dat meerdere partijen hier potentieel in zien. Dat is immers het doel van het mobiliteitsplan.

De tekst wordt genuanceerd. "De Lijn" wordt vervangen door "meerdere partners".

3.2.4. Werkdomein B4 – (Her)inrichting van wegen

- De rijrichting van de Boudewijn Lippensstraat is gewijzigd, maar dit is vastgelegd als route richting de brandweerkazerne. Er dient rekening te worden gehouden met de opkomsttijd, maar dit debat dient niet op deze vergadering te worden gevoerd.



Er wordt een actie toegevoegd aan de actietabel om de uitrukroutes van hulpdiensten te inventariseren en te onderzoeken om dit zo goed mogelijk af te stemmen met het circulatieplan. De hulpverlening mag niet in het gedrang komen.

- Raadslid Taeldeman (CD&V) vraagt in hoeverre er sinds de nieuwe wijzigingen opnieuw participatie is geweest. De wijzigingen aan het circulatieplan van het centrum van Maldegem zijn ten goede, maar er zijn anderzijds wel andere, fundamentele wijzigingen, bijvoorbeeld de volwaardige afrit N49 – Noordstraat en de spoorlijn 58. Omtrent het vorig circulatieplan is er veel participatie geweest aan de hand van de infopanelen.

Er is een uitgebreid participatietraject geweest en er is rekening gehouden met die opmerkingen en met de adviezen van de adviesraden. Op het infomoment omtrent de ombouw van de N49 tot autosnelweg is heel duidelijk gesteld dat er nog geen beslissing is genomen hieromtrent. De Maldegemnaar die hierin geïnteresseerd was, heeft er daar zijn opmerkingen over kunnen geven. Er kan bij de voorlopige goedkeuring door de gemeenteraad wel een brief gericht worden aan de adviesraden en de verkeerscommissie ter kennisgeving.

- Dhr. Deserranno (vertegenwoordiger fractie Groen) vindt het eveneens jammer dat dit niet meer zal worden voorgelegd. Bepaalde uitspraken zijn verdwenen, het is een gemiste kans dat het doorgaand verkeer niet meer wordt afgeblokt. Het gaat vooral over het doorgaand verkeer komende van de Noordstraat. De Marktstraat zal door het tweerichtingsverkeer in de Kanunnik Andrieslaan autoluwer worden, maar de Boudewijn Lippensstraat zal veel drukker worden. De volwaardige rechtstreekse afrit zal enkel meer doorgaand verkeer teweegbrengen. Deze weg zal gebruikt worden als shortcut richting de N9.

Nu zijn de invalswegen net meer gespreid. Momenteel is het rondpunt Martens verzadigd, maar de huidige circulatie die voorligt, zal het verkeer richting het centrum meer spreiden over de verschillende invalswegen. Bovendien zullen automobilisten in de fietsstraat terechtkomen komende uit de Noordstraat, wat een extra motivatie is om niet via het centrum de N9 te bereiken. Er zijn meer fietsstraten en één straat wordt zelfs autovrij. De auto wordt effectief naar de achtergrond gedwongen. Er is met alle relevante opmerkingen rekening gehouden, dus is dit de beste keuze. Er dienen uiteraard nog enkele aspecten te worden afgetoetst, bijvoorbeeld met De Lijn en de hulpdiensten, maar met dit plan zullen zeker een aantal fundamentele problemen worden opgelost. De burgemeester voegt hieraan toe dat net verwacht wordt dat men via kruispunt N44 – Kleitkalseide rondpunt Martens zal bereiken.

- Het verkeer van en naar de school zal verschuiven naar de Brielstraat en de grootste verkeersstroom zal zich dan ook niet meer in de Marktstraat situeren. Hierdoor zal het centrum al sterk ontlast worden. Dhr. Deserranno wijst op een verdubbeling van het aantal leerlingen, wat een volledig nieuwe verkeersstroom zal genereren. De vraag is of de Brielstraat dit zal aankunnen.

Er wordt geen nieuwe stroom bij gecreëerd. De broederschool verhuist naar de Brielstraat. Het is dus die verkeersstroom die slechts zal worden verlegd. Er zal een aparte in- en uitrit worden voorzien in de Brielstraat, waardoor het verkeer meer gestructureerd zal verlopen. Bovendien zal er ruimte worden vrijgemaakt voor de zachte weggebruiker aan de voorzijde van de school (zijde markt).

Schepen Van Landschoot voegt hieraan toe dat in Kortrijk, Hasselt en Genk bijvoorbeeld gelijkaardige systemen worden toegepast en dat deze goed werken. Dit is nog maar een begin



waarbij extra maatregelen voor fietsers kunnen worden getroffen. Er zijn veel opties als het juiste wegbeeld gecreëerd wordt.

- Er heerst wat onduidelijkheid bij enkele leden van de GBC over het kaartje van de markt. De rondweg rond de markt langs de building wordt inderdaad verkeersvrij gemaakt, met uitzondering van de bewoners van de building.
- Op pagina 67 staan allerlei rijbaanbreedtes in functie van openbaar vervoer. Ze zijn voldoende breed bij hogere snelheden, maar de rijbaanbreedte van 5,6 meter voor wegen met 30 km/u lijkt heel krap. Er is geen sprake van een marge. Is dit exclusief de goten?
In de inleidende tekst werd vermeld dat dit inderdaad exclusief straatgoten is. Dit zal bij de tabel bijkomend verduidelijkt worden.

3.2.5. Werkdomein B5 – Parkeerbeleid

- De beleidsmedewerker van de provincie geeft een goede tip mee rond snelle laadpalen voor fietsers. De ervaring leert dat dit principe niet werkt. De laadpalen zelf worden immers nauwelijks gebruikt uit schrik voor diefstal. Een waardevol alternatief zou zijn om laadlockers te voorzien, waarin ook eventuele boodschappen veilig kunnen worden achtergelaten. Er zijn zelfs voorbeelden waar een koelvak werd toegevoegd aan de lockers.
Deze tip wordt in het beleidsplan mee opgenomen.

3.2.6. Werkdomein B6 – Goederenvervoer

- Geen opmerkingen

3.3. Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

- Er zijn al cambiowagens aanwezig, één voor inwoners, één voor gemeentepersoneel die buiten de diensturen voor inwoners ter beschikking wordt gesteld.
- Op pagina 87 wordt verwezen naar de Fietsbarometer. Deze hoort bij het beleid van de provincie Antwerpen, maar dat geldt niet voor de provincie Oost-Vlaanderen. Het staat de gemeente vrij om onderzoek te voeren met de Fietsersbond in het kader van verbeteringen en dergelijke, maar de Fietsbarometer wordt niet ondersteund door de provincie Oost-Vlaanderen.
De tekst wordt beperkt tot de bepaling dat de kwaliteit zal worden getest. De Fietsbarometer wordt niet vernoemd.
- Op pagina 88 dient eveneens aandacht te worden besteed aan de wijzigingen van het BFF (zie opmerkingen B2. Fietsroutenetwerken).
- Er is een verwijzing opgenomen naar het burgemeesterconvenant en er zijn acties uit dit document in de actietabel opgenomen.

Actietabel

Bepaalde toevoegingen aan de actietabel werden reeds hierboven behandeld. De opmerkingen die werden geformuleerd tijdens het overlopen van de actietabel, worden hiernavolgend opgelijst:

B2. Fietsroutenetwerken

- B.2.2: Aanleg fietssnelweg F42 tot Stoomcentrum Maldegem



- “(indien geen spoorlijn 58)” weghalen
- Provincie initiatiefnemer, gemeente partner
- Hoge prioriteit
- Onderzoek alternatief tracé als aparte actie opnemen (gemeente is hierin wél initiatiefnemer)!
- B.2.4: Aanleg fietsstraat Boudewijn Lippensstraat – Kanunnik Andrieslaan
 - Geen BFF, noch LFF, dus provincie en Vlaamse Overheid geen partner
- B.2.5: Aanleg fietsstraat Brielstraat – 39e Linielaan
 - Geen BFF, noch LFF, dus provincie en Vlaamse Overheid geen partner
- B.2.7: Prioriteitenlijst opmaken BFF en fietssnelwegen
 - Fietsbarometer, provincie geen partner
 - BFF en fietssnelwegen opsplitsen
- B.2.9: Veilig uitrusten fietsoversteek Bogaardestraat thv viaduct (BFF) (indien geen spoorlijn 58)
 - Hierbij wordt naar AWW gekeken, is zelf geen gewestweg maar wel fietspad langs gewestweg N9.
- B.2.12: Verhogen fietsveiligheid N410 Aardenburgkalseide (afscheiding) (BFF)
 - Regiomanager AWW: dit moet samen gebeuren met het rioleringsproject, de riolering verkeert in slechte staat en is aan vervanging toe.
 - Coördinator wegen en riolering: kan dit opgenomen worden in een Lokaal Pact 5?
 - Regiomanager AWW: een studie van de gemeente is hiervoor vereist, dan kan dit inderdaad meegenomen worden door de VMM. De gemeente is initiatiefnemer voor de riolering, voor de rest is AWW de initiatiefnemer.
 - Coördinator wegen en riolering: dit moet eerst bij AWW op het programma staan en de werken moeten zeer concreet zijn, dan kan dit bij de VMM aangeduid worden. Met het project N9 was dit hetzelfde verhaal, de VMM werd erover ingelicht dat AWW werken plande waarin de vervanging van het rioleringsstelsel werd voorzien.
 - Deze discussie zal verder gevoerd worden op een ander forum, de essentie is dat AWW geen heraanleg zal doen als er niets met de riolering gebeurt.
- B.2.20: Wijzigingscommissie Oude Molenweg (BFF)
 - Wijzigen naar Oude Gentweg!
- B.2.31: Fietsoverstekken langs verkeerswegen uitrusten conform richtlijnen (prioriteitsgewijze aanpak)
 - “Verkeerswegen” speciëren naar “Fietssnelwegen”
 - Provincie geen partner, afhankelijk van locatie misschien Vlaams Gewest?
- B.2.32: Opmaak fietspadenaudit staat van de weg
 - Ook fietsbarometer, provincie geen partner
- B.2.38: Bewegwijzeren van lokale functionele fietsroutes
 - In beleid provincie werd ervoor gekozen om het BFF te bewegwijzeren, maar niet LFF. Provincie is enkel initiatiefnemer bij BFF.
- Andere formulering “aanleg fietsvoorzieningen”. De huidige omschrijving wekt de indruk dat er zeker zullen worden aangelegd, terwijl dat in de praktijk (naargelang snelheidsregimes en frequenties) soms niet noodzakelijk blijkt te zijn. Dus genuanceerder omschrijven, zoals “onderzoek -”, “optimalisatie -” of “verbeteren van fietsvoorzieningen”, om geen foute verwachtingen te scheppen. Uitzonderd voor B2.12 en B.2.29 waar wel “aanleg” behouden moet blijven.



B4. (Her)inrichting van wegen

- B.4.12: Afbouw oversteekplaatsen gemotoriseerd verkeer N9 + plaatsen keerbeweging
 - Dit is slechts op bepaalde segmenten van de N9 van toepassing, op verschillende plaatsen vormen de oversteekplaatsen geen probleem. Dit dient in die zin te worden gespecificeerd.
- B.6.1: Monitoren secundaire ontsluiting Krommewege en Sint-Barbarastraat
 - Aanpassen naar monitoren secundaire ontsluiting N9

Conclusie

De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat er veel goede zaken zitten in het mobiliteitsplan, maar dat er niet te licht over het circulatieplan mag worden gegaan. Het dient meer te worden onderbouwd, het eindresultaat dient sterker te worden toegelicht. Er dient een intern draagvlak te worden gevonden, dan kan ermee doorgedaan worden. Momenteel lijkt het alsof het niet voldoende afgestemd werd.

Het diensthoofd mobiliteit verduidelijkt dat de circulatie wel werd ontwikkeld op basis van de input van de adviesraden. Studiebureau MINT geeft aan dat het participatietraject is gevolgd, en dat het logisch is dat bepaalde aspecten hierdoor zijn gewijzigd. Er zijn heel veel scenario's de revue gepasseerd, allerlei input werd toegevoegd. Dit alles heeft geleid tot dit resultaat. Er is een consensus politiek gezien en op een bepaald moment dienen er knopen doorgehakt te worden.

AWV aanvaardt dit als onderbouwing, zeggen dat op basis van alle input gekozen wordt voor een bepaald totaalplaatje.

Het beleidsplan wordt unaniem conform verklaard mits de vooropgestelde noodzakelijke aanpassingen.

Op vraag van de burgemeester wordt de termijn om het verslag en de definitieve documenten over te maken uitzonderlijk ingekort, zodat de gemeenteraad van eind mei gehaald kan worden. Binnen de 3 à 4 werkdagen wordt het verslag overgemaakt zodat de leden nadien binnen de 4 werkdagen kunnen reageren.

De mobiliteitsbegeleider haalt aan dat de eerstvolgende RMC van 20 mei 2019 voorlopig de laatste is. Er is momenteel een overgangsfase waarbij de RMC komt te vervallen. Op 1 juni 2019 zal er een nieuwe regelgeving in voege treden en normaal gezien zal dit betekenen dat er enkel goedkeuring zal zijn binnen de GBC, die binnenkort de 'projectstuurgroep' zal heten. De druk is dus niet zo groot om de gemeenteraad van eind mei te halen. Hoe dan ook kan dit worden geagendeerd op de gemeenteraad, dan is er toch reeds een gemeenteraadsbesluit. Wat de nieuwe regelgeving betreft, is het nog koffiedik kijken momenteel.



Wijzigingen na opmerkingen leden GBC

1. Aan de hand van de opmerkingen van de beleidsmedewerker van de provincie, werden volgende aanpassingen doorgevoerd aan de actietabel:
 - B.2.25: Onderzoek fietsvoorzieningen Oude Aardenburgse Weg (LFF)
 - Provincie werd als enige partner aangeduid
 - B.2.34: Fietsoversteken langs fietssnelwegen uitrusten conform richtlijnen
 - Provincie werd als partner aangeduid

2. Omdat de formulering de indruk wekt dat CD&V het idee om een volwaardige afrit N49 – Noordstraat te voorzien ondersteunt, werd op vraag van raadslid Taeldeman (CD&V) de tekst op pagina 7 in het verslag als volgt bijgewerkt:

De oorspronkelijke tekst: “Raadslid Taeldeman (CD&V) vraagt in hoeverre er sinds de nieuwe wijzigingen opnieuw participatie is geweest. De wijzigingen zijn ten goede, maar zijn wel fundamenteel, bijvoorbeeld de volwaardige afrit N49 – Noordstraat en de spoorlijn 58. Omtrent het vorig circulatieplan is er veel participatie geweest aan de hand van de infopanelen.”

Werd gewijzigd naar: “Raadslid Taeldeman (CD&V) vraagt in hoeverre er sinds de nieuwe wijzigingen opnieuw participatie is geweest. De wijzigingen aan het circulatieplan van het centrum van Maldegem zijn ten goede, maar er zijn anderzijds wel andere, fundamentele wijzigingen, bijvoorbeeld de volwaardige afrit N49 – Noordstraat en de spoorlijn 58. Omtrent het vorig circulatieplan is er veel participatie geweest aan de hand van de infopanelen.”

3. Na aktename van de opmerkingen van de leden van de GBC, voegt de voorzitter van de GBC, Bart Van Hulle volgende bemerking toe: “De volwaardige afrit N49 – Noordstraat is geen fundamentele wijziging, wel een visie van het gemeentebestuur die kadert in de ombouw van de N49 naar autosnelweg, die nog dient te worden onderzocht bij de concrete ontwikkeling van het kruispunt N410a – N49. De reactivering van de spoorlijn 58 blijft een ambitie van het gemeentebestuur en blijft opgenomen in het beleidsplan en in de actietabel.”

Bijlagen¹

- Aanwezigheidslijst

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



Aanwezigheidslijst GBC 09.05.2019			
Rol	Naam	Hoedanigheid / Instantie	Handtekening
Vast	Van Huile Bart	Burgemeester – Voorzitter GBC	
Vast	Rottiers Katia	Mobiliteitsbegeleider Vlaamse Overheid	
Vast	Kegels Maikel	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn Oost-Vlaanderen <i>VVR Gant</i>	verontschuldigd
Vast	Verheyen Gust	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn Oost-Vlaanderen <i>VVR Gant</i>	
Vast	Pertry Lucie	Regiomanager AWV Oost-Vlaanderen	
Var.	Beosiere Francis	ROHM Oost-Vlaanderen	
Var.	De Winne Carolina	Beleidsmedewerker Provinciebestuur Oost-Vlaanderen	
Var.	Van Buynder Kris	NMBS	verontschuldigd
Var.	Reynaert Vanessa	Agentschap Natuur en Bos	
Adv.	Van Landschoot Jason	Schepen van Openbare Werken en Mobiliteit	
Adv.	Van Vynckt Tijs	Algemeen Directeur	
Adv.	Delbecke Stefaan	Diensthooft Infrastructuur	
Adv.	Hoste Jessica	Diensthooft Mobiliteit	



Adv.	Vancanneyt Sander	Projectleider Wegenis en Riolering	
Adv.	Vandycke Franky	Gemeentelijke Omgevingsambtenaar	
Adv.	Van Hove Francis	Commissaris van Politie	
Adv.	Dauwe Michel	Korpsoverste Brandweer	
Adv.	Swyngedouw Wim	Open VLD	
Adv.	Maenhout Nicole	N-VA	
Adv.	U.D. Bernice Nator De Lille Valentijn	De Merlaan	
Adv.	Tældeman Valerie	CD&V	
Adv.	Deserranno Bart	Groen	
Adv.	De Groot Timothy	Vlaams Belang	
Adv.	Cornelis Koen	Coördinator fietsersbond Meetjesland	
Stud.	D'hont Kim	Mint	
Stud.	De Roeck Tim	Mint	
Adv.	Willemael N.ia	Dienstloos Groen en Waterwegen	



11.6 VOORLOPIGE VASTSTELLING GEMEENTERAAD



PROVINCIE OOST-VLAANDEREN
ARRONDISSEMENT GENT-EEKLO

GEMEENTE MALDEGEM

Voorlopig afschrift in afwachting van de goedkeuring van het verslag door de gemeenteraad

BESLISSING VAN DE GEMEENTERAAD
GENOMEN IN ZITTING VAN 29 MEI 2019

Aanwezig:

Peter T. Van Hecke, Voorzitter;
Bart Van Hulle, Burgemeester;
Nicole Maenhout, Peter E. Van Hecke, Rudiger De Smet, Jason Van Landschoot, Glenn Longeville en Marleen Van den Bussche, Schepenen;
Boudewijn De Schepper, Anneke Gobeyn, Valerie Taeldeman, Annelies Lammertyn, Koenraad De Ceuninck, Marten De Jaeger, Wim Swyngedouw, Leandra Decuyper, Dino Lateste, Stefaan Standaert, Kiran Van Landschoot, Annuska Van Hoorebeke, Henk Deprest, Raf Pauwels, Christine Verplaetse, Katleen De Kesel, Danny Vannevel en Timothy De Grootte, Raadsleden;
Tijts Van Vynckt, Algemeen directeur.

Verontschuldigd:

Geert De Roo, Raadslid;

VOORLOPIGE VASTSTELLING BELEIDSPLAN MOBILITEIT**Juridische gronden**

- De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.
- Artikel 28 § 1 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 waarin wordt bepaald dat dit punt in openbare zitting behandeld wordt.
- Artikel 40 § 1 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 waarin wordt bepaald dat de gemeenteraad beschikt over de volheid van bevoegdheid ten aanzien van de gemeentelijke aangelegenheden.
- Artikel 41 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 waarin wordt bepaald dat volgende bevoegdheden niet aan het college van burgemeester en schepenen kunnen worden toevertrouwd:
9° beslissingen die een wet, een decreet of een uitvoeringsbesluit uitdrukkelijk aan de gemeenteraad voorbehoudt
- Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009.
- 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.
- Gemeentelijk reglement tot invoer participatietraject bij vernieuwing van het mobiliteitsplan van 30 juni 2010.
- Bespreking van het college van burgemeester en schepenen van 21 mei 2019 waarbij het college akkoord gaat om het beleidsplan mobiliteit te agenderen ter voorlopige vaststelling op de gemeenteraad van 29 mei 2019

Feiten

- Gunstig advies Provinciale Auditcommissie van 14 juli 2009 betreffende het vernieuwen van het mobiliteitsplan op basis van de sneltoets in de GBC van 8 december 2008.
- Goedkeuring oriëntatiefase door Regionale Mobiliteitscommissie van 05 januari 2016.
- Goedkeuring synthesefase door Regionale Mobiliteitscommissie van 23 oktober 2017.
- In elke fase werd het vastgelegde participatietraject van 30 juni 2010 (zie bijlage) uitgebreid.
- Voor het beleidsplan is er bepaald dat de voorgestelde maatregelen voor de conformverklaring op de Regionale Mobiliteitscommissie afgetoetst worden met de belangrijkste maatschappelijke geledingen



VERVOLG VAN 'VOORLOPIGE VASTSTELLING BELEIDSPLAN MOBILITEIT' DD 29 MEI 2019

- en dat na de Regionale Mobiliteitscommissie een samenvatting van het beleidsplan dient te worden gepubliceerd op de gemeentelijke website en het infomagazine.
- Op 29 maart 2018 was er een toelichting van de draftversie van het beleidsplan aan de adviesraden en werd er schriftelijk advies ingewonnen dat werd voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen in september - december 2018 (zie nota's in bijlage).
- Op 9 mei 2019 vond de GBC plaats ter bespreking van het voorgelegde beleidsplan mobiliteit.
- Het resultaat van deze GBC is dat het beleidsplan mobiliteit werd conform verklaard mits aanpassingen geformuleerd op de GBC.
- In het huishoudelijk reglement (zie bijlage) is voorzien dat de gemeente normaliter 15 werkdagen heeft om het verslag op te maken en het document aan te passen. Vervolgens hebben alle leden van de GBC 10 werkdagen de tijd om op het verslag en op het aangepast document te reageren. Indien vervolgens nog bijkomende aanpassingen gevraagd worden door de leden heeft de voorzitter de discretionaire bevoegdheid om te oordelen welke aanpassingen al dan niet worden doorgevoerd. Het definitieve verslag wordt dan binnen de 5 werkdagen aan de leden van de GBC bezorgd.
- Op de GBC werd de toestemming gevraagd aan de administratie om het verslag en de bijhorende aanpassingen van het beleidsplan binnen de 3 werkdagen uit te voeren om het geheel op 15 mei 2019 te kunnen bezorgen aan alle leden van de GBC. Aan de leden van de GBC werd gevraagd om binnen de 4 werkdagen hun reactie te formuleren op het verslag en de aanpassingen. De input van de leden van de GBC kon dus tot en met 20 mei 2019 17 u gebeuren.
- Op 27 mei 2019 wordt een gemeenteraadscommissie georganiseerd waar een uiteenzetting van het beleidsplan zal gegeven worden door het diensthoofd mobiliteit. De documenten zullen bezorgd worden aan de raadsleden op 22 mei 2019.

Argumentatie

- Er werden twee aanpassingen van de GBC gevraagd, nl. door Carolina De Winne en raadslid Valerie Taeldeman (zie bijlage). Het actieplan werd aangepast zoals in het voorstel van Carolina De Winne en het verslag werd aangepast volgens de bewoordingen waarmee het raadslid akkoord gaat. Op de wijziging van het verslag wordt een antwoord geformuleerd door de voorzitter van de GBC, Bart Van Hulle.
- Het aangepaste beleidsplan mobiliteit en de actietabel, alsook het verslag van de GBC 9 mei 2019 zijn in bijlage toegevoegd.

Tussenkomst raadsleden

- Raadslid Valerie Taeldeman (CD&V) wenst de visie van haar politieke fractie aan de gemeenteraad toe te lichten en vraagt te notuleren dat volgens haar visie het mobiliteitsplan een belangrijk dossier is dat voor een goede 80% verderbouwt op het ontwerp beleidsplan voor mobiliteit dat tijdens de vorige legislatuur werd opgesteld.
 - Over het nieuwe circulatieplan in het centrum merkt zij op dat het verkeersvrij maken van de Schouwburgplaats als positief wordt gezien. De Kan. Andrieslaan zal een tweerichtingsstraat worden, hierbij moet, op vlak van timing, rekening gehouden worden met de ligging van een grote school, m.n. De Ark. In de Brielstraat, waar rekening moet worden gehouden met de nieuwe school van de Maricolen, wordt om overbelasting te vermijden. De CD&V-fractie merkt op dat het plan geen ondergrondse parking meer vermeld. Als laatste punt merkt raadslid Taeldeman op dat in 2018 een grote inspraakronde georganiseerd werd, maar dat dit niet meer gebeurde in de laatste fase van het nieuwe circulatieplan. Zij vraagt hoe er teruggekoppeld werd naar het middenveld.
 - Een nieuw iets in het mobiliteitsplan is de reactivering van de spoorlijn 58 Brugge-Maldegem-Eeklo-Gent. De CD&V-fractie heeft hierbij grote bedenkingen. Deze spoorlijn werd op verschillende plaatsen omgevormd tot fietsroutes, vooral in de omgeving van Brugge. Overleg met de stad Brugge en de provincie West-Vlaanderen zal zeker noodzakelijk zijn. Ook in Eeklo wil het nieuwe bestuur volop inzetten op een fietssnelweg langs de spoorweg, wat een overleg ook hier noodzakelijk maakt. In Groot-Maldegem zijn er bovendien 17 overwegen, wat maakt dat moet nagedacht worden over het afsluiten van deze straten. Er zal ook nog een haalbaarheidsstudie en een capaciteitsstudie van de NMBS moeten afgewacht worden. Vermits dit een nieuwe wending in het mobiliteitsplan is, vraagt raadslid Taeldeman waarom de NMBS noch Infrabel uitgenodigd waren op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.
 - Als derde punt is de CD&V-fractie bezorgd over de wens van het nieuwe bestuur aangaande de omvorming van de expressweg naar een volwaardige autostrade, dat er een volwaardige afrit komt ter hoogte van de Noordstraat, richting Maldegem-centrum. Dit betekent dat een afrit van de autostrade rechtstreeks in het centrum komt, wat maar in weinig steden of gemeenten voorkomt. Dit zou bedoeld zijn om mensen aan te trekken naar het centrum. Het raadslid



VERVOLG VAN 'VOORLOPIGE VASTSTELLING BELEIDSPAN MOBILITEIT' DD 29 MEI 2019

- begrijpt deze betrachting om mensen naar de lokale horeca aan te trekken, maar op vlak van verkeersveiligheid lijkt dit niet het beste idee. De CD&V-fractie vreest dat dergelijke afrit vooral zal zorgen voor meer zwaar vervoer en sluipverkeer richting centrum.
- Over de vervoersregio, die zal moeten zorgen voor een betere afstemming tussen trein en bussen in de regio en een optimalisering van het openbaar vervoer, deelt het raadslid het pleidooi met schepen Jason Van Landschoot (Open Vld) voor een snelbus richting Aalter en richting Gent.
 - Betreffende de werken die gepland staan op de N9 langs de handelskilometer had het raadslid gehoopt in het mobiliteitsplan nog een toekomstvisie terug te vinden over de N9 die ten goede zou komen aan de verkeersveiligheid op die N9.
 - Raadslid Taeldeman deelt ten slotte mee dat de CD&V-fractie vóór het mobiliteitsplan zal stemmen, maar met zeer groot voorbehoud rond de rechtstreekse afrit ter hoogte van de Noordstraat en met zeer groot voorbehoud over de spoorlijn.
 - Voorzitter Peter Van Hecke (N-VA) antwoordt dat de opmerkingen van het raadslid in overweging zullen genomen worden door het schepencollege. Haar vragen aangaande de timing voor het tweerichtingsverkeer nabij de school De Ark en de ondergrondse parking werden reeds beantwoord op de commissie. De spoorlijn is een toekomstig project waarover gepraat moet worden. Wat de afrit ter hoogte van de Noordstraat betreft, merkt de voorzitter op dat de E40 een voorbeeld is van een autostrade die rechtstreeks de bebouwde kom van Brussel binnenkomt. Dit komt ook voor in Beernem. Het is volgens hem economisch noodzakelijk om mensen naar het centrum aan te trekken. Wat het infomoment betreft antwoordt de voorzitter dat de burgemeester daarover al uitleg gegeven heeft tijdens één van de vorige gemeenteraadszittingen.
 - Raadslid Stefaan Standaert (Groen) merkt op dat het ontwerp van mobiliteitsplan zo goed als af was eind 2018 met een laatste adviesronde in het voorjaar van 2018. Er werden nadien nog opvallende aanpassingen aan het plan aangebracht door de huidige meerderheid en op de vraag van raadslid of de bevolking hierover nog zou geïnformeerd worden, antwoordde het huidige bestuur dat de participatie afgerond was en dat dit niet meer zou gebeuren. Wat Groen positief onthaalt zijn het Schouwburgplein, de aandacht voor fietsparkeren, de vervoersplannen rond scholen en bedrijven en PPS, de privaot-openbare samenwerking rond laadpalen voor fietsers. De Groen-fractie vindt het echter zeer noodzakelijk om met het gewijzigde plan terug naar de bevolking te stappen. Door de toevoegingen van het huidige bestuur is de teneur van het plan immers omgekeerd van STOP naar POTS. Koning auto is keizer auto geworden in Maldegem centrum en er zijn tal van wijzigingen die het raadslid nog wil opsommen:
 - De parkeergelegenheid: Waar in de oorspronkelijke tekst vermeld was dat metingen (dit zijn cijfers) aantonen dat er een ruim voldoende aanbod is van parkeerplaatsen, durft het huidige bestuur het aan om dit te wijzigen naar 'er is een ruim aanbod van parkeerplaatsen'. Op basis van metingen is dit de cijfers manipuleren. Dit opent uiteraard en mogelijkheid van een ondergrondse parking. Door het vorige bestuur was deze ook ingepland, zij het met een zeer beperkt aantal plaatsen, nl. 50 onder de nieuw te bouwen serviceflats van Hof ter Ede. In het huidige plan wordt geen aantal vermeld en ook geen locatie. Het raadslid vraagt zich af hoeveel het zal kosten om zoveel auto's in het centrum te willen en een ondergrondse parking voor auto's die momenteel bovengronds plaats hebben.
 - Er is ook een wijziging rond randparkings. Het lijstje voor parkings met dubbel gebruik is een positieve wending, maar een aantal vermelde parkings liggen midden in het centrum. Je kunt dit, net zoals de ondergrondse parking, geen randparkings noemen.
 - Het woord 'autoluw' centrum is verdwenen uit het beleidsplan. Het plan om het doorgaand verkeer te ontmoedigen, wat uit de studie nodig bleek, is niet meer opgenomen.
 - Het 'STOP'-principe wordt een aantal keer vervangen door een vagere term 'duurzame principes'. Het raadslid vraagt wat dat dan betekent.
 - De mobiliteitstoets bij verkavelingen was aanvankelijk voorzien vanaf 20 woningen. Verwijzend naar het Bimmo-project betreurt het raadslid dat dit gewijzigd werd naar 100 woningen.
 - Bij de trage wegen zijn er slechts kleine wijzigingen, maar de prioriteit is verlaagd. Het is wel goed dat dat gebouw er is.
 - De bewering van het bestuur dat de fietssnelwegen nog steeds prioritair zijn, klopt volgens het raadslid niet, de fietssnelwegen worden integendeel achteruit geschoven door de grotske treinplannen. De trein naar Brugge is volgens het raadslid helemaal niet nodig vermits er een zeer goede verbinding is, er is door de overheid ook nog geen enkele studie hieromtrent gepland. Op het resultaat van de studie over de verbinding naar Eeklo zal volgens MOW nog jaren moeten gewacht worden, terwijl Eeklo al onderhandelingen voert om een fietstunnel te creëren onder de zogenaamde 'teut'.
 - Daarnaast wenst raadslid Standaert op te merken, hoewel het bestuur daar niets kan aan doen, dat het gedrag van de vertegenwoordigers van 'De Lijn' dramatisch te noemen valt, waar men



VERVOLG VAN 'VOORLOPIGE VASTSTELLING BELEIDSPAN MOBILITEIT' DD 29 MEI 2019

zaken die in de vergadering uitgesproken werden, m.n. dat er potentieel is voor een snelbus naar Gent, niet in het verslag wil opnemen.

- Een andere grote wijziging is het circulatieplan in het centrum. Er werd een bijkomende route naar de markt gecreëerd, waardoor de auto's m.a.w. aangemoedigd worden om in het putje van het centrum te geraken, terwijl tegelijkertijd vermeld wordt dat de verblijfsfunctie moet opgewaardeerd worden.
De afrit Noordstraat zal volgens de Groen-fractie bij doorgaand verkeer ook extra fileleed teweeg brengen.
Wat het raadslid erg vindt is dat wat de GBC heeft weerlegd betreffende het circulatieplan, nog nergens getoetst werd, niet bij 'De Lijn', niet bij de hulpdiensten, niet bij de bevolking. Dit is volgens hem nochtans essentieel.
- Voor de Groen-fractie zijn er te veel wijzigingen gekomen sinds eind vorig jaar, ook ten aanzien van de synthesenota. Zij dringen daarom aan dat naar de bevolking wordt gegaan en dat :
 - aan de bewoners langs de spoorlijn of in de buurt van de spoorlijn verteld wordt dat er van 's morgens vroeg tot 's avonds laat om het half uur een trein door hun tuinen zal rijden en dat overwogen wordt om de overwegen te sluiten,
 - aan de fietsscholieren, kleine kinderen en hun ouders verteld wordt dat zij zullen gebruikt worden om het centrum autolouwer te maken, vermits de auto's er zullen moeten achter blijven rijden. Tegelijk creëert het bestuur mogelijkheden en extra mogelijkheden om de auto naar het centrum aan te trekken.
 - Samengevat zijn er voor de Groen-fractie te veel wijzigingen die de auto naar het centrum van Maldegem aantrekken, het is een gemiste kans voor de leefbaarheid van het Maldegems centrum en voor het klimaat. Raadslid Standaert vraagt om het opnieuw voor te leggen aan de bevolking of terug te grijpen naar de versie van het mobiliteitsplan van eind 2018, eventueel met enkele kleine wijzigingen.
- Schepen Jason Van Landschoot (Open Vld) dankt de raadsleden voor hun tussenkomst en verwijst naar de historiek van het dossier sinds 2010, dat door de huidige meerderheid overgenomen werd in januari. Het huidige bestuur heeft veel tijd en energie gestoken in dit dossier en heeft geluisterd naar de participaties die er in de afgelopen jaren geweest zijn, ook vanwege de inwoners die daarbij veel emotionaliteit hebben getoond.
Met het mobiliteitsplan gaat men voor in het centrum van de gemeente, zowel voor openbaar vervoer, wandelaars, fietsers, gezellig vertoeven en winkelen. Het bestuur wil in de ganse gemeente respect hebben voor alle partners: de ondernemers, de landbouwers, de inwoners, de handelaars, de fietsers, kortom iedereen die in deze gemeente vertoeft. Het mobiliteitsplan is volgens de schepen vrij open en geeft iedereen de kans om zich te bewegen in de gemeente, ook voor mensen die van buiten komen.
- Voorzitter Peter Van Hecke (N-VA) vraagt vervolgens de stemming over het mobiliteitsplan.
- Raadslid Stefaan Standaert (Groen) vraagt een antwoord op zijn vraag om naar de bevolking te stappen en over het feit dat zijn opmerkingen betreffende de trein weggelachen werden.
- Schepen Jason Van Landschoot (Open Vld) merkt op dat men zowel op Vlaams als op Federaal vlak bezig is met een onderzoek. Het eigen bestuur kan dit daarom niet negeren en moet dit bespreken in de regionale mobiliteitscommissie.
- Raadslid Standaert meent dat de klemtoon in de genoemde onderzoekende contacten met MOW zeker niet gelegen heeft op een spoorlijn tussen Eeklo en Maldegem, maar eerder door het huidige bestuur gelanceerd werd.

Besluit

24 stemmen voor: Bart Van Hulle, Nicole Maenhout, Peter E. Van Hecke, Rudiger De Smet, Jason Van Landschoot, Glenn Longeville, Marleen Van den Bussche, Boudewijn De Schepper, Anneke Gobeyn, Valerie Taeldeman, Annelies Lammertyn, Koenraad De Ceuninck, Marten De Jaeger, Peter T. Van Hecke, Wim Swyngedouw, Leandra Decuyper, Kiran Van Landschoot, Annuska Van Hoorebeke, Henk Deprest, Raf Pauwels, Christine Verplaetse, Katleen De Kesel, Danny Vannevel en Timothy De Groot
2 stemmen tegen: Dino Lateste en Stefaan Standaert

Artikel 1:

Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld.

Artikel 2:



VERVOLG VAN 'VOORLOPIGE VASTSTELLING BELEIDSPLAN MOBILITEIT' DD 29 MEI 2019

De gemeenteraad beslist tot voortzetting van het participatietraject van juni 2010, m.n. dat na de Regionale Mobiliteitscommissie en de definitieve goedkeuring door de gemeenteraad, een samenvatting van het beleidsplan wordt gepubliceerd op de gemeentelijke website en in het infomagazine.

Artikel 3:

Een afschrift van deze voorlopige vaststelling zal worden bezorgd aan alle leden van de GBC.

NAMENS DE GEMEENTERAAD:

Algemeen directeur
(w.g.) Tijs Van Vynckt

Voorzitter
(w.g.) Peter T. Van Hecke

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT:

Algemeen directeur



Tijs Van Vynckt

Voorzitter



Peter T. Van Hecke

Auteur:

Jessica Hoste



11.7 ADVIES RMC FASE 2

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Maldegem, Mobiliteitsplan – Synthesenota

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 23/10/17 te Gent.

1. Algemene omschrijving van het plan/de planfase

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 15/01/01. De sneltoets werd besproken in de Provinciale Auditcommissie op 14/07/09. Er werd gekozen voor spoor 1, de volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan. De verkenningsnota werd voorgelegd op de RMC van 15/02/16. Het participatietraject werd bij gemeenteraadsbeslissing dd. 30/06/10 vastgelegd.

2. Toetsing van het plan/de planfase

a) Dossiersamenstelling/vorm

De voorliggende synthesenota is qua vorm en samenstelling conform de richtlijnen. De gevoerde onderzoeken worden helder beschreven en de resultaten worden concreet toegelicht. Dit maakt het ook mogelijk om tot conclusies te komen, hetgeen ook gebeurt.

b) Proces/regelgeving

Het participatietraject werd reeds in 2010 vastgelegd bij gemeenteraadsbesluit. In het besluit wordt per fase duidelijk omschreven hoe de participatie gaat verlopen. Zo wordt in deze fase de GBC uitgebreid met de leden van de verkeerscommissie. Daarnaast heeft men een bevraging gedaan bij de leerkrachten, gemeentepersoneel, de ondernemers en de vrije beroepen over hun vervoerswijzekeuze en over enkele stellingen over parkeren en fietsen. Ook werden de wijkinspecteurs ingeschakeld om informatie te bekomen over de schoolomgevingen. De bedrijven werden gevraagd om inzicht te krijgen in de vrachtwagenbewegingen. Tot slot werden aan het einde van deze fase zowel de adviesraden als de inwoners betrokken. Dit gebeurde tijdens verschillende inloopmomenten waarbij via panelen basisvoorstellen werden geformuleerd, waarop de bewoners konden reageren. De gemeente heeft dus meer gedaan dan voorzien in het participatiebesluit, hetgeen positief is. In de nota wordt ook terugkoppeling gedaan wat betreft de aard en de inhoud van de opmerkingen.



KA_Maldegem Synthesenota

c) Inhoud

Er werden zeer veel onderzoeken gevoerd. Deze onderzoeken werden kwalitatief goed gevoerd, hetgeen toelaat om zo concreet mogelijke conclusies te trekken. Positief is dat de onderzoeken an sich in een aparte bundel werden gebundeld en dat enkel de conclusies in de synthesenota in een overzichtelijke tabel verwerkt werden.

De knelpunten, kansen en doelstellingen zoals opgenomen in de oriëntatienota werd vervolledigd aan de hand van de uitgevoerde resultaten en de input gekregen vanuit participatie. Dit is een mooi voorbeeld waarom goed gevoerde participatie belangrijk en nuttig is.

De lijst is wel erg exhaustief, maar is een fantastische basis om het vervolgproces aan te vatten. De doelstellingen zijn vrij concreet uitgewerkt. Het zal een kunst worden om dit alles in de volgende fase te vertalen naar een evenwichtig beleidsplan met een haalbare actietabel.

De scenario's worden zeer uitgebreid beschreven. De gemeente Maldegem heeft geruime tijd geleden al de kaart van duurzaamheid getrokken. Dit komt duidelijk naar boven in de beschrijving van het nulscenario, dat erg gefocust is op duurzame mobiliteit. De twee duurzame scenario's bouwen hierop verder en gaan nog een stap verder hetgeen erg positief is. Beide duurzame scenario's worden ook ten opzichte van elkaar beoordeeld op hun merites. Binnen de GBC wordt gekozen voor scenario 1, met daarbij de kanttekening dat scenario 2 aanzien moet worden als doorgroei scenario op langere termijn. Hetgeen niet mag verhinderen dat de haalbare elementen uit scenario 2 alvast meegenomen worden in het uiteindelijke beleidsscenario zoals opgenomen in het uiteindelijke beleidsplan.

Kleinere opmerkingen

-Voor de leesbaarheid was het handiger geweest als op de verschillende kaarten de N-nummers bij de wegen waren toegevoegd.

-N44 ter hoogte van Kleit: Hier is er onduidelijkheid over het snelheidsregime. AWV is voorstander om 90km/u te behouden. Deze discussie wordt in het vervolgtraject verder uitgeklaard.

-Vraag is om naast de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein ook de Sint-Barbarastraat te monitoren.

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De Sint-Barbarastraat vervalt als ontsluiting voor het bedrijventerrein. Omdat een aantal bedrijven de straat nodig heeft om te kunnen keren is een harde knip onmogelijk. Er zal dus gewerkt worden met een slagboom die door de bedrijven kan bediend worden. Over het beheer van de slagboom is er nog onduidelijkheid. De gemeente denkt hierbij aan een systeem van nummerplaattherkenning. De uiteindelijke keuze wordt best opgenomen in het definitieve beleidsplan.

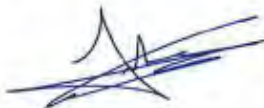


KA_Maldegem Synthesenota

4. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur
Het advies is gunstig
Dit advies dient bij de uitwerkingsnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

25 oktober 2017

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Sven Lieten



Regionale mobiliteitscommissie	
AANWEZIGHEIDSLIJST BIJ PROCES-VERBAAL Datum : 23 oktober 2017 Agendapunt: Maldegem – mobiliteitsplan – synthesesnota	DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Naam	Dienst / Functie	Handtekening
Vaste Leden		
Peter Hofman, voorzitter	Dep. MOW – Beleid Mobiliteitscoördinator Oost-Vlaanderen	
Valère Donné	Kwaliteitsadviseur projecten	
Sven Lieten	Kwaliteitsadviseur plannen	
Erwin Sucaet	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
Katia Rottiers	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
Michael Eeckhout	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
An Saye	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
ir. Peter De Backer	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	
ir. Gorik De Koker	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	
Frank Desloovere	VVM De Lijn	
Pieter Derudder	Provincie Oost-Vlaanderen	
Els Van Snick	Provincie Oost-Vlaanderen	
Ilse Smitz	Provincie Oost-Vlaanderen	
Carolina De Winne	Provincie Oost-Vlaanderen	<i>veronrschuldigd</i>
Aaron Van Schoor	BMV – deskundige fietsprojecten	



Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van bespreking in de vergadering van 23/10/2017 te Oost-Vlaanderen

Agendapunt: Maldegem: mobiliteitsplan - synthesenota
 RMC-voorzitter: Peter Hofman
 (!)GBC-voorzitter: burgemeester@maldegem.be
 Kwaliteitsadviseur: Sven Lieten

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 30/05/2013	ok

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Fase
PAC: 15/01/2001	PAC: 15/06/2009 Spoor: 1	RMC: 15/02/2016 Fase: oriëntatienota

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de (!)GBC van 07/09/2017. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (!)GBC. Het dossier wordt automatisch ter bespreking aan de RMC voorgelegd.

b) Schriftelijke adviezen

Er werden geen schriftelijke adviezen ontvangen.

c) Vaststelling van het quorum



De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

d) Besluit

De kwaliteitsadviseur heeft binnen de voorziene termijn een gunstig advies uitgebracht.



Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

////////////////////////////////////



11.8 ADVIES RMC BELEIDSPLAN

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Maldegem, mobiliteitsplan - beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 17-06-2019 te Gent.

1. Algemene omschrijving van het beleidsplan

Het beleidsplan is de laatste fase van een spoor 1 (vernieuwen) van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De synthesesnota werd besproken op de RMC van 23-10-2017. De laatste GBC is gehouden op 19-05-2019 en met consensus besloten. Het beleidsplan wordt een eerste maal voorgelegd aan de RMC.

2. Toetsing van het beleidsplan

a) Dossiersamenstelling/vorm

Correcte en volledige samenstelling van het document, met duidelijke kaarten en figuren.

b) Proces/regelgeving

Correct procesverloop, zoals blijkt uit het GBC-verslag.

c) Inhoud

Cfr. tekst beleidsplan en verdere bespreking.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

De gemeente licht het beleidsplan toe.

Er is gekozen voor een spoor 1 (vernieuwen). Speerpunt is meer plaats voor het langzaam verkeer in het centrum. Er is een zeer uitgebreid participatietraject gevoerd, ook binnen de gemeente. Er is brede consensus over de actietabel.

De provincie beaamt dat er een zeer groot draagvlak is voor het actieprogramma, dat zeer ambitieus is.



KA_20190617_Maldegem_beleidsplan_gunstig

De gemeente voegt eraan toe dat ze al lang bezig is met de realisatie. Het mobiliteitsplan is een belangrijke gids voor de toekomst. Er is wel een belangrijke accentverschuiving ten opzichte van de vorige legislatuur. Zo is het de optie om de spoorverbinding naar Maldegem door te trekken. Ook de herinrichting van de N49 en de aandacht voor de fietsers staan centraal. Het concept van de fietsstraten komt expliciet aan bod. De Schouwborgplaats moet een meer levendig worden door minder autoparkeren maar meer fietsstallingen.

AWV meldt dat de inzichten zijn duidelijk zijn gegroeid ten opzichte van de vorige legislatuur. Akkoord met de inhoud van het beleidsplan.

De afdeling Beleid van MOW vindt de interne circulatie nog steeds een heikel punt, waarvoor het draagvlak toch nog relatief beperkt blijft.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Goed en ambitieus plan dat duidelijk wil inzetten op een modal shift voor verplaatsingen, ook binnen de gemeente. De wens om in te zetten op ondergrond parkeren klinkt logisch. Hiermee kan de bovengrondse publieke ruimte aan kwaliteit winnen. Toch is het twijfelachtig of ondergronds parkeren goed gecombineerd kan worden met (nog steeds gratis) bovengronds parkeren. Ondergronds parkeren vraagt altijd een extra weerstand (extra rijtijd bij in- en uitrijden, sociale veiligheid, moeilijkere manoeuvres, ...) en dus moet ondergronds parkeren altijd goedkoper zijn dan bovengronds, tenzij men bovengronds enkel zeer korte parkeertijden toelaat. Overigens is er de financiële vraag: wie betaalt uiteindelijk voor de dure ondergrondse parking?

Er wordt vermeld dat de gemiddelde parkeerduur nu zeer kort is. Het lijkt dat de gemeente het bovengronds kortparkeren zeker niet wil ontmoedigen of afbouwen. Dit blijkt uit de intentie om meer controle uit te voeren of parkeersensoren te voorzien. Maar dit kan korte autoverplaatsingen juist aanmoedigen. Economisch blijft dit een uiterst moeilijk verhaal. Want finaal zou het toch de bedoeling moeten zijn dat iedereen zich netjes aan de regels houdt en er geen parkeerovertreedingen meer worden vastgesteld, waardoor bij gratis parkeren ook alle inkomsten wegvallen. Maar wie betaalt dan uiteindelijk voor de (permanent noodzakelijke) controle, het onderhoud en opvolging van de parkeersensoren, het onderhoud van de ondergrondse parking, ...? Best dat deze oefening grondig wordt gemaakt vooraleer men begint met de bouw van een ondergrondse parkeergarage.



KA_20190617_Maldegem_beleidsplan_gunstig

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur
Het advies is <u>gunstig</u> .
Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

24-06-2019

~~24-09-2018~~

Voor advies,



De kwaliteitsadviseur,

Joris Willems



Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van bespreking in de vergadering van 17/06/2019 te Oost-Vlaanderen

Agendapunt: Maldegem: Mobiliteitsplan-Beleidsplan

RMC-voorzitter: Peter Hofman

(I)GBC-voorzitter: jason.van.landschoot@maldegem.be

Kwaliteitsadviseur: Joris Willems

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 30/05/2013	ok

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Fase
PAC: 15/01/2001	PAC: 15/06/2009 Spoor: 1	RMC: 17/06/2019 Fase: Beleidsplan

Startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	Evaluatienota	Referentie project
GBC:DD/MM/JJJJ consensus/ niet-consensus	GBC:DD/MM/JJJJ consensus/ niet-consensus		
RMC: DD/MM/JJJJ gunstig/ongunstig	RMC: DD/MM/JJJJ gunstig/ongunstig		

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de (I)GBC van 19-05-2019. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 8/07/2019 bezorgd.



b) Vaststelling van het quorum

X De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

- De voorzitter meldt dat het agendapunt eerder werd geagendeerd op [DD/MM/JJJJ] en dat de RMC nu zonder quorumvereiste kan beraadslagen over dit agendapunt.
- De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer, maar niet de helft van de vaste leden aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

c) Besluit

De kwaliteitsadviseur heeft binnen de voorziene termijn een gunstig advies uitgebracht.



Verzoek tot heroverweging



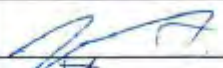


Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de IJGBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.



Regionale mobiliteitscommissie	
AANWEZIGHEIDSLIJST Datum: 17 juni 2019 Agendapunt: Maldegem-Mobiliteitsplan-Beleidsplan	DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Naam	Dienst / Functie	Handtekening
Vaste Leden		
Peter Hofman, voorzitter	Dep. MOW – Beleid Mobiliteitscoördinator Oost-Vlaanderen	
Joris Willems	Kwaliteitsadviseur projecten	
Erwin Sucaet	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
Katia Rottiers	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
Michael Eeckhout	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
Sam Janssens	Dep. MOW – Beleid Oost-Vlaanderen	
ir. Tim Lonneux	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	
ir. Gorik De Koker	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	
Sophie De Vlieger	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	
Vladimir Kostadinov	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	
Frank Desloovere	VVM De Lijn	
Micheline Steen	VVM De Lijn	
Marjolein Hantson	Provincie Oost-Vlaanderen	
Carolina De Winne	Provincie Oost-Vlaanderen	
Aaron Van Schoor	Dep. MOW-Beleid deskundige fietsprojecten	



Andere Leden	Dienst/Functie	
Jessica Hoste	Directiehoofd mobiliteit Gemeentebestuur Middelkerke	
Franky Vandrycke	omgevingsambtenaar Roldyck	
VAN LANDSCHOOT JASIN	SHERPSO VAN MOBILITEIT Middelkerke	
LUCIE PERTUY	Regionmanager ANV	
Tim De Roock	MINT NV	



11.9 GEMEENTERAADSBSLUIT PARTICIPATIETRAJECT

Het gemeenteraadsbesluit van 30 juni 2010 in functie van de uitwerking van het participatietraject voor het mobiliteitsplan van Maldegem is hieronder opgenomen.



GEMEENTE MALDEGEM

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

BESLISSING VAN DE GEMEENTERAAD ZITTING VAN 30 JUNI 2010

Aanwezig :

- J. DE ROO, Voorzitter;
- R. DE JAEGER, N. WILLE, G. DE ROO, F. SIERENS, A. PAUWELS en M. VAN DEN BUSSCHE, Schepenen;
- P. VAN NIEUWENHUYSE, B. DE SCHEPPER, M. DE BAERE, C. RYCKAERT, W. DE METSENAERE, J. VAN LANDSCHOOT, G. BAERT, A. LAMMERTYN, M. DE SMET, L. DE CUYPER, K. DE CEUNINCK, P. VAN HECKE, F. BOELS, J. LAUREYNS, P. VAN HOECKE, A. DHONDT, Raadsleden;
- S. DE JAEGER, Secretaris wvd.

20.GEMEENTELIJK REGLEMENT TOT INVOER PARTICIPATIETRAJECT BIJ VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSPLAN MALDEGEM

De gemeenteraad,

In toepassing van art.28 §1 van het gemeentedecreet, in openbare zitting vergaderd;

Gelet op de bepalingen van het gemeentedecreet;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 (Titel II, Artikel 4) Het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, houden bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid ook rekening met het volgende beginsel : 2° het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 (Hoofdstuk III, Artikel 18) Het college van burgemeester en schepenen besluit tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan en treft daartoe de nodige maatregelen. Het college van burgemeester en schepenen besluit tevens tot het opmaken van een voorstel van participatietraject. In voorkomend geval besluiten de colleges van burgemeester en schepenen van aangrenzende gemeenten tot het opmaken van een intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 (Hoofdstuk III, Artikel 19, § 2) De gemeenteraad keurt het voorstel van participatietraject goed. Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 (Hoofdstuk III, Artikel 19, § 3) De Vlaamse Regering richt binnen elke provincie een provinciale auditcommissie op. De provinciale auditcommissie is een ambtelijke werkgroep die multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling en de werking van de provinciale auditcommissie en kan nadere regels vaststellen voor haar opdracht. Na afloop van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, van de andere vormen van participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie.

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 (Hoofdstuk III, Artikel 19, § 4) Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan alleen wijzigingen worden aangebracht die zijn gebaseerd op of voortvloeien uit de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, de wijzigingen die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit overige resultaten van de participatie en de uitgebrachte adviezen.

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen;



VERVOLG VAN DE BESLISSING VAN DE GEMEENTERAAD
DD. 30/06/2010, PUNT 20.

BESLUIT: met 21 stemmen voor (J. DE ROO, R. DE JAEGER, N. WILLE, G. DE ROO, F. SIERENS, A. PAUWELS, M. VAN DEN BUSSCHE, P. VAN NIEUWENHUYSE, B. DE SCHEPPER, M. DE BAERE, C. RYCKAERT, W. DE METSENAERE, J. VAN LANDSCHOOT, G. BAERT, A. LAMMERTYN, M. DE SMET, L. DE CUYPER, K. DE CEUNINCK, P. VAN HECKE, F. BOELS, J. LAUREYNS); en 2 stemmen tegen (P. VAN HOECKE, A. DHONDT).

Art. 1 - Het participatietraject voor de vernieuwing van het mobiliteitsplan van de gemeente Maldegem wordt als volgt georganiseerd:

1. *Het participatietraject voor de oriëntatienota:*

§1. De gemeentelijke begeleidingscommissie wordt voor de bespreking van de oriëntatienota verder uitgebreid met leden uit de verkeerscommissie.

2. *Het participatietraject voor de synthesesnota zal minimaal het volgende inhouden:*

§1. Ter voorbereiding van de synthesesnota worden de leden van de verkeerscommissie geconsulteerd.

§2. De gemeentelijke begeleidingscommissie wordt voor de bespreking van de synthesesnota verder uitgebreid met leden uit de verkeerscommissie.

3. *Het participatietraject voor het nieuwe beleidsplan:*

§1. De voorgestelde maatregelen worden voor de conformverklaring op de Provinciale Auditcommissie afgetoetst met de voornaamste maatschappelijke geledingen.

§2. Na de conform verklaring op de Provinciale Auditcommissie wordt een samenvatting van het beleidsplan gepubliceerd op de gemeentelijke website en de gemeentelijke infokrant.

Art. 2 - Dit reglement zal ter kennisgeving overgemaakt worden aan de Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Departement Mobiliteit en Openbare werken van de Vlaamse Overheid.

NAMENS DE GEMEENTERAAD:

De Secretaris wnd.,
(w.g.) S. De Jaeger.

De Voorzitter,
(w.g.) J. De Roo.

De Secretaris,

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT :

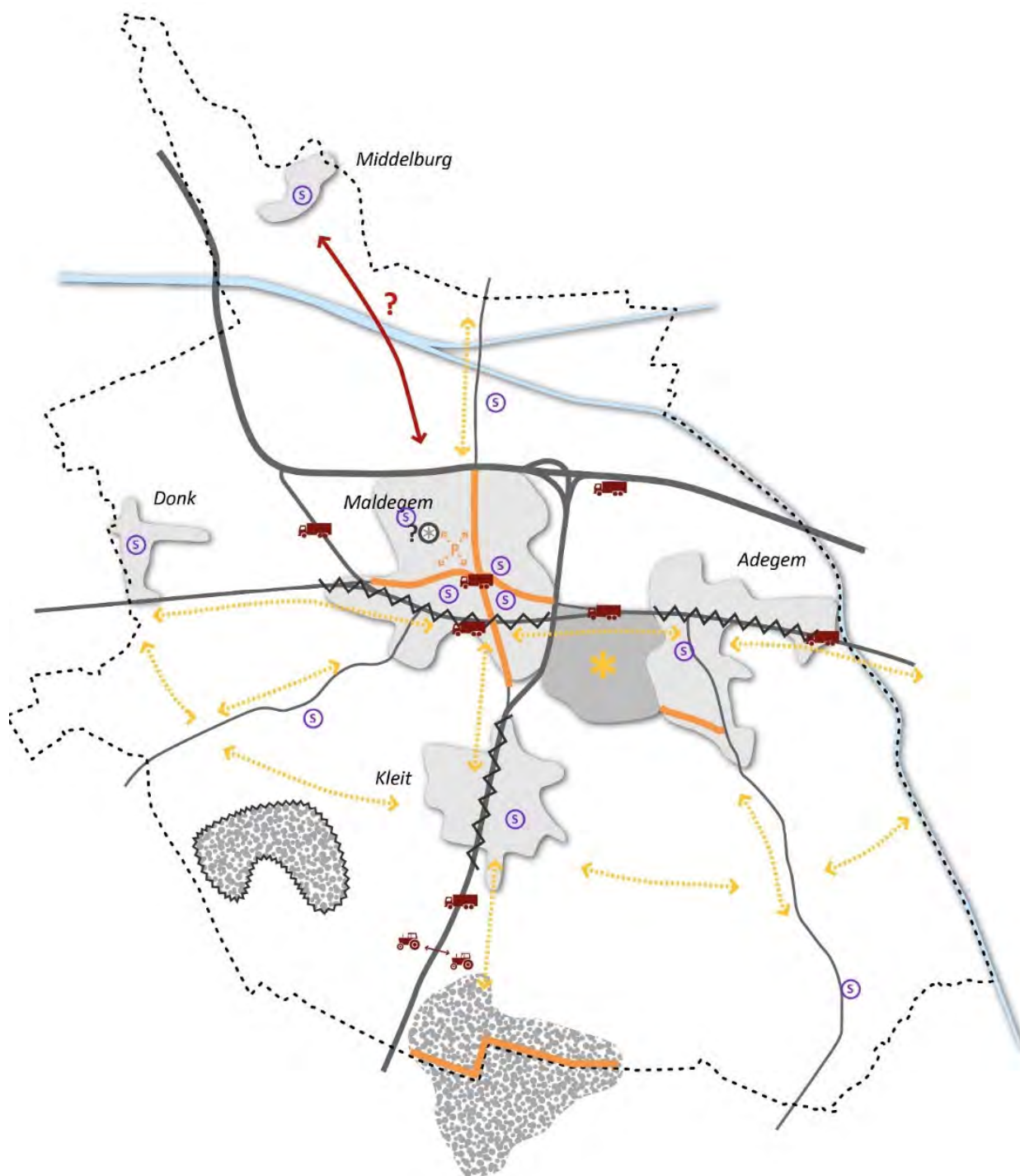
De Voorzitter,

T. Van Vynckt,

J. De Roo.

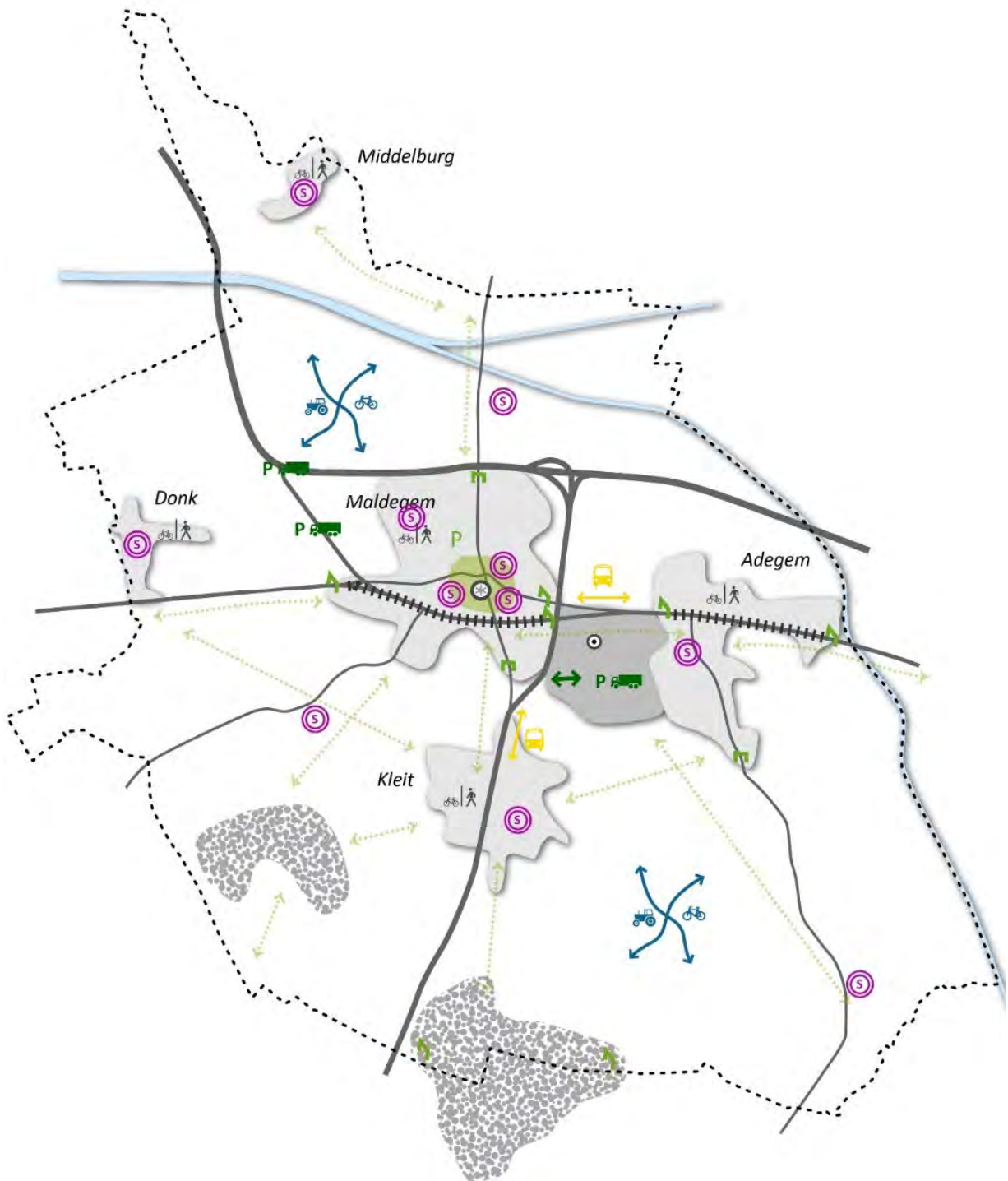


11.10 FIGUREN



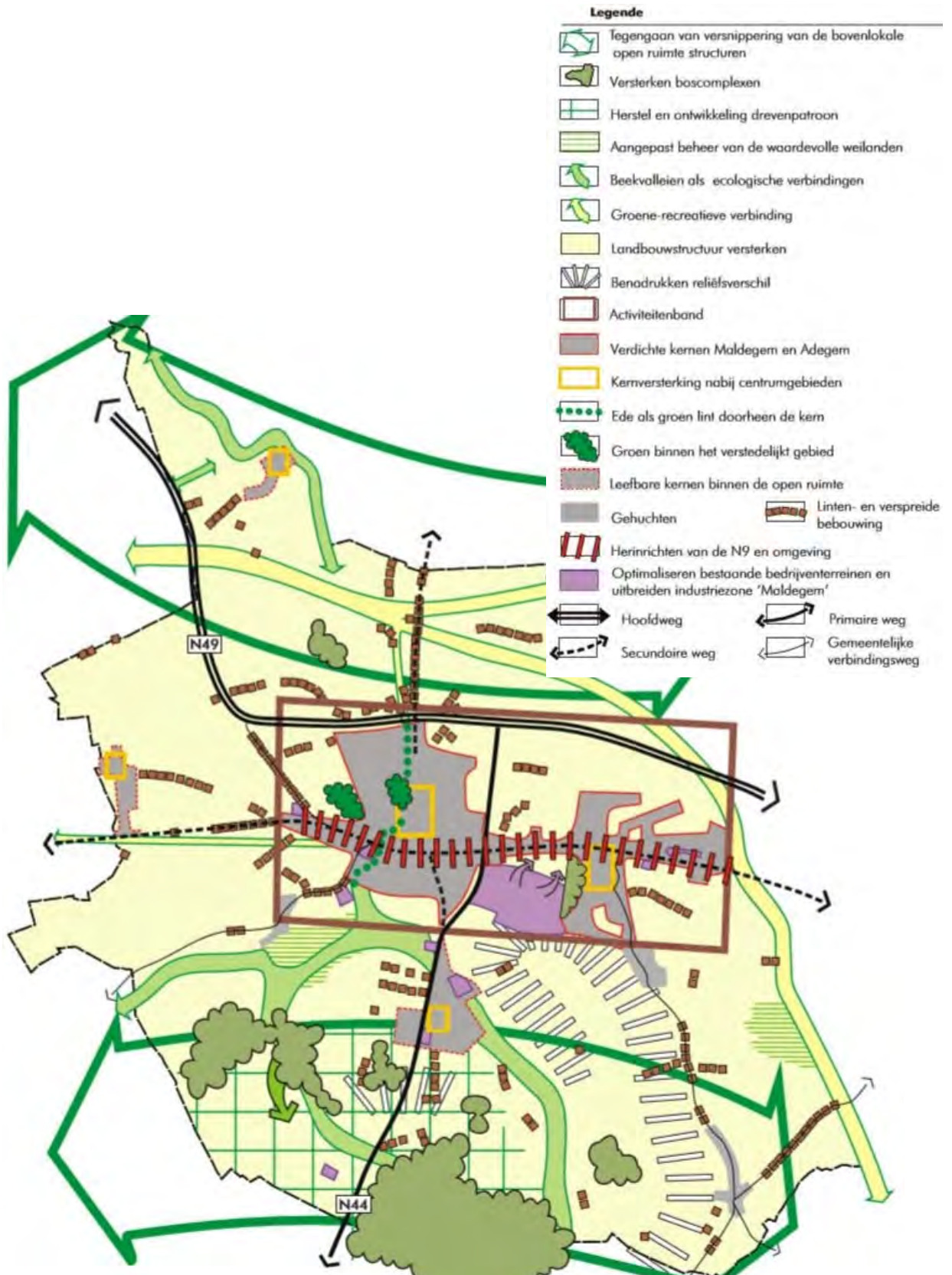
Figuur 1: Kaart knelpunten





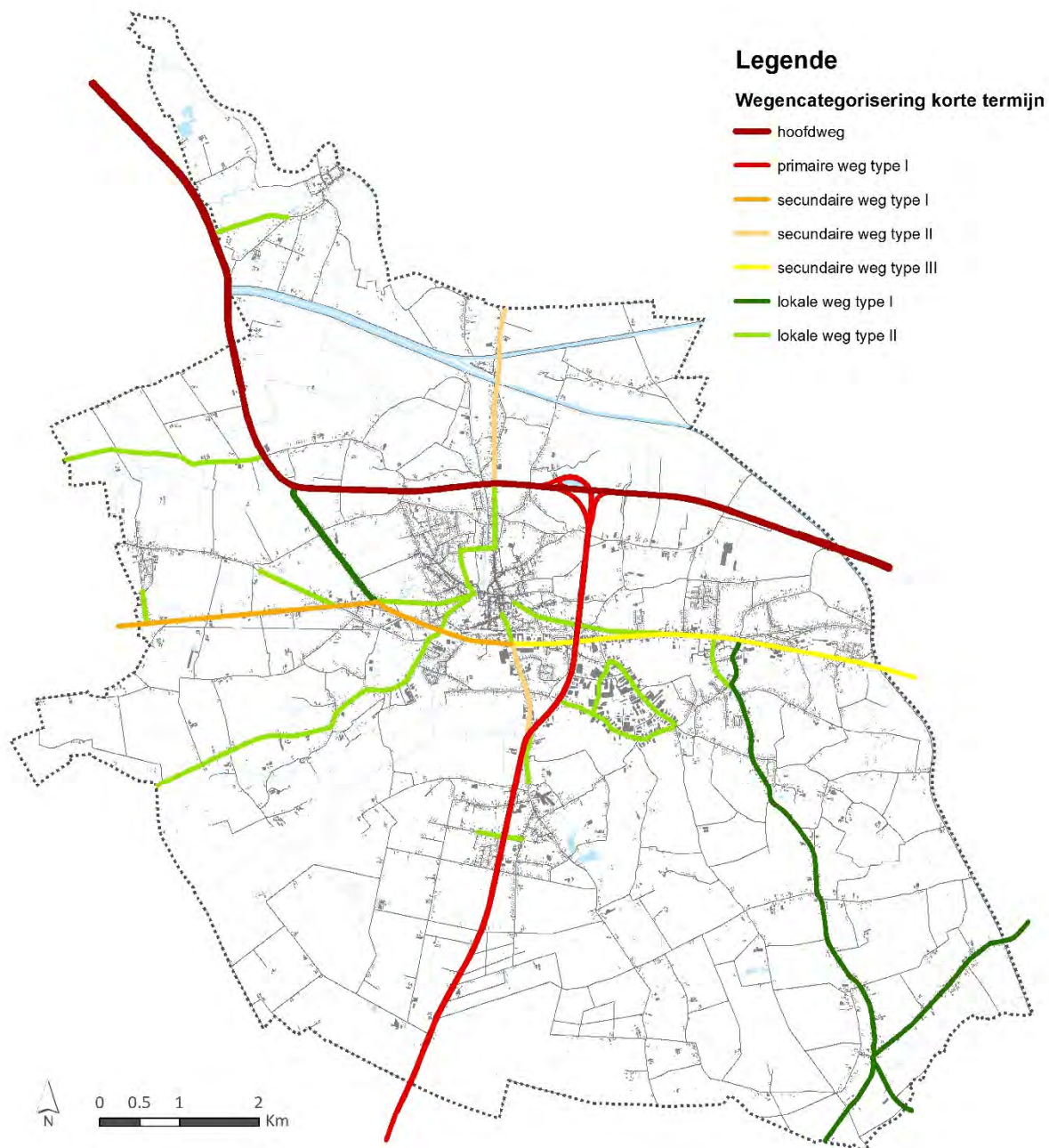
Figuur 2: Kaart potenties





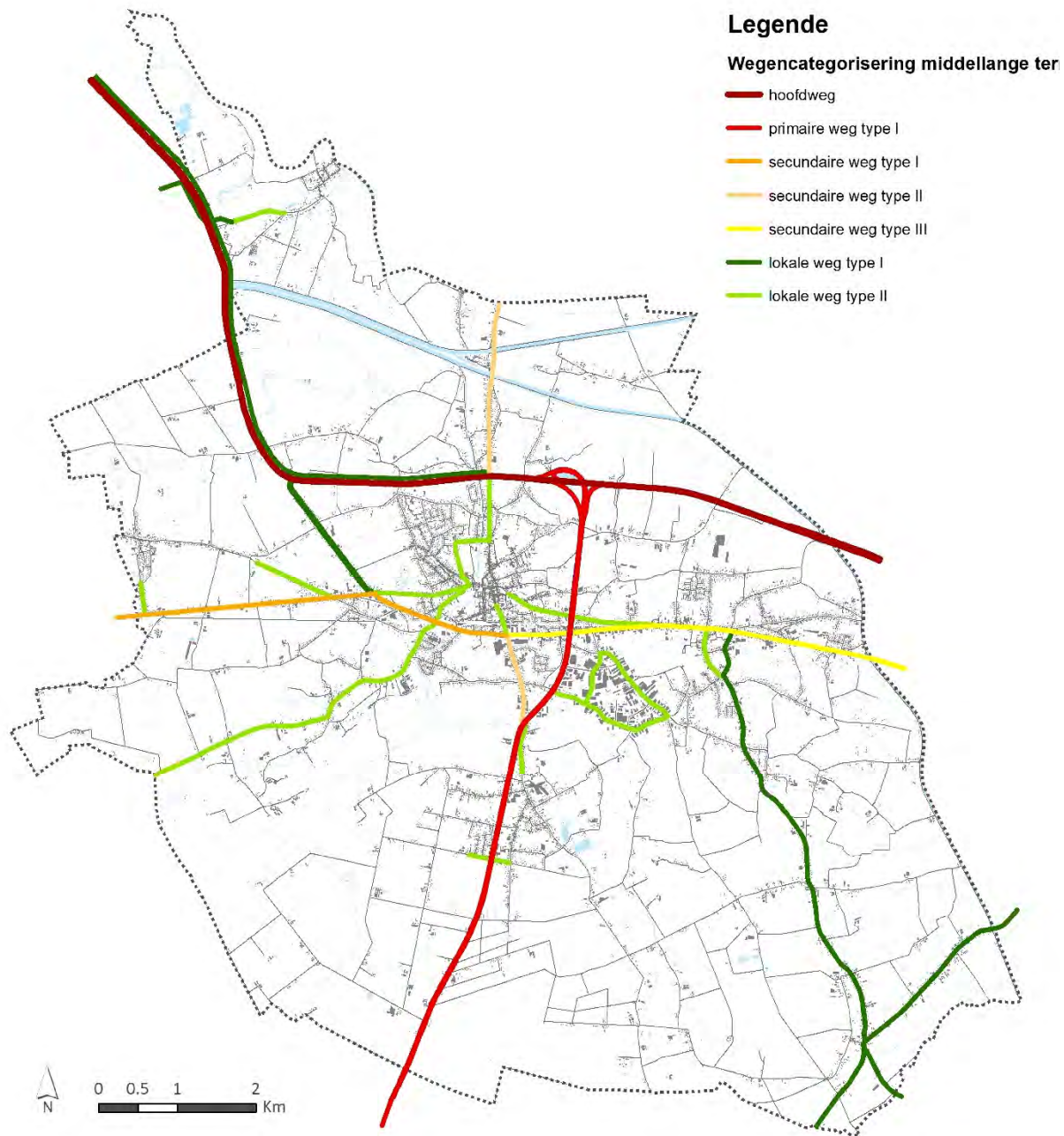
Figuur 3: Gewenste ruimtelijke structuur Maldegem (Bron: GRS Maldegem)





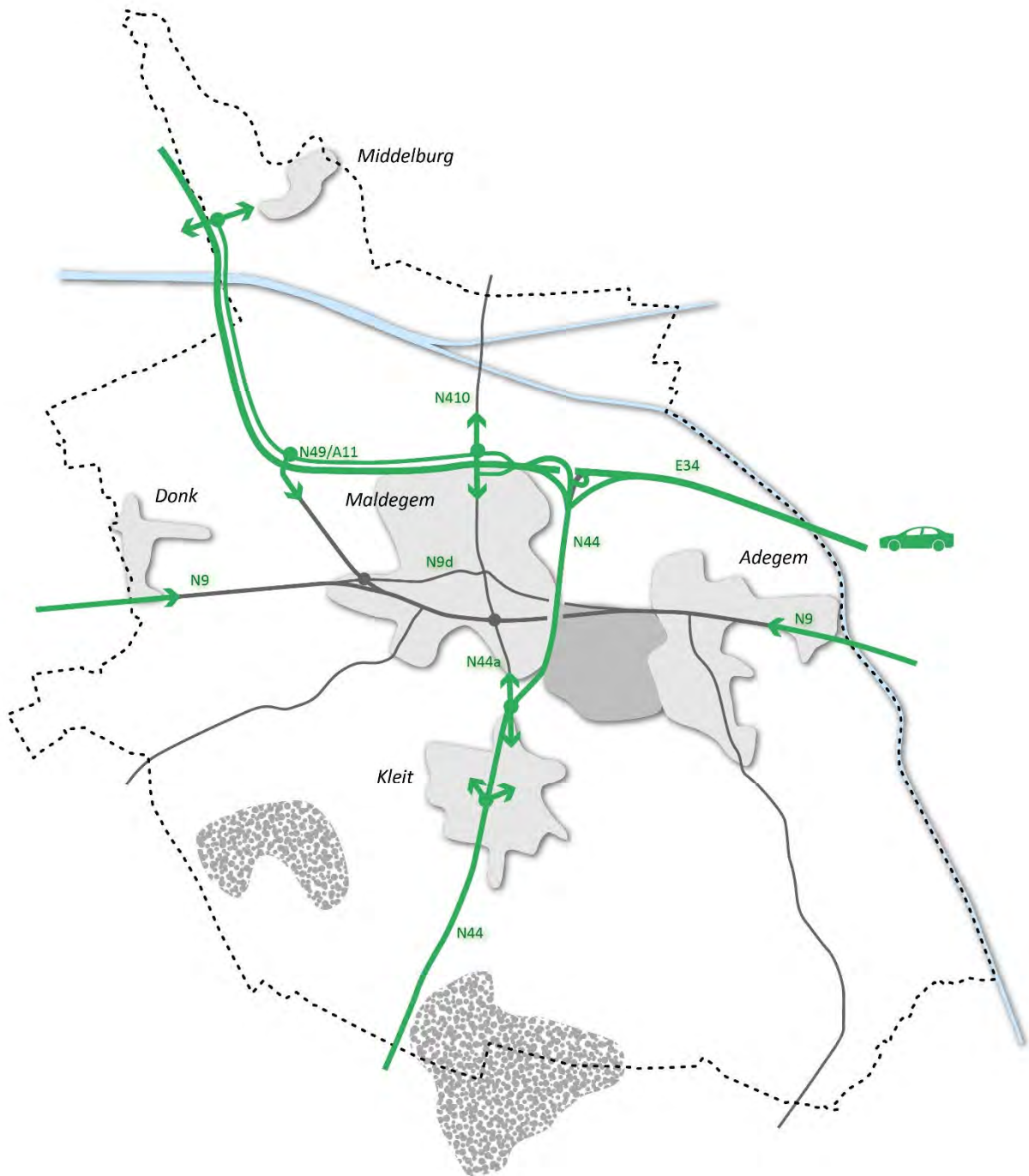
Figuur 5: Wegencategorisering korte termijn





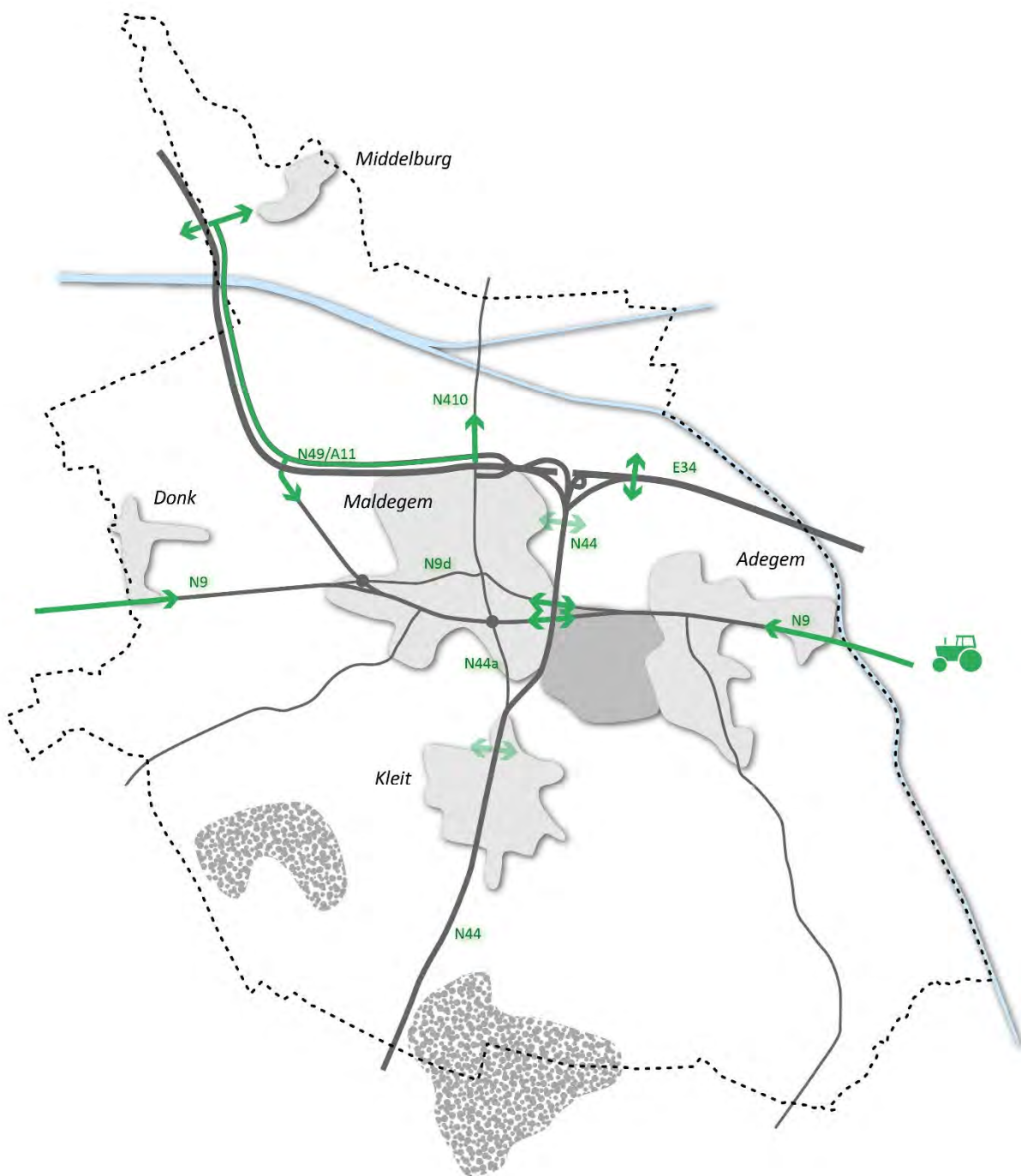
Figuur 6: Wegencategorisering middellange termijn-





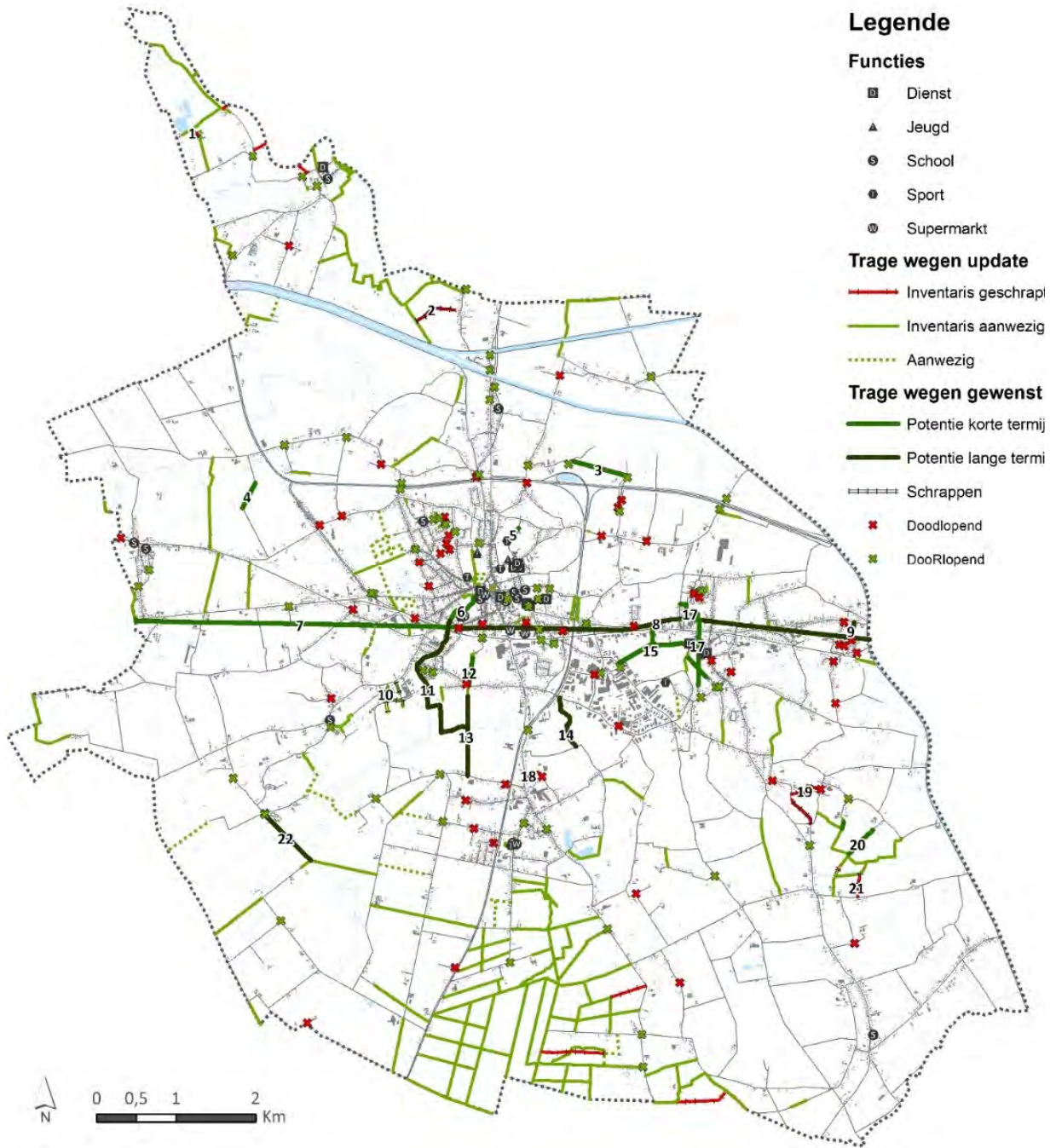
Figuur 9: Bereikbaarheid Maldegem autoverkeer tgv streefbeeld





Figuur 10: Bereikbaarheid Maldegem landbouwverkeer tgv streefbeeld





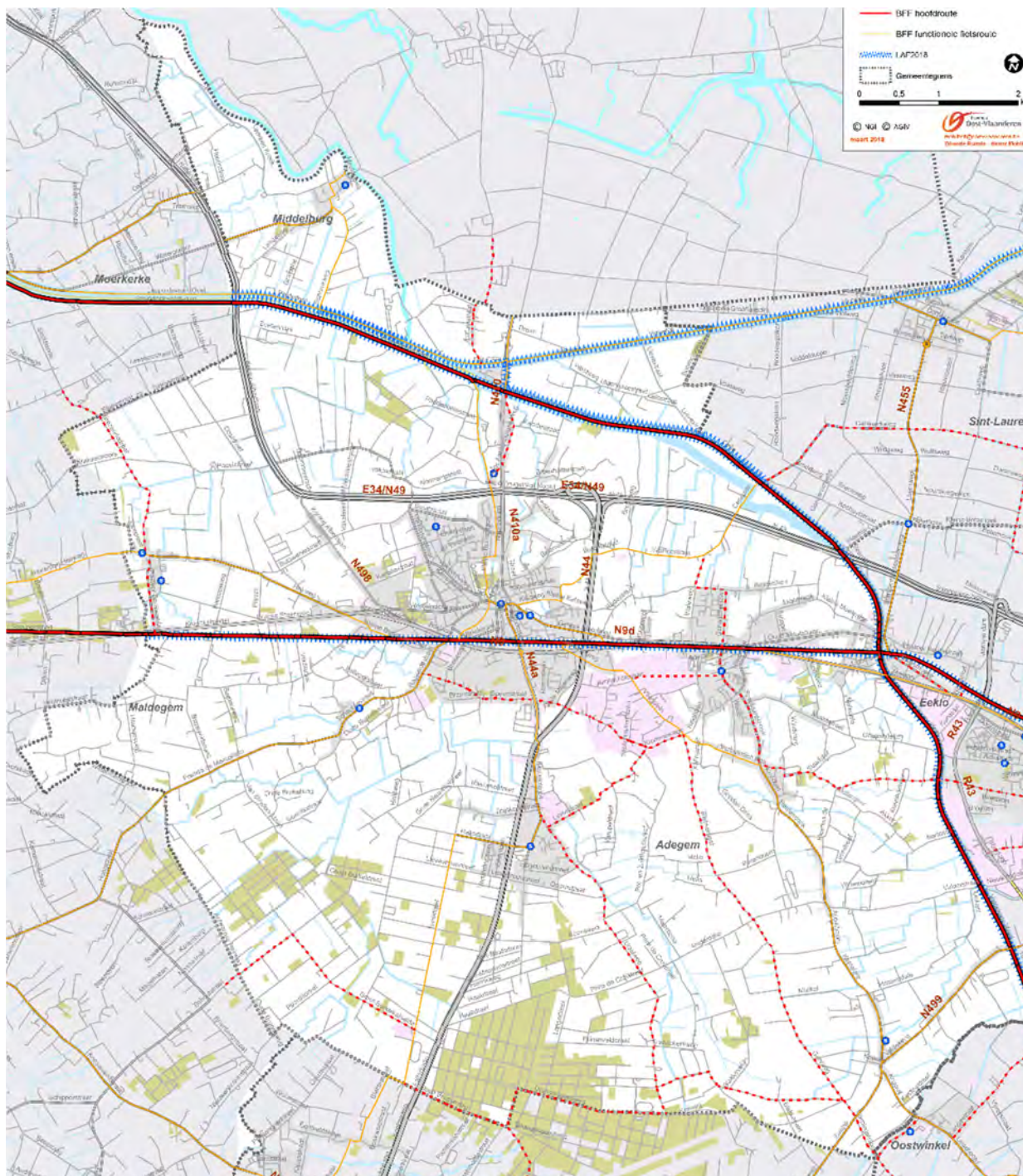
Figuur 11: Potenties trage wegen





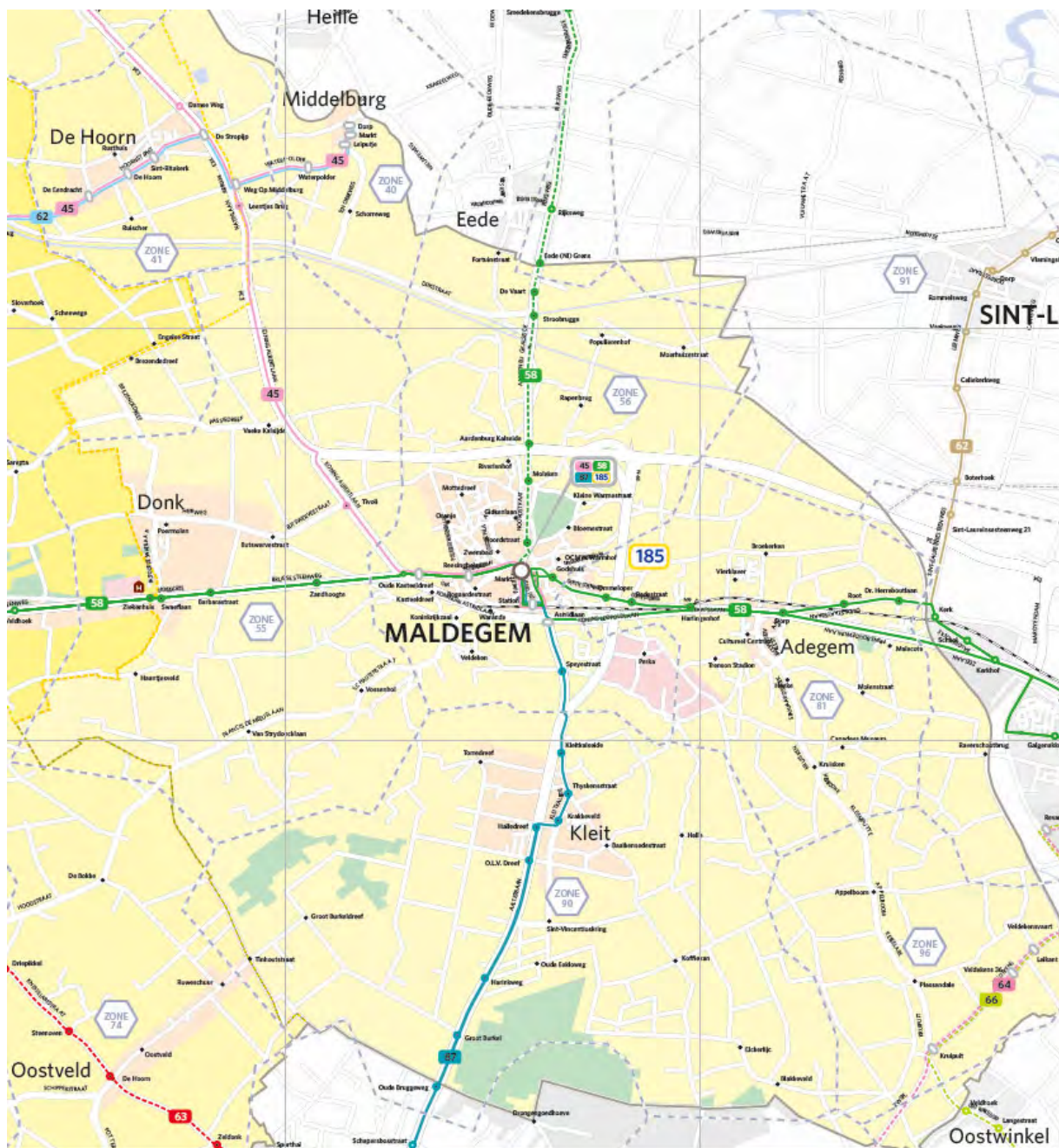
Figuur 12: Doorlopende straten





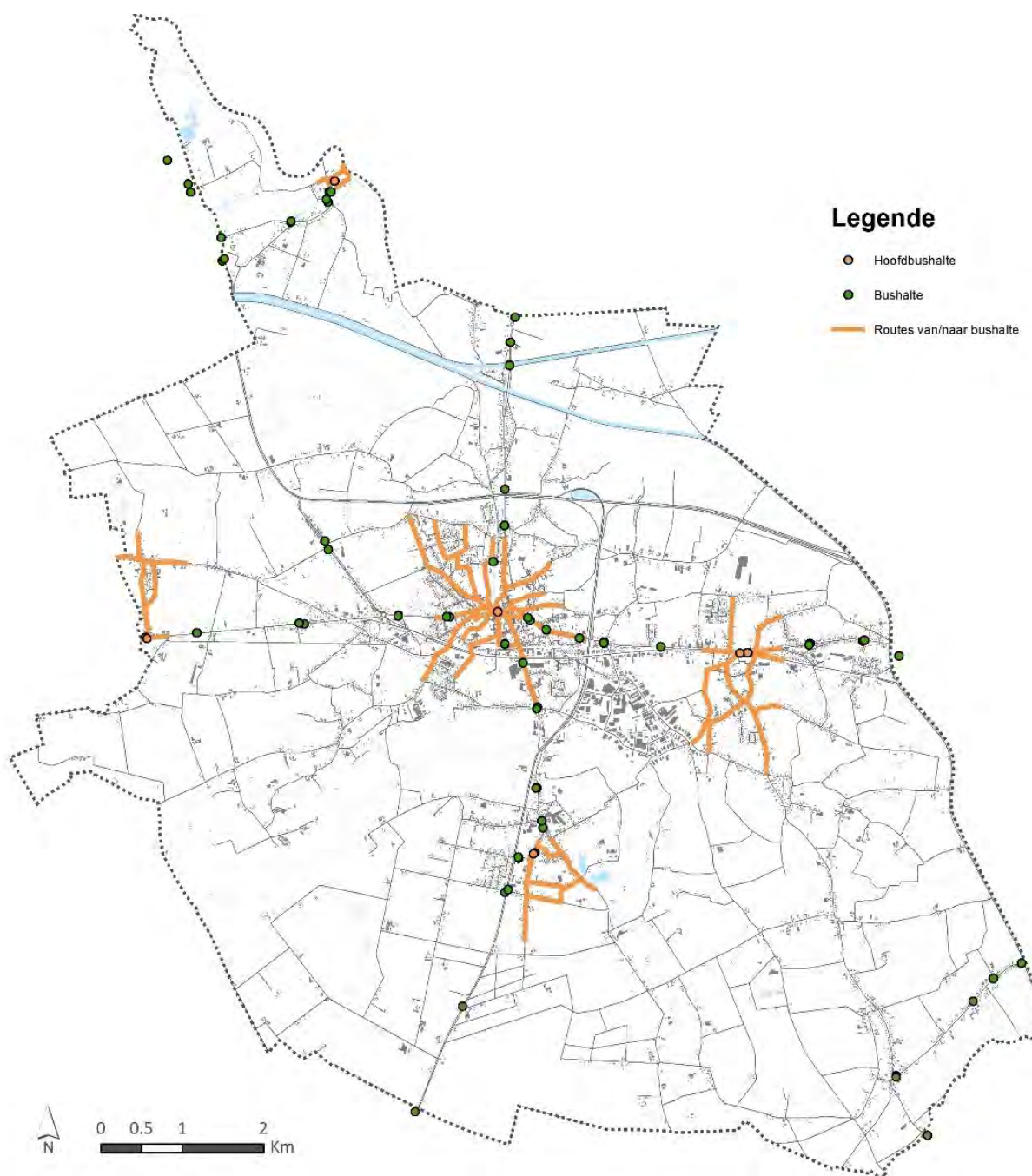
Figuur 15: Voorstel fietsrouten netwerk Maldegem





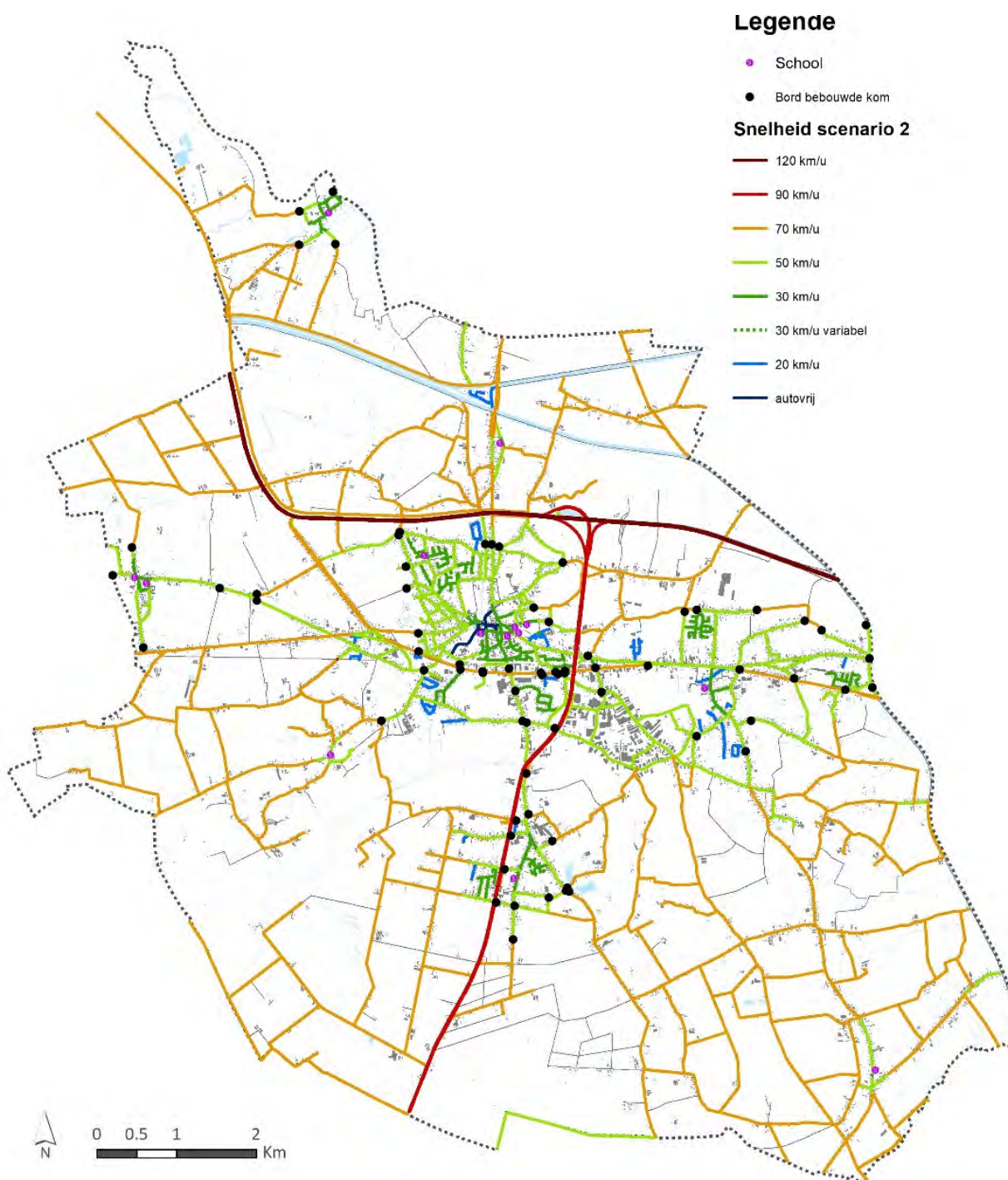
Figuur 20: Busaanbod De Lijn Maldegem (Bron: De Lijn)





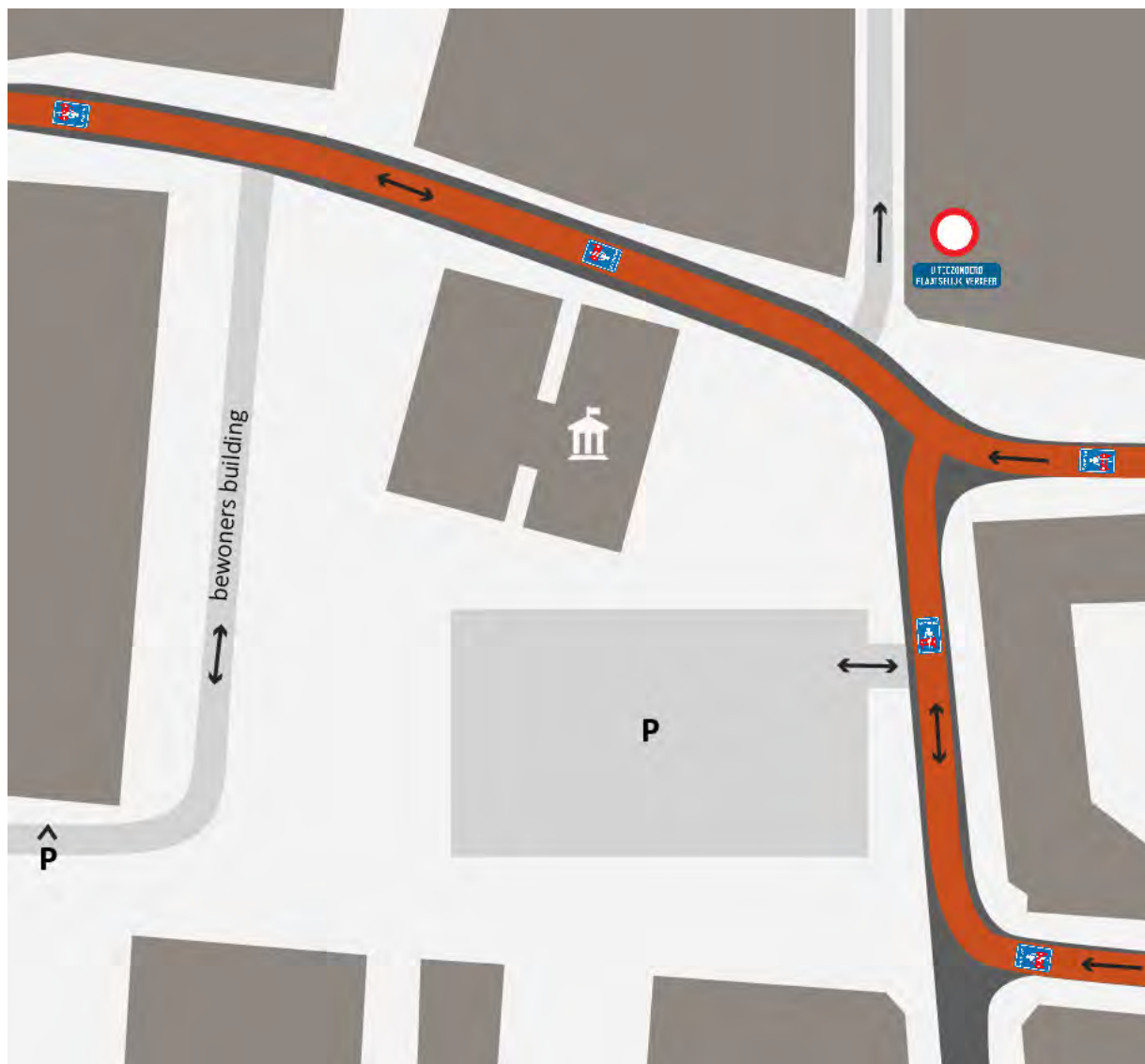
Figuur 22: Routes van/naar hoofdbushaltes





Figuur 24: Snelheidsplan



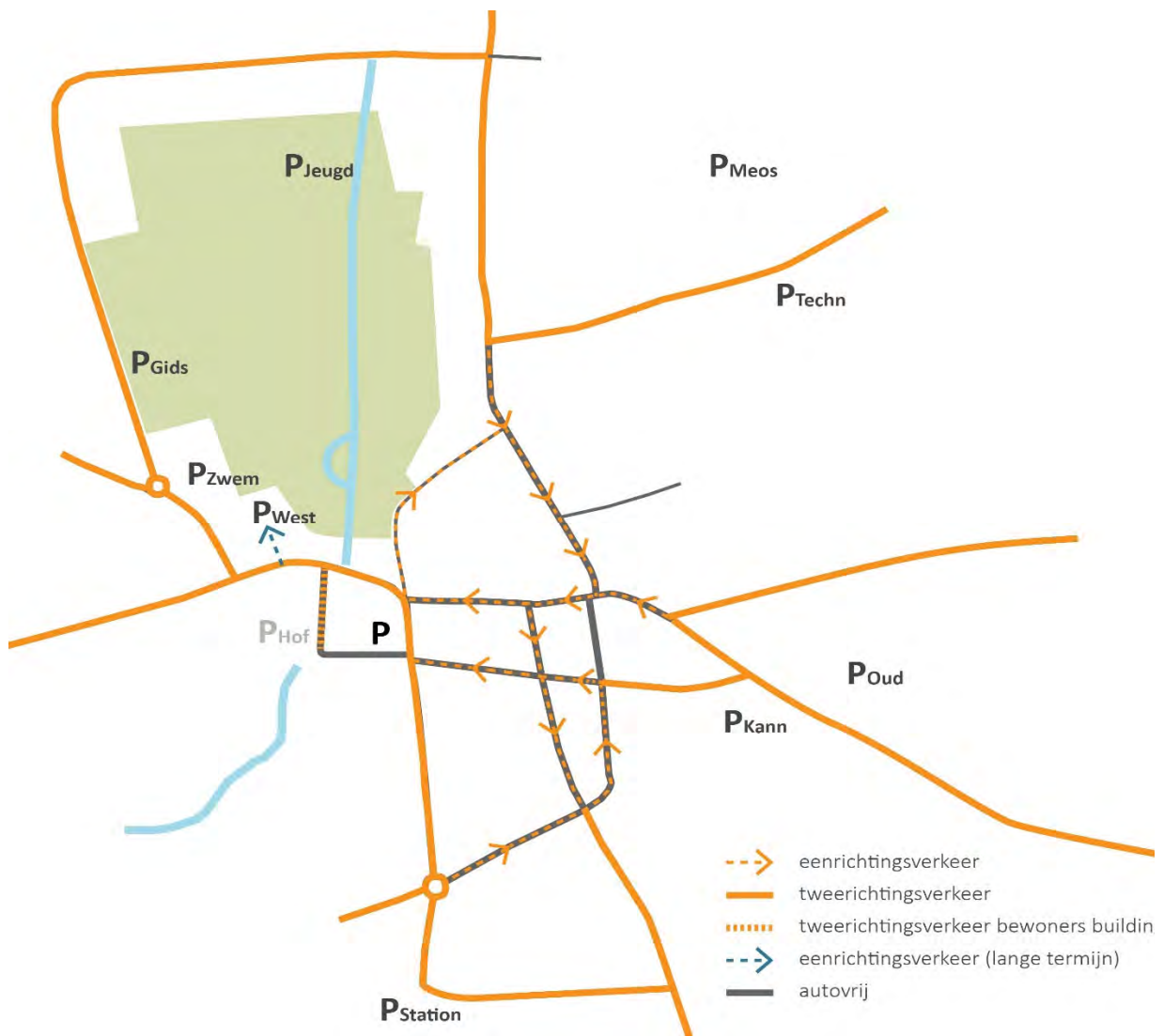


Figuur 26: Inrichtingsschets Markt





Figuur 27: Circulatieplan bestand



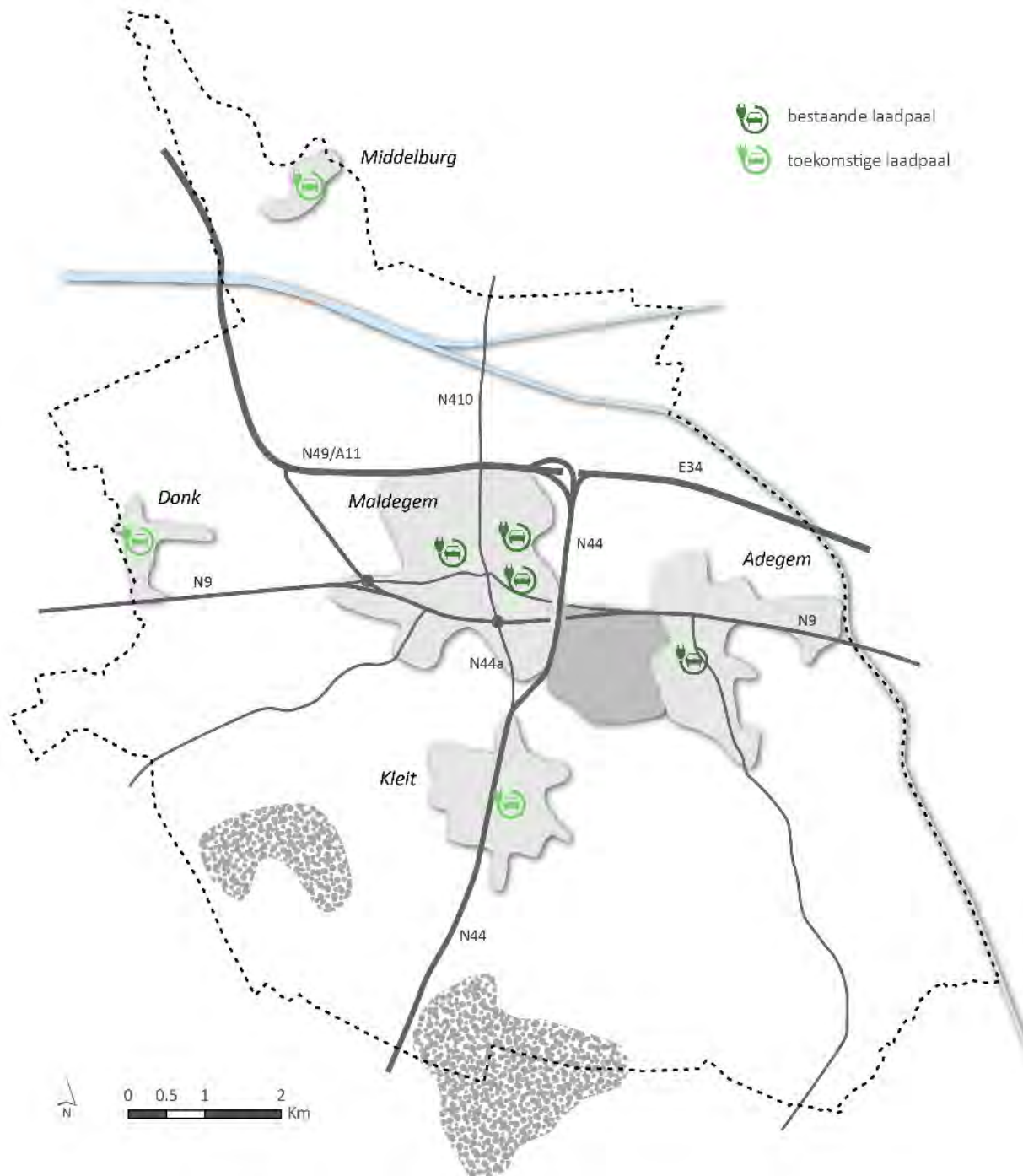
Figuur 28: Circulatieplan wensbeeld





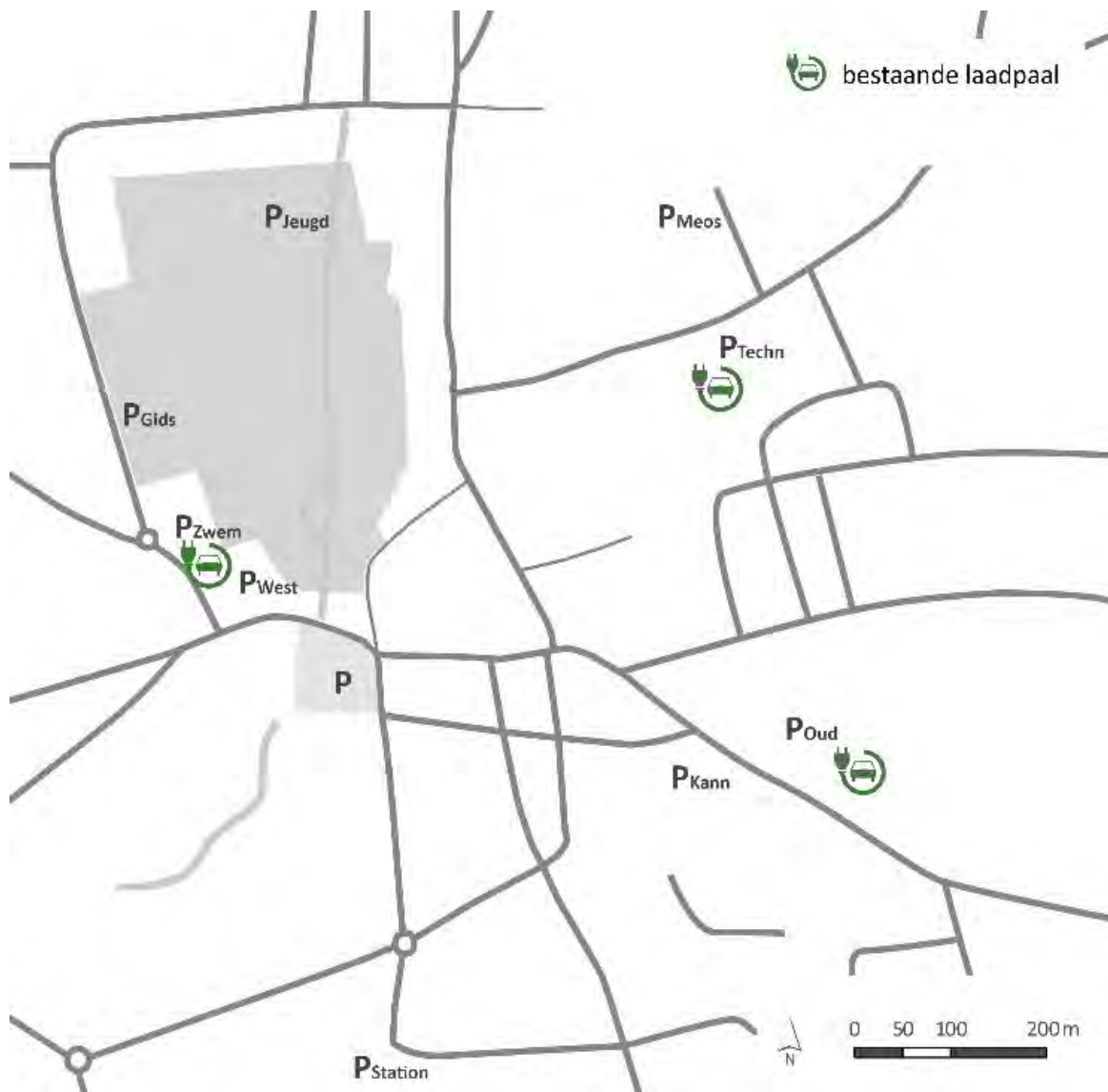
Figuur 29: Situering randparkings en mogelijke parkings voor dubbelgebruik





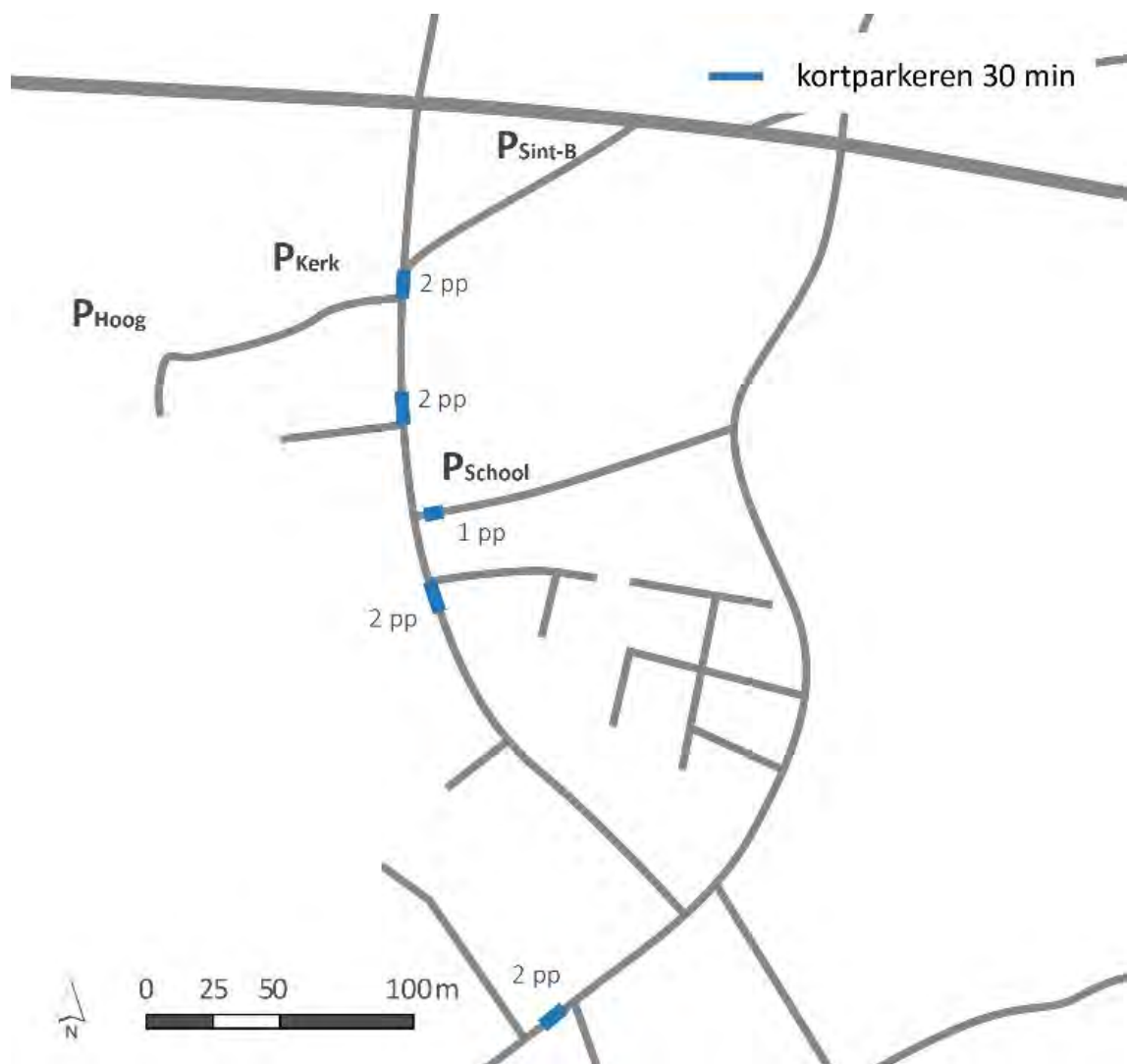
Figuur 30: Locaties laadpalen gemeente Maldegem





Figuur 31: Locaties laadpalen Maldegem-centrum





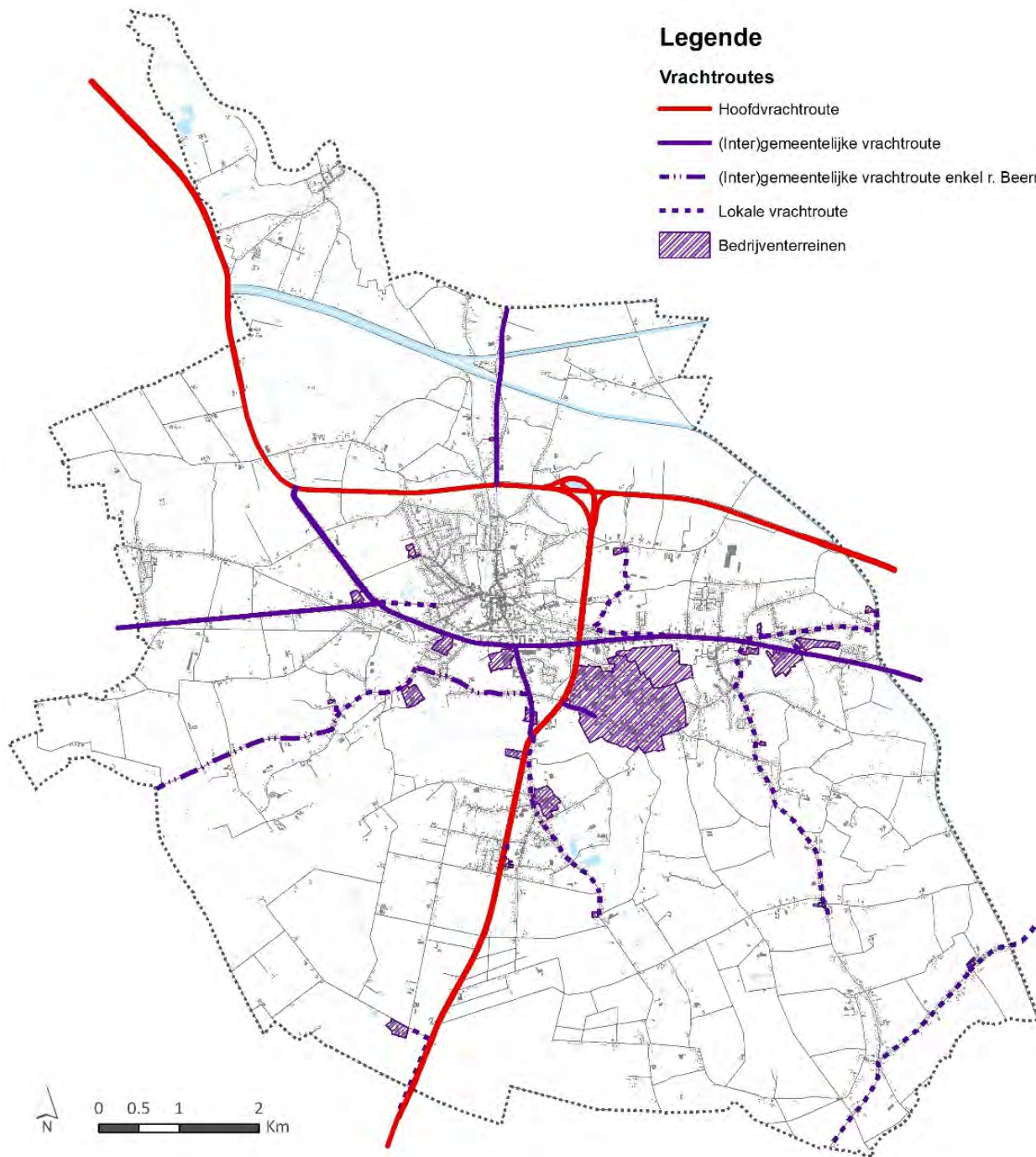
Figuur 35: Situering kortparkeren Adegem





Figuur 36: Situering kortparkeren Kleit





Figuur 38: Vrachtroutenetwerk Maldegem





WWW.MINTNV.BE