

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM

ORIËNTATIENOTA

29 OKTOBER 2020

Contactpersonen



Kim Droesbeke

M 09 364 64 94
E kim.droesbeke@zottegem.be

Mobiliteitsambtenaar

Administratief Centrum Sanitary
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 Zottegem



Adel Lannau

M 0032 474 55 00 64
E adel.lannau@arcadis.com

Projectverantwoordelijke

Arcadis Belgium nv
Gaston Crommenlaan 8 bus 101
9050 Gent



Pieter Bulcke

E pieter.bulcke@arcadis.com

Projectmedewerker

Arcadis Belgium nv
Gaston Crommenlaan 8 bus 101
9050 Gent

Revisiestatus

Versie	Datum	
1	19 juni 2020	Werkdocument, overgemaakt aan de Stad Zottegem ter nalezing.
2	16 juli 2020	Document overgemaakt ter voorbereiding van de PSG dd 29 september 2020
3	27 oktober 2020	Versie aangepast aan de opmerkingen, geformuleerd op de PSG dd 29 september 2020
4	29 oktober 2020	Aangepast aan de opmerkingen van de Stad Zottegem – Doorgestuurd ter goedkeuring

INHOUDSOPGAVE

1	ORIËNTATIENOTA	7
1.1	Resultaten sneltoets	8
1.2	Betrokken actoren	9
1.2.1	Projectstuurgroep	9
1.2.2	Adviesgroepen/participatie	10
1.2.3	Overlegmomenten	11
1.3	Bestaande toestand	12
1.3.1	Situering	12
1.3.2	Ruimtelijke structuur	13
1.3.3	Verkeerstructuur per modi	15
1.3.4	Gebruikskennmerken van de netwerken	31
1.3.5	Socio-economische profilering	37
1.4	Bestaande plannen en studies	38
1.4.1	Juridische planningscontext	38
1.4.2	Ruimtelijke planningscontext	57
1.4.3	Verkeerskundige planningscontext	68
1.4.4	Besluit	83
1.5	Inzicht in de visies van de verschillende actoren	84
1.5.1	Stad Zottegem	84
1.5.2	Departement MOW/AWV	84
1.5.3	De Lijn	85
1.5.4	Provincie Oost-Vlaanderen	85
1.5.5	Infrabel	85
1.5.6	NMBS	85
1.5.7	Omliggende buurgemeenten	86
1.6	Probleemstelling	88
1.6.1	Bestaande ruimtelijke structuur	88
1.6.2	Bestaande verkeersstructuur	88
1.6.3	Gewenste ruimtelijke- en verkeersstructuur	89
1.6.4	Gerealiseerde acties vorig mobiliteitsplan	91
1.7	Strategische en operationele doelstellingen	101
1.8	Definiëring verder onderzoek	102

1.8.1	Bepalingen uit de sneltoets	102
1.8.2	Definiëring	103

2 BIJLAGEN 107

2.1	Bijlage 1: Sneltoets	107
2.2	Goedkeuring participatietraject	121
2.3	Geregistreerde ongevallen (2017)	124

FIGUREN

Figuur 1-1:	Situering Zottegem (Bron: Google Maps)	12
Figuur 1-2:	Atlas der buurtwegen (Bron: Gisoost)	15
Figuur 1-3:	Wandelknooppuntnetwerk (Bron: wandelknooppunt.be)	16
Figuur 1-4:	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Gisoost)	17
Figuur 1-5:	Voorstel Lokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen)	18
Figuur 1-6:	Fietsknooppuntennetwerk (Recreatief fietsroutenetwerk) (Bron: Fietsnet)	19
Figuur 1-7:	Netplan De Lijn (Bron: De Lijn)	21
Figuur 1-8:	Standplaatsen autodeelsysteem Zuid-Oost-Vlaanderen	22
Figuur 1-9:	Elektrische laadpalen Zottegem	23
Figuur 1-10:	Wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsplan Zottegem, 2012)	24
Figuur 1-11:	Kilometerheffing vanaf 1 april 2016 (bron: viapass.be)	25
Figuur 1-13:	Belangrijkste tellocaties vrachtroutenetwerk Zottegem (MOW)	26
Figuur 1-14:	Gewenste snelheidsregime stad Zottegem (Bron: Stad Zottegem)	27
Figuur 1-15:	Huidige snelheidsregime stad Zottegem (Bron: stad Zottegem)	28
Figuur 1-16:	Parkeerplan Zottegem (bron: www.zottegem.be)	29
Figuur 1-17:	P-route- principes: invalswegen (bron: Parkeergeleidingsplan Zottegem)	30
Figuur 1-18:	Voetgangersaantallen stationsomgeving ochtend- en avondspits (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)	31
Figuur 1-19:	Fietsersaantallen stationsomgeving ochtend- en avondspits (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)	32
Figuur 1-20:	Bestemmingshaltes vanuit Zottegem Station (De Lijn, 2020)	33
Figuur 1-21:	Top 100 bestemmingshaltes vanuit Zottegem Station (De Lijn, 2020)	33
Figuur 1-22:	Overzicht telresultaten (pae incl Fiets en vrachtverkeer) (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)	34
Figuur 1-23:	Pae-tellingen in de ochtend- en avondpiek uur, (pae incl Fiets en vrachtverkeer) (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)	35
Figuur 1-24:	Ongevallengegevens 2011-2018 (Bron: Statbel)	36
Figuur 1-25:	Bevolkingsevolutie stad Zottegem en Vlaams Gewest (Bron: StatBel 2019)	37
Figuur 1-26:	Gewestplan (Bron: Geopunt Vlaanderen)	38
Figuur 1-27:	goedgekeurde BPA's stad Zottegem (Bron: GRS Zottegem 2004)	39

Figuur 1-28: Gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan in Velzeke (Bron: Geopunt Vlaanderen)	41
Figuur 1-29: Gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan Sint-Lievens-Houtem en het Kottembos (Bron: Geopunt Vlaanderen)	42
Figuur 1-30: Overzicht GRUP Ombouw N42	43
Figuur 1-31: Gewenste ruimtelijke structuur PRUP afbakening kleinstedelijk gebied.	45
Figuur 1-32: Actieprogramma kleinstedelijk gebied Zottegem	46
Figuur 1-33: Locatie en plannen woonproject De Lelie	51
Figuur 1-34: Plangebied RUP Cantaert	52
Figuur 1-35: Grafisch plan RUP voetbalclub Eendracht Elene Grotenberge	53
Figuur 1-36: Erfgoedlandschappen (Bron: Geoportaal, onroerend erfgoed)	56
Figuur 1-37: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	58
Figuur 1-38: deelruimten in de provincie Oost-Vlaanderen (bron: PRS Oost-Vlaanderen)	59
Figuur 1-39: Secundaire wegen (Bron: PRS Oost-Vlaanderen)	60
Figuur 1-40: Openbaar vervoer op provinciaal niveau (Bron: PRS Oost-Vlaanderen)	61
Figuur 1-41: CO2-uitstoot Oost-Vlaanderen (Klimaatgezond Oost-Vlaanderen)	64
Figuur 1-42: Overstromingsgevoelige gebieden (Bron: Geopunt Vlaanderen)	66
Figuur 1-43: Principe vervoerregio's	69
Figuur 1-44: Vervoerregio Vlaamse Ardennen	70
Figuur 1-45: Dekkingsanalyse VVR Vlaamse Ardennen	71
Figuur 1-46: Inschatting operationele flexbusgebieden VVR Vlaamse Ardennen	72
Figuur 1-47: Voorlopige aanduiding mobipunten VVR Vlaamse Ardennen (conceptnota)	73
Figuur 1-48: Situering knelpunten (bron: mobiliteitsstudie stationsomgeving, 2019)	77
Figuur 1-49: Verschuiving verkeersbeweging door enkelrichting Spoortunnel: OSP en ASP (bron: mobiliteitsstudie stationsomgeving, 2019)	78
Figuur 1-50: Verschuiving verkeersbeweging door knip Lyceumstraat (bron: mobiliteitsstudie stationsomgeving, 2019)	78
Figuur 1-51: Situering overwegen	80
Figuur 1-52: Nieuwe N42 (Bron: AWW)	81
Figuur 1-53: Inschatting afstand tot station voor pendelaars (NMBS)	85
Figuur 1-54: gewenste ruimtelijke structuur Zottegem (bron: GRS Zottegem)	89
Figuur 1-55: Gewenste verkeersstructuur (Bron: GRS Zottegem)	90

1 ORIËNTATIENOTA

Na de evaluatie van het gemeentelijke mobiliteitsplan van Zottegem via de sneltoets werd beslist het gemeentelijk mobiliteitsplan te vernieuwen ("spoor 1"). In deze grondige herziening wordt de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan overgedaan volgens de drie fasenmethodiek van het gemeentelijke mobiliteitsplan:

1. Fase 1: Oriëntatiefase
2. Fase 2: Planopbouw
3. Fase 3: Beleidsplan

Deze nota vormt de schriftelijke neerslag van fase 1: Oriëntatiefase. De oriëntatienota bestaat uit volgende hoofdstukken;

- 1.1. Resultaten sneltoets
- 1.2. Betrokken actoren
- 1.3. Bestaande toestand
- 1.4. Bestaande plannen en studies
- 1.5. Inzicht in de visies van de verschillende betrokken actoren
- 1.6. Probleemstelling
- 1.7. Strategische en operationele doelstellingen
- 1.8. Definiëring verder onderzoek

1.1 Resultaten sneltoets

De sneltoets werd goedgekeurd op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 6 augustus 2018 (eindbeslissing bij consensus).

Het mobiliteitsplan van Zottegem dateert van 2012. Het document uit 2012 was het resultaat van een verbredings-en verdiepingproces.

Uit de sneltoets blijkt dat het beleidsscenario van het bestaande mobiliteitsplan niet langer een draagvlak kent bij verschillende actoren. Elk thema kwam aan bod in het vorige mobiliteitsplan, maar is niet langer actueel. Daarom wordt er beslist om 'Spoor 1' te volgen: een vernieuwing van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Het beleidsscenario wordt uitgewerkt in drie werkdomeinen. Werkdomein A betreft de ruimtelijke ontwikkelingen en hun impact op mobiliteit. Werkdomein B behandelt naar de verschillende netwerken per modus. Werkdomein C tenslotte omvat de ondersteunende maatregelen.

Voor werkdomein A is het duidelijk dat koppeling tussen woonontwikkeling en mobiliteit te beperkt is. Het is nodig om maatregelen te nemen op vlak van mobiliteit zoals de afstemming van de wegencategorisering op de ruimtelijke ordening om problemen te voorkomen. Het herbekijken van de categorisering zal op zijn beurt een grote invloed hebben op verschillende vervoersnetwerken en andersom. Het biedt daarnaast de mogelijkheid om de verkeerscirculatie in de binnenstad te herzien zodat minder ad hoc oplossingen gebruikt worden. Daarnaast zijn er verschillende (potentiële) attractiepolen zoals het ziekenhuis, de plannen voor het cultureel centrum en het station. Als belangrijk openbaar vervoersknooppunt verdient het station de nodige aandacht naar bereikbaarheid toe. Er waren concrete plannen van de NMBS voor een parkeertoren, maar buurtprotest legde dit voor onbepaalde tijd stil.

De aandachtspunten bij werkdomein B (netwerken per modus) zijn onder andere een categorisering die rekening houdt met verkeersleefbaarheid, een actualisatie en optimalisatie van het fietsroutenetwerk met aandacht voor veilige verbindingen tussen deelgemeenten en de stadskern, een integratie van het trage wegenplan, het uitspelen van de troeven van de stationsomgeving, afstemming visie zwaar vervoer, zoneplan snelheden.... Het parkeerbeleid in schoolomgevingen dient eveneens herbekeken te worden, hierbij kan de Sint-Andriessteenweg als referentie gebruikt worden. Parkeren moet sterker gekoppeld worden aan de ruimtelijke ordening. Een betere, meer efficiënte parkeerorganisatie kan hier antwoord op bieden. Er dient een globale bijsturing te gebeuren van verschillende andere netwerken zoals fietssnelwegen, voor- en natransport richting trein, voetgangersnetwerken...

De ondersteunende maatregelen bij werkdomein C dienen volledig geëvalueerd en geoptimaliseerd te worden. Aandachtspunten zijn alvast: parkeersignalisatie, afspraken met het ziekenhuis, beter organiseren/tarifieren parkeren...

De opmaak van een gedragen actieprogramma met een directe koppeling aan de doelstellingen en taakstellingen die de stad hierdoor wenst te realiseren, zal niet alleen de uitvoering van dit plan ten goede komen, maar ook de latere evaluatie hiervan.

1.2 Betrokken actoren

1.2.1 Projectstuurgroep

De documenten die opgemaakt worden tijdens de verschillende fases van de opmaak van het mobiliteitsplan zullen besproken worden binnen de Projectstuurgroep (PSG)

Naam	Functie
Kim Droesbeke	Stad Zottegem
Evert De Smet	Stad Zottegem
Danny Van Coppenholle	Stad Zottegem
Ann Van Der Poorten	Stad Zottegem
Filip Schepens	Stad Zottegem
Jimmy Beque	Politie
Luc Sagaer	De Lijn
Michaël Eeckhout	MOW
Sophie De Vlieger	AWV
Bart Van der Haegen	AWV
Carolina De Winne	Provincie – mobiliteit
Diederik Malfroid	Provincie – water
Tom Vandendriessche	Infrabel
Jan Van Beneden	NMBS
Pieter Bulcke	Arcadis
Adel Lannau	Arcadis

1.2.2 Adviesgroepen/participatie

Het decreet van 26-04-2019 betreffende basisbereikbaarheid geeft vervanging aan het decreet daterend van 20-03-2009 inzake mobiliteitsbeleid dat als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid (naast het STOP-principe) het participatiebeginsel invoerde. Volgende bepaling met betrekking tot participatie in het decreet basisbereikbaarheid trad in werking op 22-06-2019:

Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen. Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking. Als er geen regels worden vastgesteld voor de participatie, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek. De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor het participatietraject, vermeld in het eerste lid.

Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld. Dat gebeurt dan ook het best op het moment dat de beslissing tot de opmaak/bijsturing van het mobiliteitsplan wordt genomen. Het decreet geeft gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten.

Om de **inwoners van Zottegem te betrekken**, zal er op verschillende momenten mogelijkheid zijn tot participatie.

- In de oriëntatiefase wordt gecommuniceerd naar de bevolking via de website en lokale kranten. Er wordt hierin verwezen naar de website van de stad.
- In de oriëntatiefase wordt via de website van de stad een eerste algemene toelichting gegeven met betrekking tot het mobiliteitsplan (half november). Deze toelichting gebeurt in de vorm van een ingesproken presentatie via de website. Via de website zal de burger vervolgens de mogelijkheid krijgen om zich in te schrijven voor de 2 workshops die zullen georganiseerd worden in de fase van de planopbouw. Deze inschrijving gaat gepaard met een korte motivatie van de burger waarom hij wil deelnemen aan de workshops.
- In de synthesefase (planopbouw) worden twee workshops georganiseerd om verschillende mobiliteitsonderwerpen en hun knelpunten en kansen te bespreken.
 - In een eerste workshop wordt gepeild naar de knelpunten en de kansen die ervaren worden door de burgers. Dit is, indien de epidemiologische situatie n.a.v. het coronavirus het toelaat, een fysiek overleg waarbij in kleine groepen rond de tafel wordt gezeten (half december).
 - In een tweede workshop worden eventuele concepten/oplossingsrichtingen besproken (datum nog niet nader bepaald).
- In de fase van het beleidsplan zal feedback worden gegeven om aan te tonen hoe hun input werd verwerkt. Door middel van een infomarkt wordt het mobiliteitsplan aan de bevolking voorgesteld (datum nog niet nader bepaald).

Dit participatietraject werd goedgekeurd op het college van burgemeester en schepenen van Zottegem op 12 oktober 2020.

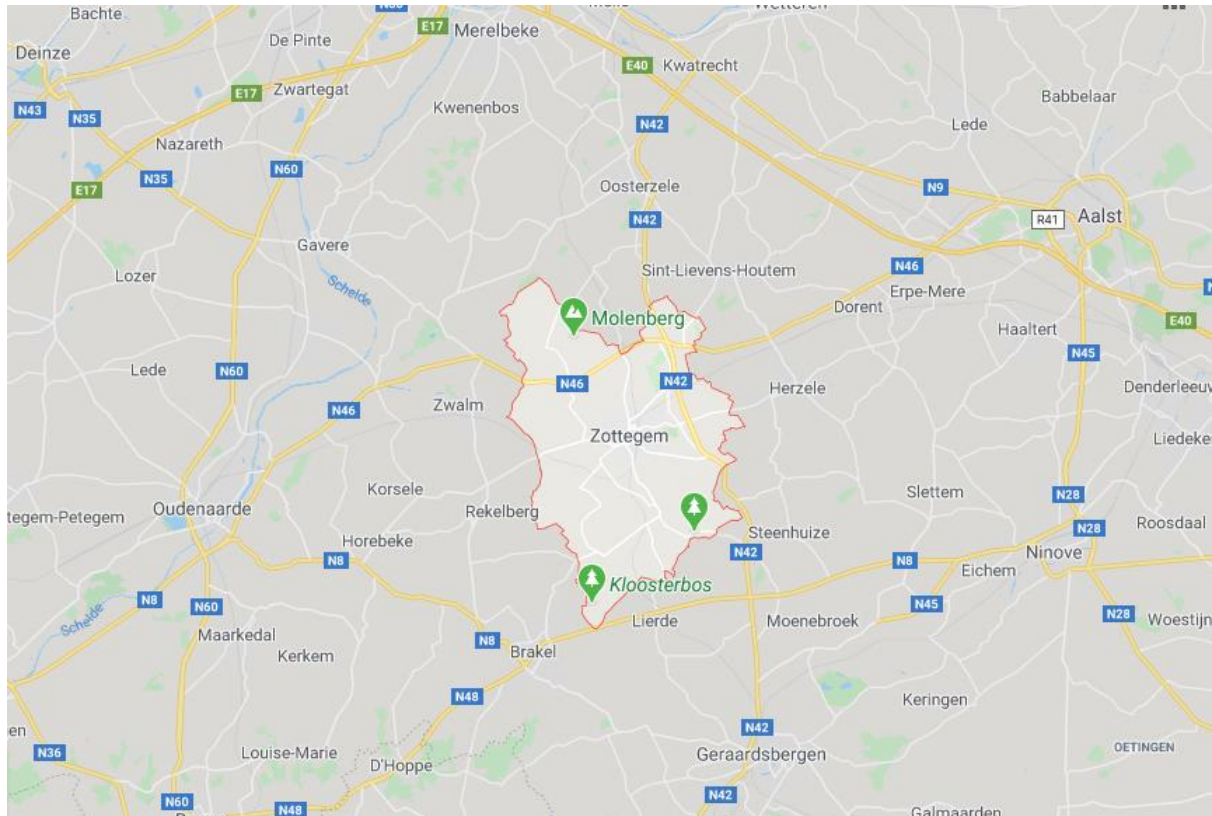
1.2.3 Overlegmomenten

Datum	Overleg
<i>Oriëntatiefase</i>	
25 mei 2020	Startoverleg
29 september 2020	Projectstuurgroep
November 2020	Participatie/informatiemoment
<i>Synthesefase</i>	
<i>pm</i>	Werkoverleg Synthesenota
<i>pm</i>	Participatie/informatiemoment
<i>pm</i>	Werkoverleg Synthesenota
<i>pm</i>	Participatie/informatiemoment
<i>pm</i>	Projectstuurgroep
<i>Beleidsfase</i>	
<i>pm</i>	Werkoverleg Beleidsnota
<i>pm</i>	Participatie/informatiemoment
<i>pm</i>	Werkoverleg Beleidsnota
<i>pm</i>	GBC Beleidsnota
<i>pm</i>	Projectstuurgroep

1.3 Bestaande toestand

1.3.1 Situering

Zottegem is gelegen in het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen. Administratief behoort deze stad tot het arrondissement Aalst. De stad grenst aan Herzele in het oosten, Oosterzele, Gavere en Sint-Lievens-Houtem in het noorden, Zwalm in het westen en Brakel en Lierde in het zuiden. Zottegem bestaat uit elf deelgemeenten: Elene, Erwetegem, Godveerdegem, Grotenberge, Leeuwergem, Oombergen, Sint-Goriks-Oudenhove, Sint-Maria-Oudenhove, Strijpen, Velzeke-Ruddershove en Zottegem zelf. De stad beslaat een oppervlakte van 56,7 km² en telde in 2019 26.582 inwoners (Statbel, 2019).



Figuur 1-1: Situering Zottegem (Bron: Google Maps)

1.3.2 Ruimtelijke structuur¹

1.3.2.1 Stedelijke structuur

Bebouwing

Het stedelijke gebied en de stadskern van Zottegem vormen het centrum van de Stad waarrond andere deelgemeentes zich hebben gevestigd. Met voorzieningen zoals het ziekenhuis, onderwijsinstellingen, een handels- en dienstencentrum en het station, is de kern van regionaal belang. Langsheen de stedelijke rand zijn er diverse nederzettingvormen waarvan woonwijken de voornaamste zijn. Het stedelijk gebied onderscheidt zich hoe langer, hoe minder van het openruimte gebied doordat verlinting in de deelgemeenten overgaan in de kern van Zottegem.

Grotenberge vormt samen met Zottegem de ruimtelijke en functionele stedelijke kern. Alle deelgemeenten daarbuiten kunnen beschouwd worden als landelijke dorpen die min of meer zelfvoorzienend zijn. Velzeke en Sint-Maria-Oudenhove kennen enigszins meer voorzieningen. Bij Oombergen, Elene, Leeuwergem, Striijen en Sint-Goriks-Oudenhove is het voorzieningsniveau beperkter. Godveerdegem sluit aan op de stedelijke kern en wordt getypeerd door sterke verlinting.

Over het algemeen wordt Zottegem gekenmerkt door sterk verspreide bebouwing met hoge dichtheid en lintbebouwing. Dit patroon komt ook duidelijk naar voor bij verschillende functies zoals bedrijvigheid, wonen, recreatie en voorzieningen.

Bedrijvigheid

Zottegem omvat regionale bedrijventerreinen. Het 'industrieterrein Grotenberge' is ten oosten van het centrum te situeren en wordt doorkruist door de N42. Ten westen van de N42 en aansluitend op het bedrijventerrein is er de KMO-zone Sluizeken. Ten noorden van het centrum en langsheen de spoorweg bevindt zich de Buke een zone voor KMO en ambachtelijke activiteiten. Langsheen de Keistraat, aansluitend op de Leenstraat en parallel aan de Ballingsweg (Industriezone Grotenberge) is door SOLVA het 'bedrijventerrein Keistraat' ontwikkeld. Hetzelfde kan gezegd worden over het 'bedrijventerrein Meerken' langs de Europaweg (N42), de Buke en de Gentsesteeweg. De meeste bedrijvigheid ligt verspreid over het grondgebied met een beperkte concentratie in het noordwesten.

Handel

De kern van Zottegem vormt het commerciële handelscentrum van de Stad. Daarnaast is er een grote concentratie aan baanwinkels. Deze zijn voornamelijk te situeren langs de Buke, het bedrijventerrein Grotenberge, ter hoogte van het knooppunt N42/N46 en verspreid langsheen de N46.

Openbare diensten

Ook het socio-culturele zwaartepunt is te situeren in het stadcentrum van Zottegem (gemeentehuis, politiebureau, bibliotheek het Stadstheater Rhetorica, de sporthal, de post, de Academie voor Beeldende Kunst en de Academie voor Muziek, Woord en Dans). Socio -medisch gezien is er het AZ Sint-Elisabeth ziekenhuis in deelgemeente Zottegem en de psychiatrische instelling Sint Franciscus in Velzeke.

Onderwijs

Zottegem telt 21 scholen. Er zijn 15 scholen van het basisonderwijs en 6 scholen van het secundair onderwijs. Zes scholen zijn gelegen in de stad Zottegem. De andere liggen verspreid over de andere deelgemeenten, enkel de deelgemeente Godveerdegem heeft geen basisinstelling.

¹ Bron: *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem, 2004*

1.3.2.2 Open ruimte structuur

Natuur

Een natuurlijke structuur bestaat uit een samenhangend geheel van de rivier- en beekvalleien, de grotere natuur- en boscomplexen en de andere gebieden, waar de voor de natuur structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen. Aanvullend daarop is er de ecologische infrastructuur gevormd door lijn-, punt- en vlakvormige natuurelementen, door kleinere natuur- en boscomplexen en door parkgebieden.

Voor Zottegem is het voornaamste structuurbepalende element op vlak van rivier- en beken het Zwalmbekken. De bosstructuur is in Zottegem eerder beperkt, met veel versnippering en verspreiding. Volgende gebieden worden aangeduid als zeer waardevol: het gebied Steenberg, de Oombergse bossen, de Zwalmvallei Roborst en het Parkbos.

Andere waardevolle gebieden: de Boterhoek, de Molenbeek- en Bettelhovebeekvallei, het Kasteelpark van Leeuwerger, het Domein Breivelde, het gebied Potaarde, het gebied Lilare-Kloosterbos-Toep en het gebied van de Munkboshoeven.

Landbouw

Landbouw verspreidt zich over het grondgebied met een kleine concentratie in het noordwesten van Zottegem, het gebied Steenbeke-Lippenhove-Elene en in Godveerdegem. Agrarische gebieden waarin natuur een belangrijke bijfunctie heeft zijn het gebied Nieuwege en het gebied Leenstraat-Pardassenhoek. Tot slot zijn er valleigebieden die omringd worden door weilanden, namelijk de Plankebeek en zijdalen, de Tsompenkouterbeek-Klein Holland, de Marebeek-Ruggebeek, de Traveinsbeek en zijdalen en de Zwedebeek-Passemarebeek.

Recreatie en toerisme

Er zijn verschillende aantrekkingspolen die van Zottegem een aantrekkelijke stad maken met toeristisch-recreatief potentieel.

Het Provinciaal Archeologisch Museum (PAMZOV), gesitueerd in Velzeke, biedt een inzicht van de prehistorie, Gallo-Romeinse tijd en de vroege Middeleeuwen in de provincie Oost-Vlaanderen.

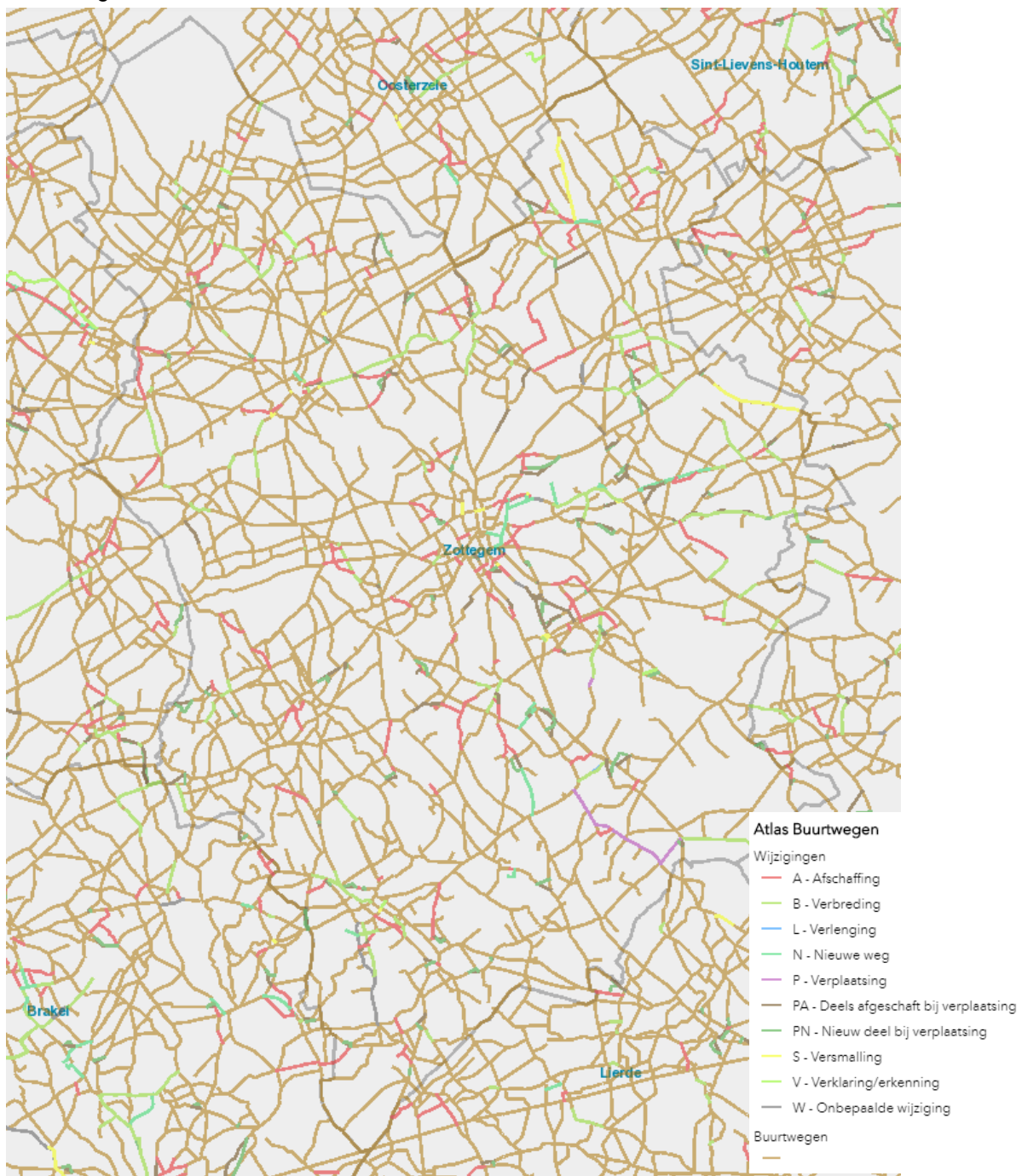
De stad behoort eveneens tot het toeristisch- recreatief netwerk op provinciaal niveau Vlaamse Ardennen, er zijn talrijke routes uitgestippeld voor wandelaars en fietsers.

1.3.3 Verkeerstructuur per modi

1.3.3.1 Wandelstructuur

1.3.3.1.1 Atlas der buurtwegen en inventaris trage wegen

Onderstaande figuur geeft het uittreksel van de atlas der buurtwegen weer. De atlas is een verzameling van boeken met overzichts- en detailplannen, daterend van rond 1840. Het is een waardevol document waar vaak beroep op gedaan wordt en dat de toestand van het Oost-Vlaamse landschap schetst, halverwege de 19e eeuw.

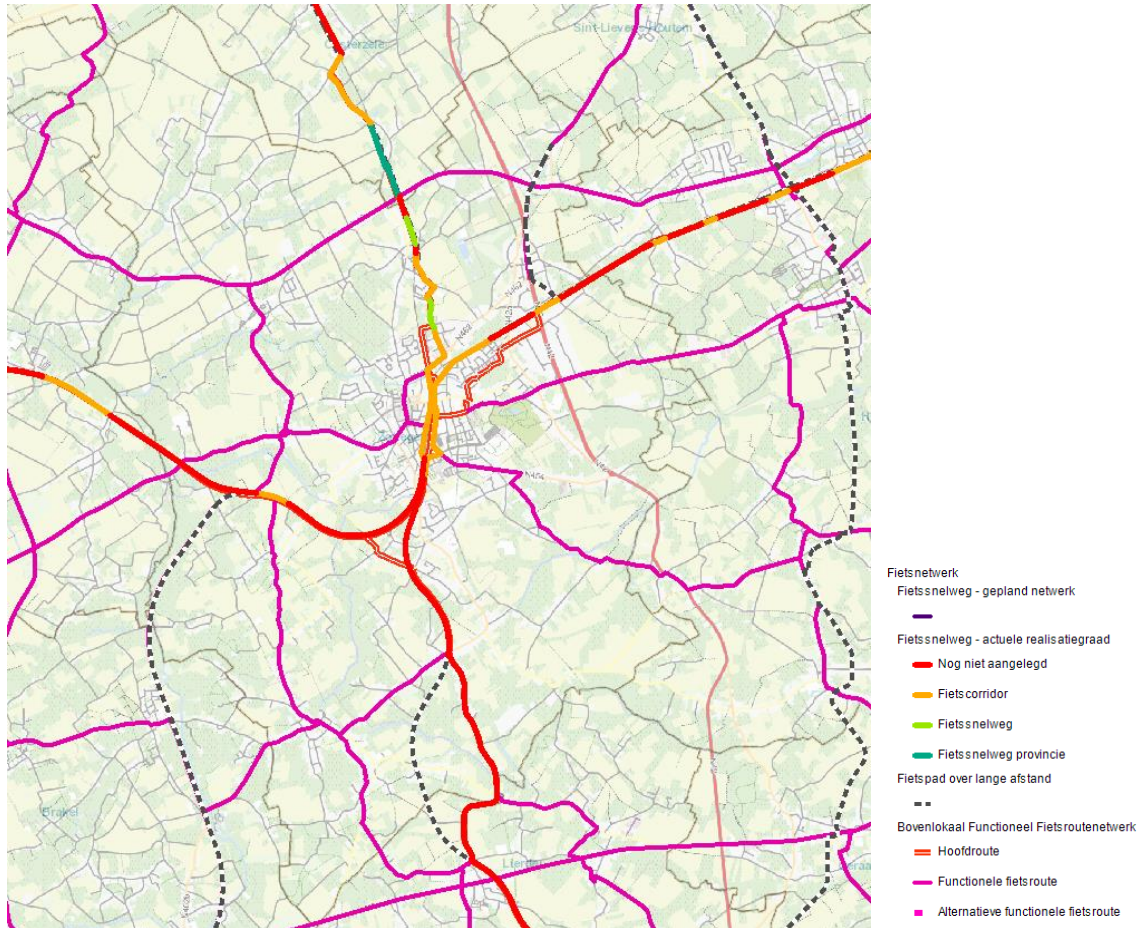


Figuur 1-2: Atlas der buurtwegen (Bron: Gisoost)

1.3.3.2 Fietsstructuur

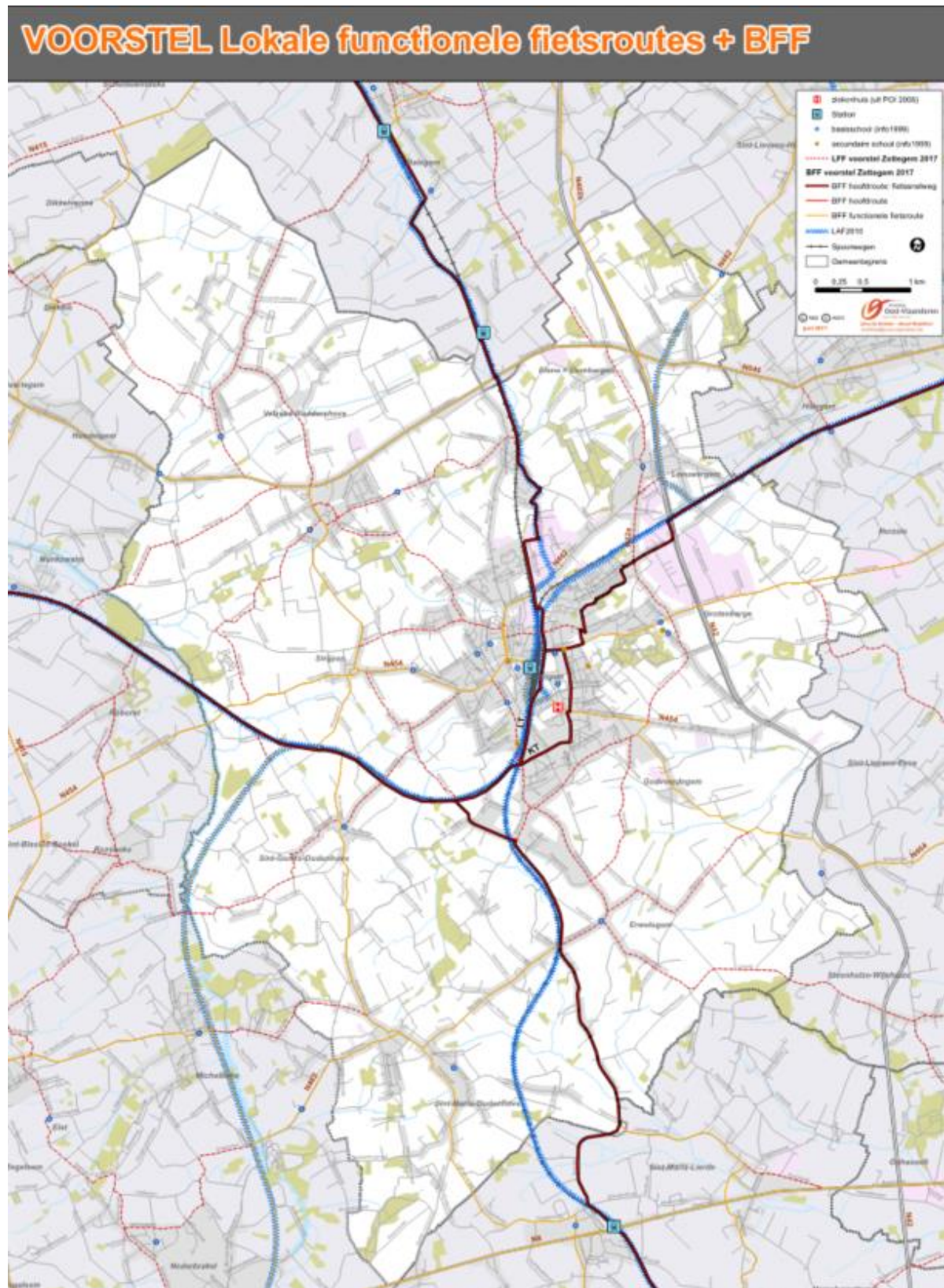
1.3.3.2.1 Functioneel fietsroutenetwerk

Onderstaande figuur toont het Bovenlokaal Functioneel fietsroutenetwerk en duidt aan in welke mate de fietsnelwegen intussen gerealiseerd zijn. Binnen Zottegem zijn er tal van bovenlokale functionele fietsinfrastructuren aanwezig. Er zijn verschillende fietsnelwegen voorzien, maar daarvan moet een groot deel nog aangelegd worden.



Figuur 1-4: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Gisoost)

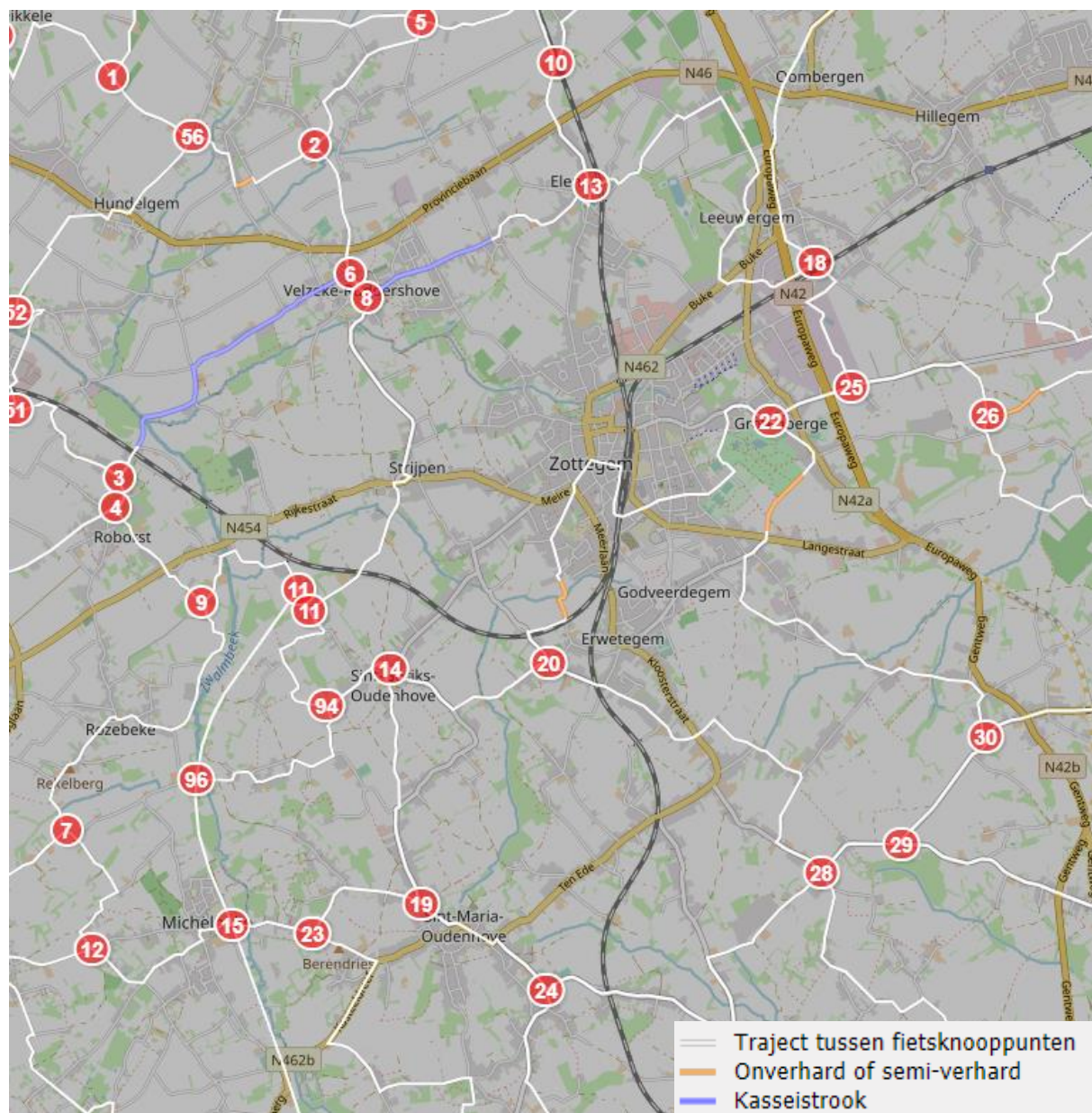
Zottegem maakte werk van een voorstel met betrekking tot het lokale functionele fietsroutenetwerk. Het voorstel voor de lokale functionele fietsroutes (LFF) werd aanvaard door de deputatie in november 2018.



Figuur 1-5: Voorstel Lokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen)

1.3.3.2 Recreatief fietsroutennetwerk (fietsknooppuntennetwerk)

Onderstaande figuur geeft het fietsknooppuntennetwerk op het grondgebied van Zottegem weer.



Figuur 1-6: Fietsknooppuntennetwerk (Recreatief fietsroutennetwerk) (Bron: Fietsnet)

1.3.3.2.3 Schoolroutekaart²

De stad is lid van het octopusplan. In kader hiervan werd per basisschool een schoolroutekaart uitgewerkt. Deze kaarten zijn te vinden op de website van de stad Zottegem. Deze geeft een overzicht van de veiligste (fiets)routes naar school, de jeugdvereniging of openbare plaatsen. Met deze kaart wordt een visie nagestreefd waarbij de publieke ruimte met de nodige aandacht herdacht en heringericht wordt zodat voldaan wordt aan de behoeften van de kinderen. Met name aanzetten tot meer bewegen, makkelijker sociale contacten leggen, verbeterde luchtkwaliteit en omgevingsfactoren zoals lawaai en geurhinder.

De Octopus routekaart toont de veilige schoolroutes met aandachtspunten op een aantrekkelijke kaart. De frisse Octopus lay-out en de overzichtelijke aandachtspunten maakt de kaart handig in gebruik voor de leerlingen.

1.3.3.2.4 Fietsdelen & fietsenstallingen

De stad heeft mobiele fietsenstallingen aangekocht. De bedoeling daarvan is om het gebruik van de fiets voor de verplaatsing naar evenementen (autoloze zondag, georganiseerde fietstochten, markten...) bijvoorbeeld verder te stimuleren.

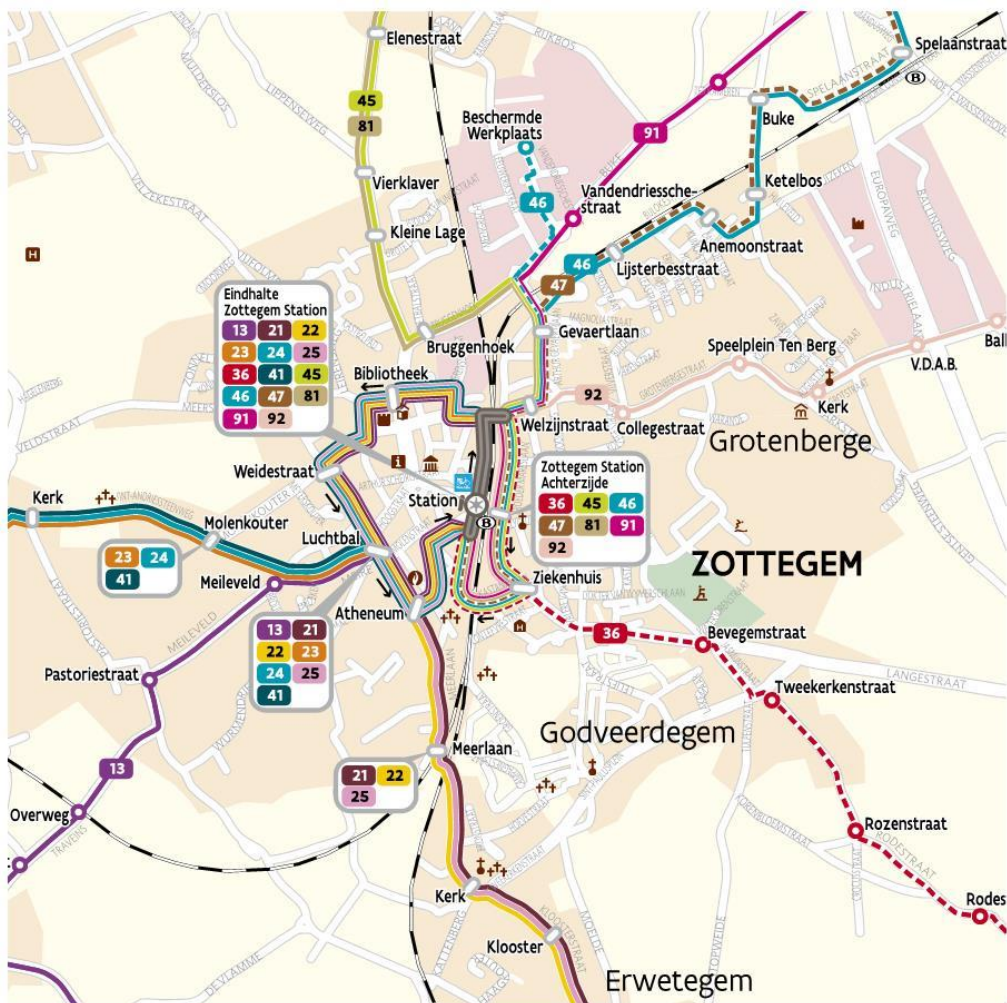
² Bron: *Octopusplan.info*

1.3.3.3 Openbaar vervoer

1.3.3.3.1 Busverbindingen De Lijn

Op het grondgebied van Zottegem zijn volgende buslijnen actief:

- Buslijn 13: Zottegem - Lierde - Geraardsbergen - De Lijn
- Buslijn 21: Zottegem - Erwetegem - Ronse
- Buslijn 22: Zottegem - Erwetegem - Flobecq - Ronse/Renaix
- Buslijn 23: Zottegem - Michelbeke - Ronse/Renaix
- Buslijn 24: Ronse/Renaix - Flobecq - Michelbeke - Zottegem
- Buslijn 25: Zottegem - Erwetegem - St-Maria Oudenhove - Ronse/Renaix
- Buslijn 36: Zottegem - Aspelare - Ninove
- Buslijn 41: Zottegem - Oudenaarde
- Buslijn 45: Zottegem - Gavere - Gent Sint-Pieters
- Buslijn 46: Zottegem - Oosterzele - Wetteren
- Buslijn 47: Zottegem - Bavegem - Wetteren
- Buslijn 81: Aalst - Mere - Aaigem - Heldergem
- Buslijn 91: Aalst - Erpe Vijfhuizen - Burst – Zottegem
- Buslijn 92: Aalst - Erpe Vijfhuizen - Houtem - Herzele - Zottegem



©HERE All rights reserved.

Figuur 1-7: Netplan De Lijn (Bron: De Lijn)

Merk op dat de openbaar vervoersstructuur aangepast zal worden binnen de vervoerregio (zie verder).

1.3.3.3.2 Treinverbindingen NMBS

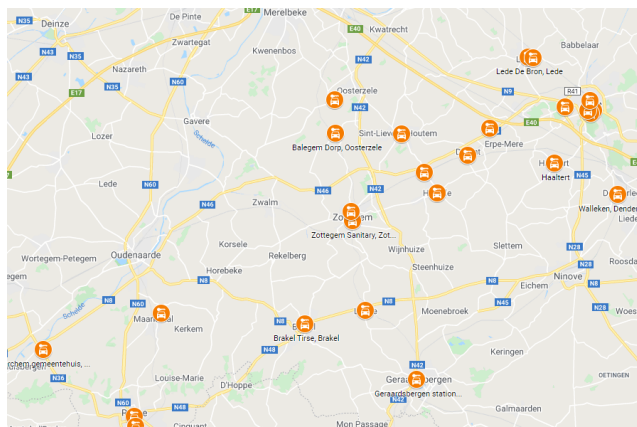
De stad Zottegem wordt doorsneden door twee spoorlijnen. Er is spoorlijn 89 Kortrijk – Denderleeuw – Brussel (oost-west), een belangrijke pendelas voor volledig Zuid-Oost-Vlaanderen naar de hoofdstad Brussel. Daarnaast is er spoorlijn 122 Geraardsbergen-Zottegem-Gent (noord-zuid). De lijninfrastructuur doorsnijdt het centrum en vormt ook voor de rest van de gemeente veelal een fysieke barrière.

Het station Zottegem maakt onderdeel uit van het Gewestelijk ExpresNet (GEN). Het GEN heeft als bedoeling de pendelaars naar Brussel een betere dienstverlening te geven, met een hogere frequentie en meer zitplaatsen. Aandacht gaat hierbij vooral naar de intermodaliteit ter hoogte van het station.

1.3.3.4 Structuur gemotoriseerd verkeer

1.3.3.4.1 Autodeelsysteem & laadpalen

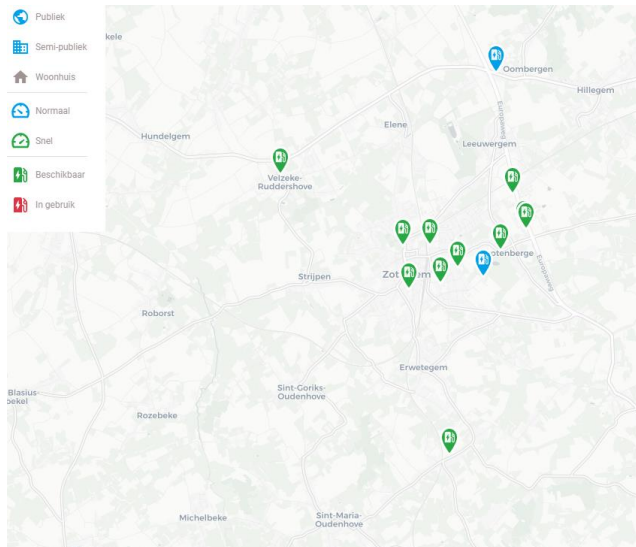
De stad Zottegem startte, in samenwerking met 14 andere Zuid-Oost-Vlaamse gemeenten, een autodeelsysteem. Sinds juni 2020 zijn er voor de stad twee elektrische deelwagens beschikbaar. De wagens hebben standplaatsen aan de parking van de bibliotheek en ter hoogte van 'parking Molenstraat' aan AC Sanitary. In de regio zijn in totaal een dertigtal deelwagens beschikbaar.



Figuur 1-8: Standplaatsen autodeelsysteem Zuid-Oost-Vlaanderen

Laadpalen voor elektrische wagens zijn in volle ontwikkeling. Momenteel beschikt Zottegem over publieke laadpalen op volgende locaties:

- Parking Molenstraat: laadpaaloperator Allego – 2 parkeerplaatsen
- Parking Désiré Van Den Bosschestraat: laadpaaloperator Allego – 1 parkeerplaats
- Parking Heilig Hartplein: laadpaaloperator Allego – 2 parkeerplaatsen
- Parking OCMW - Deinsbekestraat: laadpaaloperator Allego – 2 parkeerplaatsen
- Parking Smissenhoek - Erwetegem: laadpaaloperator Allego – 2 parkeerplaatsen
- Parking Park Van Breivelde – Parkstraat: laadpaaloperator Allego – 2 parkeerplaatsen
- Bevegemse Vijvers: laadpaaloperator EV-point – 1 parkeerplaats
- Romeins Plein – Velzeke: laadpaaloperator Allego – 2 parkeerplaatsen



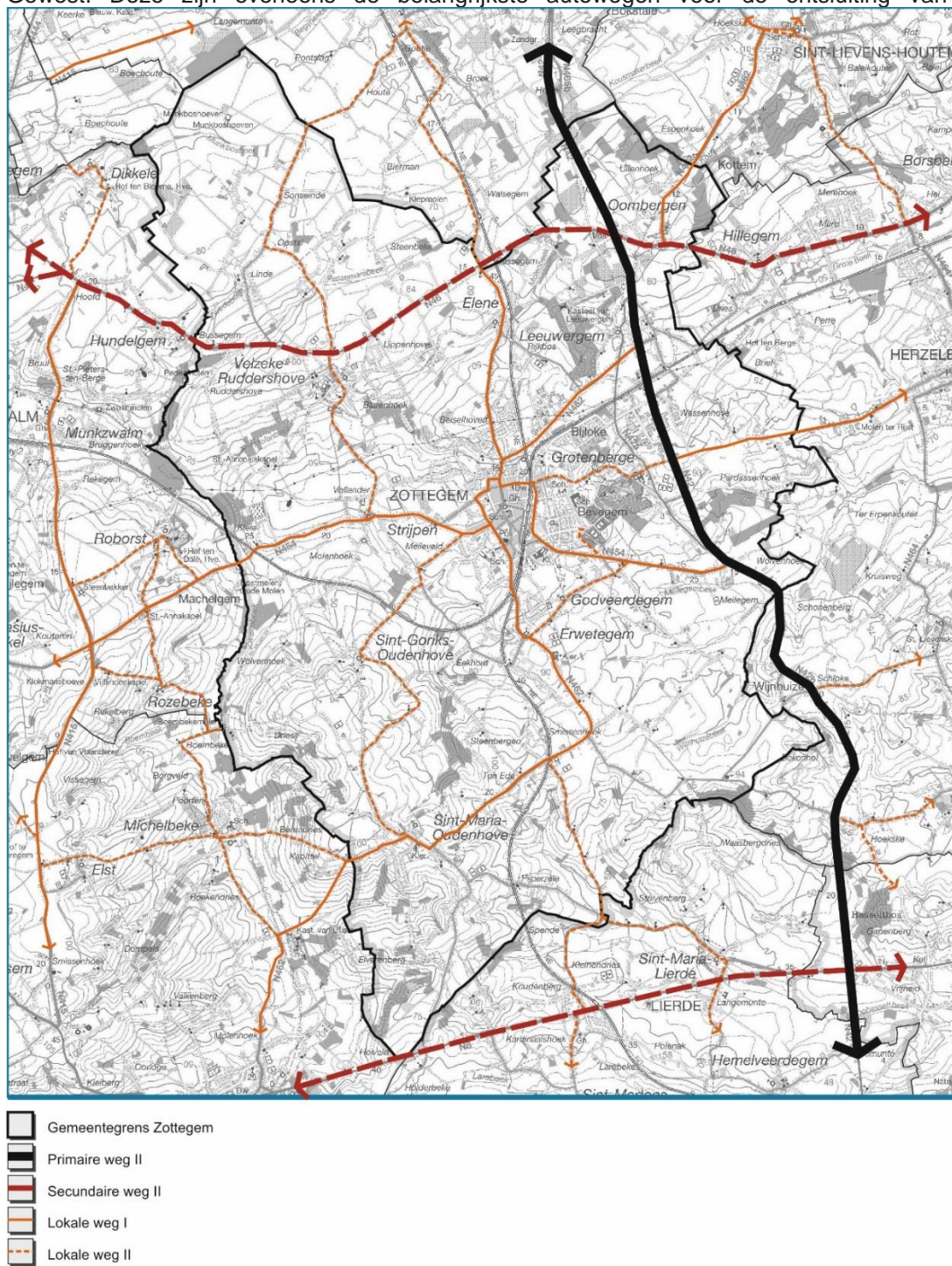
Figuur 1-9: Elektrische laadpalen Zottegem

1.3.3.4.2 Wegencategorisering

In het Mobiliteitsplan van de stad Zottegem (2012) werd onderstaande wegcategorisering opgenomen (zie figuur).

Belangrijk hierbij om op te merken is dat op termijn een nieuwe wegcategorisering 'robuust wegennet' voorzien wordt. Volgende niveaus zullen hierbij onderscheiden worden: Europese hoofdwegen, Vlaamse hoofdwegen, regionale wegen en interlokale wegen. Hiervan zal een deel vastgelegd worden door de vervoerregioraad Vlaamse Ardennen.

De meeste wegen worden beheerd door de stad. De N 42 en de N 46 worden beheerd door het Vlaams Gewest. Deze zijn eveneens de belangrijkste autowegen voor de ontsluiting van de stad.



Figuur 1-10: Wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsplan Zottegem, 2012)

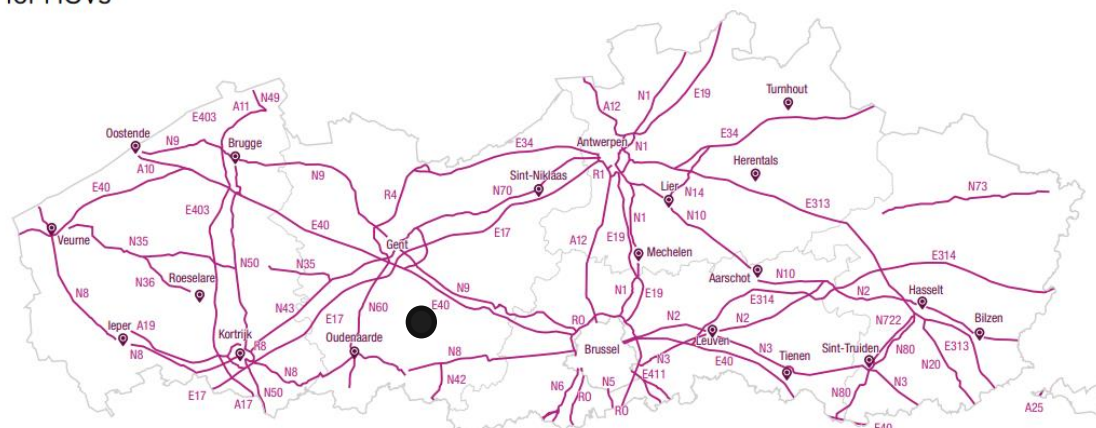
1.3.3.4.3 Vrachtroutenetwerk

Vanaf 1 april 2016 gaat de kilometerheffing voor vrachtwagens (>3,5 ton) in voege.

Kilometre charging system

for HGVs

FLANDERS



— toll road
switched-on OBU mandatory on all roads in Belgium



[€ / km]	WALLONIA (EX VAT)			FLANDERS			BRUSSELS HIGHWAY			BRUSSELS URBAN AREA*		
	3.5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS	3.5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS	3.5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS	3.5-12 TONS	12-32 TONS	> 32 TONS
Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213	0,134	0,187	0,191	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,088	0,154	0,180	0,101	0,154	0,158	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168	0,089	0,142	0,147	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157	0,079	0,132	0,136	0,105	0,185	0,216

(* Urban area – all local and regional roads that are not highway.

Viapass ed.1/7/2020

Figuur 1-11: Kilometerheffing vanaf 1 april 2016 (bron: viapass.be)

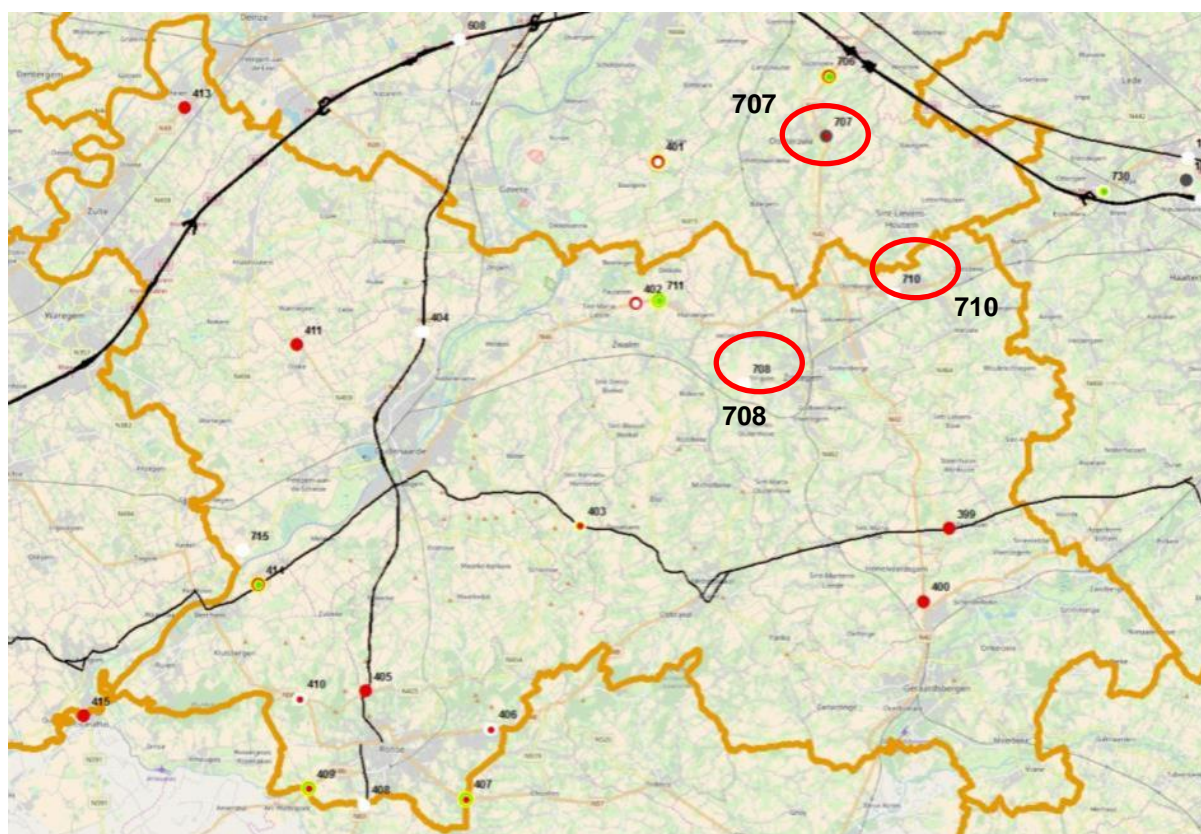
Bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens werd een studie gedaan naar het effect op enkele wegen door MOW. Zo werd ook in en rond de stad Zottegem een nul- en éénmeting uitgevoerd om dit effect in kaart te brengen.

De belangrijkste tellocaties voor Zottegem zijn

- Punt 707 op N42 bij Oosterzele geteld tussen nulmeting 12/11/2015 - 4/12/2015 en eenmeting 1/02/2017 - 14/02/2017
- Punt 708 op N454 (richting Oudenaarde) geteld tussen nulmeting 12/11/2015 - 4/12/2015 en eenmeting 2/12/2016 - 16/12/2016
- Punt 710 op N46 (richting Aalst) geteld tussen nulmeting 9/11/2015 - 7/12/2015 en eenmeting 1/02/2017 - 14/02/2017

Uit deze oefening (zie onderstaande tabel) blijkt een duidelijke toename in het totale verkeersaantal op de meeste meetpunten, met uitzondering van de N42 richting Zottegem. Voor vrachtverkeer is de evolutie afhankelijk van de locatie. Op de N42 is in beide richtingen een duidelijke toename waar te nemen. Op de N454 is een daling waar te nemen richting Zottegem en een stijging richting Zwalm. Op de N46 is daarentegen een stijging waar te nemen richting Zottegem, het vrachtverkeer richting Erpe-Mere kent een terugval.

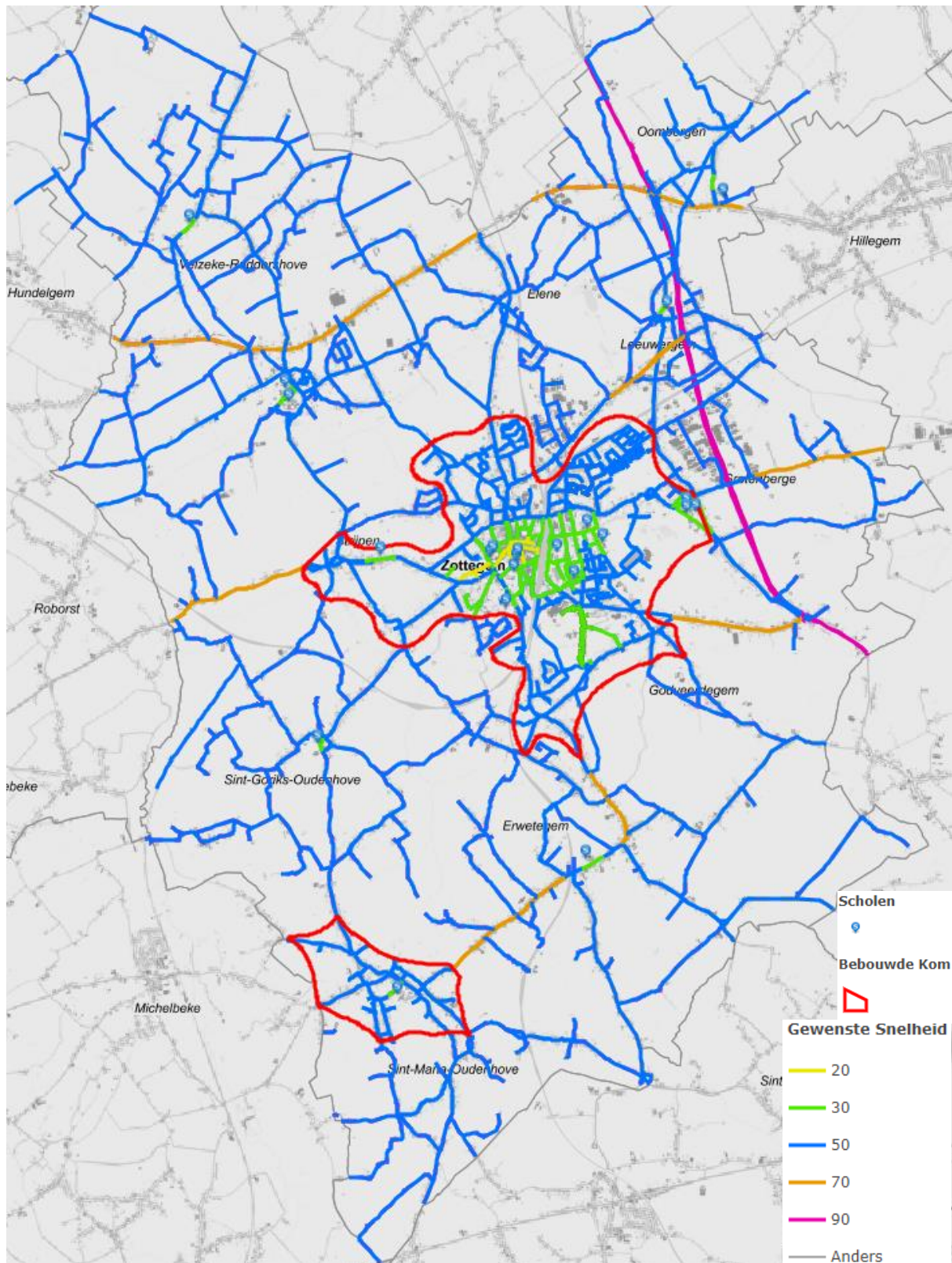
		Groei t.o.v. nulmeting	Groei t.o.v. gecorrigeerde nulmeting
707a (richting Zottegem)	Vrachtverkeer	21	19
	Totaal verkeer	-4	-8
707b (richting Wetteren)	Vrachtverkeer	21	19
	Totaal verkeer	25	19
708a (richting Zottegem)	Vrachtverkeer	-9	-10
	Totaal verkeer	11	6
708b (richting Zwalm)	Vrachtverkeer	0	-1
	Totaal verkeer	12	7
710a (richting Zottegem)	Vrachtverkeer	3	2
	Totaal verkeer	34	28
710b (richting Erpe-Mere)	Vrachtverkeer	-10%	-11%
	Totaal verkeer	14%	9%



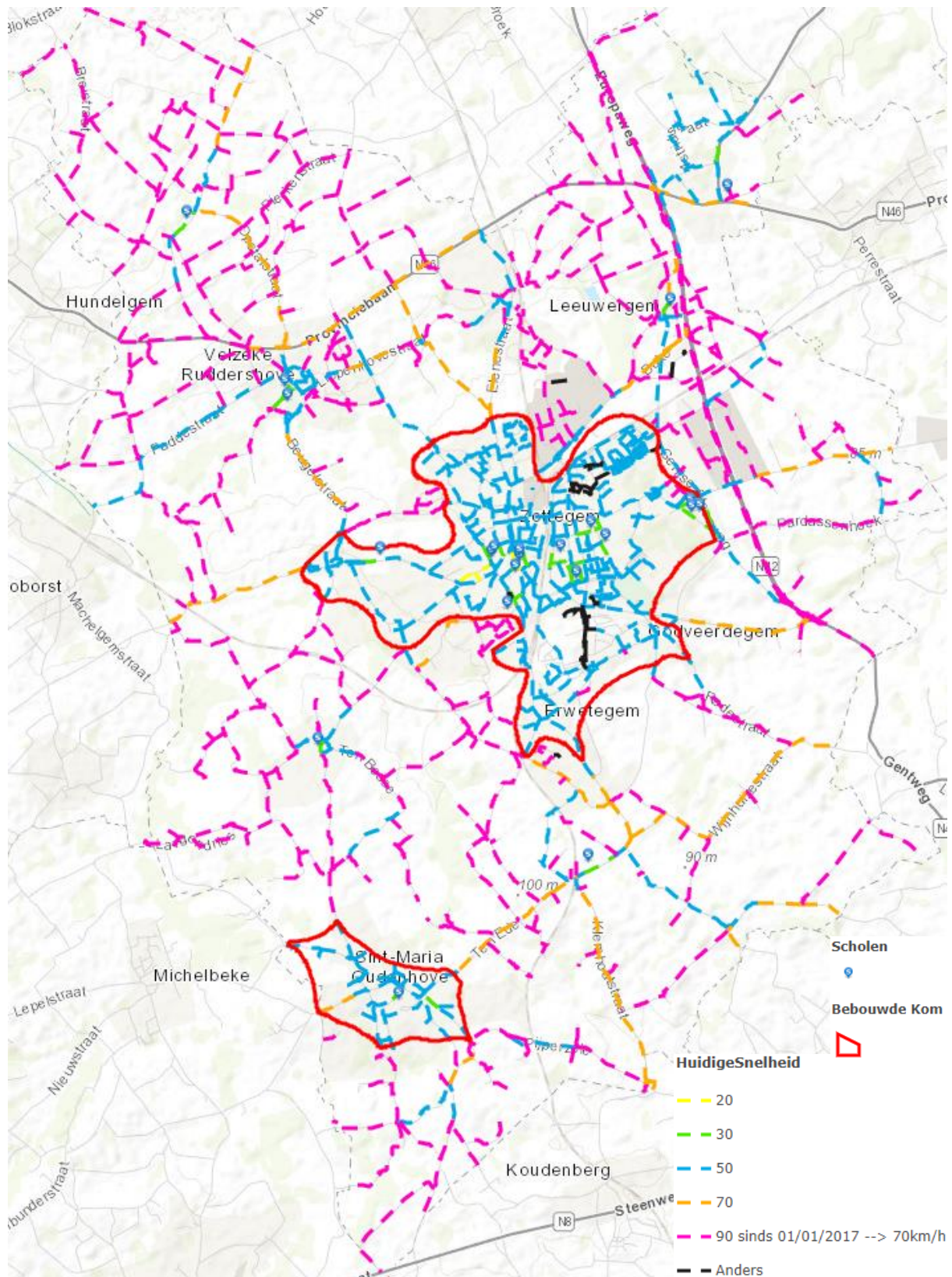
Figuur 1-12: Belangrijkste tellocaties vrachtroutenetwerk Zottegem (MOW)

1.3.3.4.4 Snelheidsregime

Onderstaande figuur illustreert het wensbeeld m.b.t. het snelheidsbeleid uit het mobiliteitsplan 2012. Dit werd intussen grotendeels gerealiseerd. Er werden snelheidszones ingevoerd, zoals blijkt uit de kaart met de huidige snelheidsregimes.



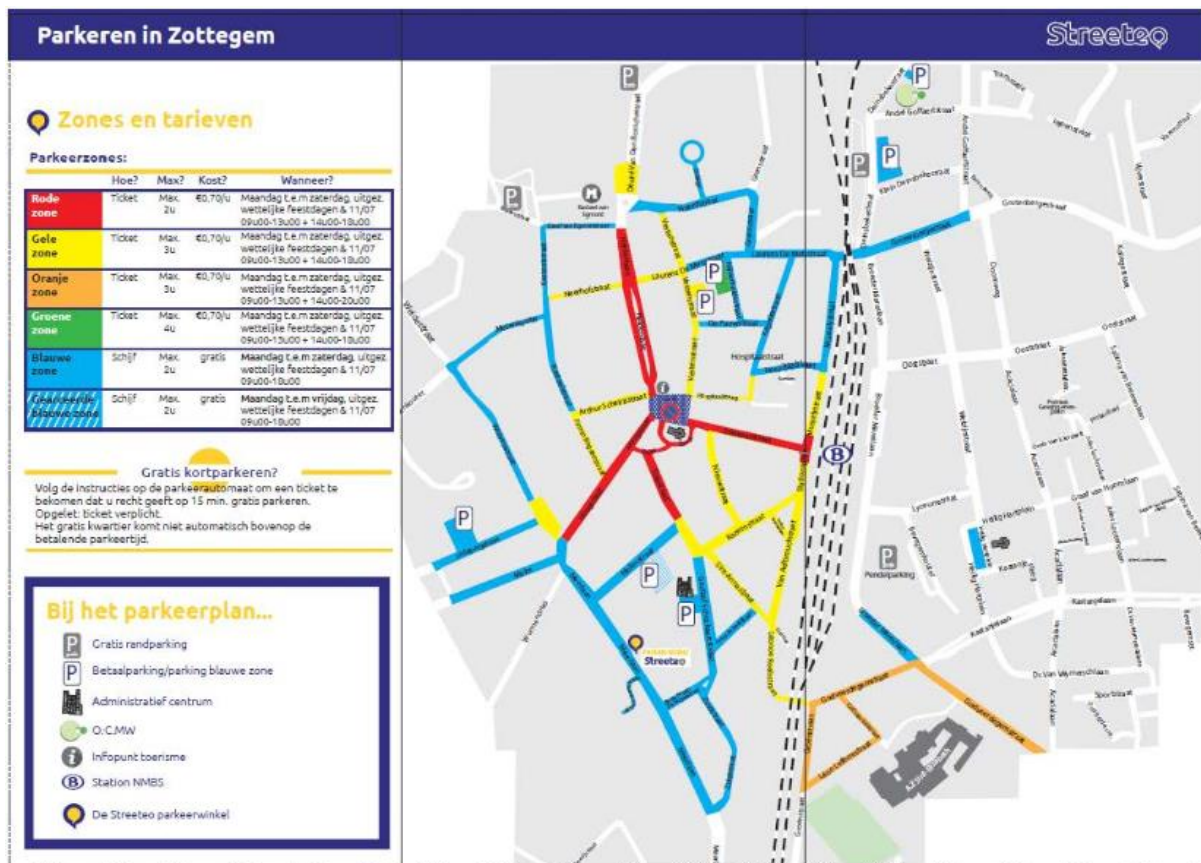
Figuur 1-13: Gewenste snelheidsregime stad Zottegem (Bron: Stad Zottegem)



Figuur 1-14: Huidige snelheidsregime stad Zottegem (Bron: stad Zottegem)

1.3.3.4.5 Parkeren

Voor het centrum van Zottegem werd een parkeerplan uitgewerkt met verschillende parkeerzones.



Figuur 1-15: Parkeerplan Zottegem (bron: www.zottegem.be)

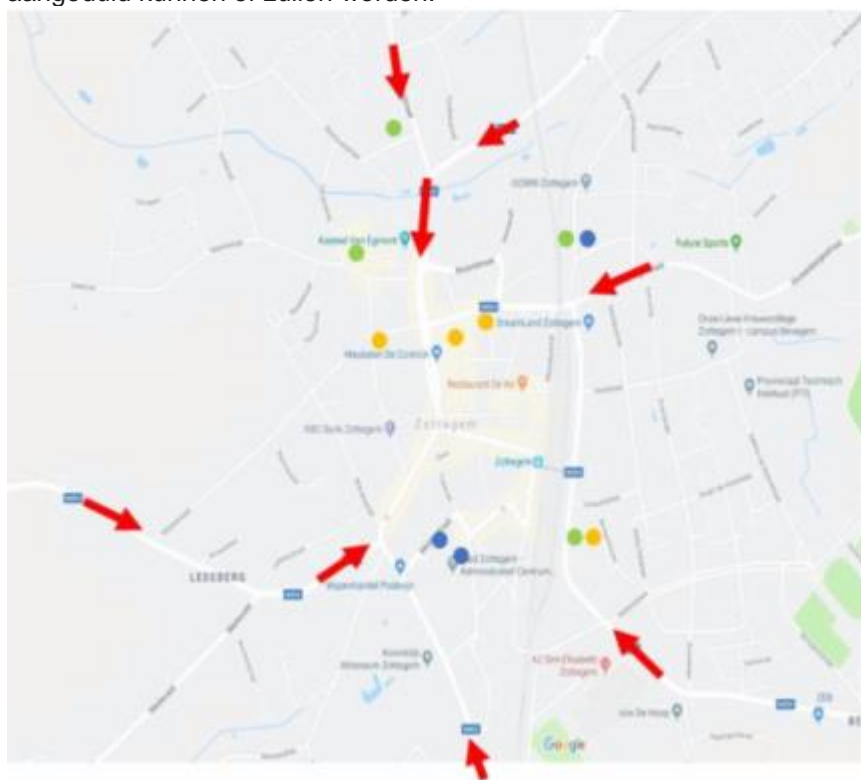
Er wordt werk gemaakt van een parkeergeleidsplan dat centumparkings vlotter bereikbaar moet maken aan de hand van eenduidige signalisatie en communicatie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van:

- Duidelijke naamgeving van de parkings
- Een P-route
- Eenvormige infoborden, wegwijzers en naamborden

Onderstaand worden de parkings die opgenomen zijn in het parkeergeleidingsplan opgesomd:

Locatie	Parkeerregime	Aantal plaatsen
Parking Egmont of Parking BIB (Meersstraat)	Gratis	122
De Muze	Gratis	40
OCMW	Gratis Blauwe zone	135 170
Station of Pendelparking	Betalend (onderscheid tussen treinreiziger en niet-treinreiziger)	525
Academie (Molenstraat)	Blauwe zone (niet op zaterdag)	67
Sanitary	Blauwe zone	54
Vestenstraat	Betalend (max. 3 uur)	42
Nijverheidsstraat	Betalend (max. 4 uur)	62
Collegium (nieuwe parking Kasteelstraat)	Betalend	100

Onderstaande figuur geeft een indicatie van de invalswegen waarop de verschillende parkings aangeduid kunnen of zullen worden.



Figuur 1-16: P-route- principes: invalswegen (bron: Parkeergeleidingsplan Zottegem)

³ Nieuwe (nog te ontwikkelen) parking

1.3.4.1.2 Fietstellingen

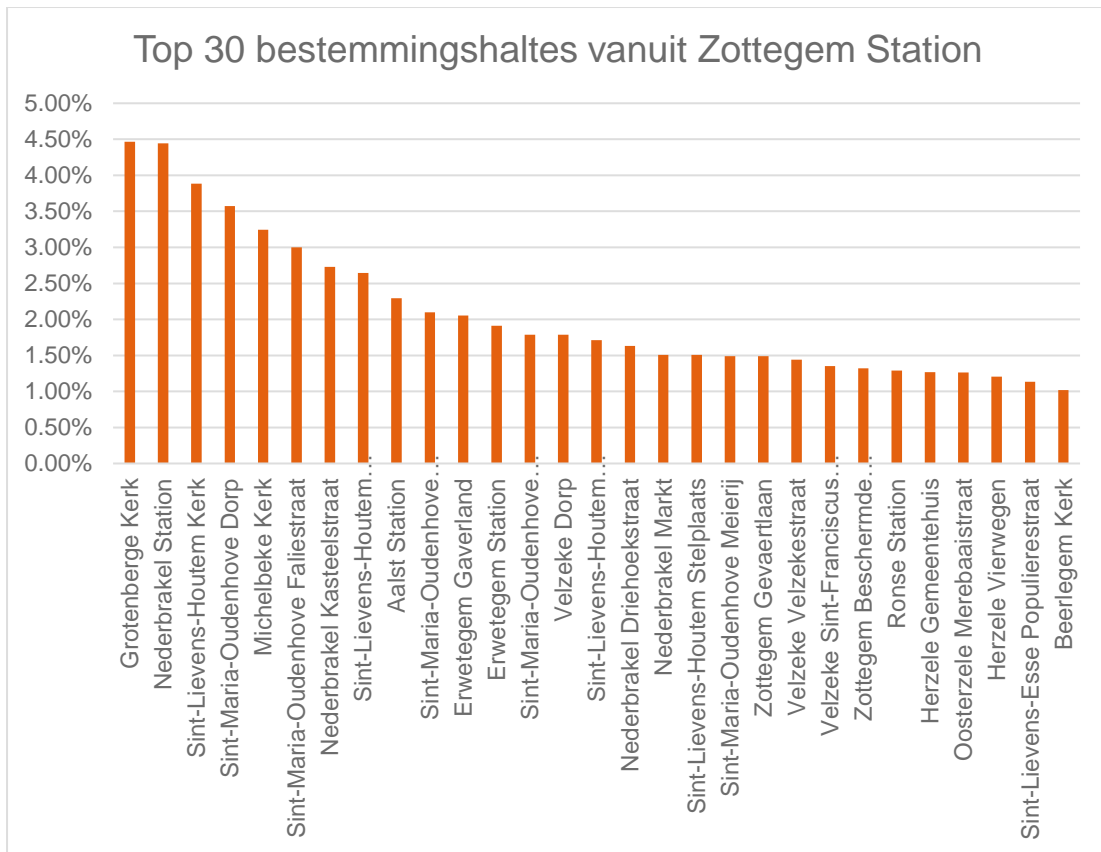
In de studie Stationsomgeving werden de fietsers geteld. Onderstaande figuur geeft het aantal fietsers tijdens de ochtendspits (7u45-8u45) en de avondspits (17u-18u) weer. De grootste stromen zitten op de oost-westas Grotenbergstraat, al zijn deze relatief klein voor een stations-en schoolomgeving.



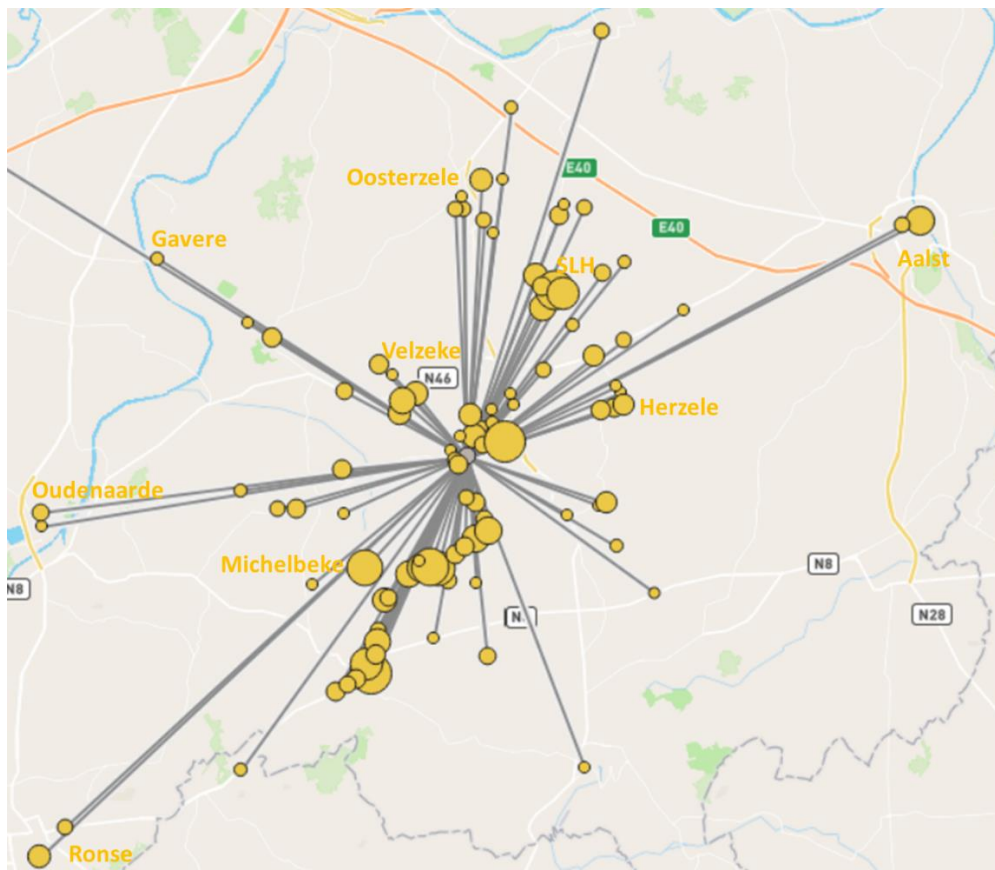
Figuur 1-18: Fietsersaantallen stationsomgeving ochtend- en avondspits (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)

1.3.4.1.3 Openbaar vervoer

Hieronder worden gegevens meegegeven inzake herkomst- en bestemmingsverkeer vanuit Zottegem station voor busreizigers.



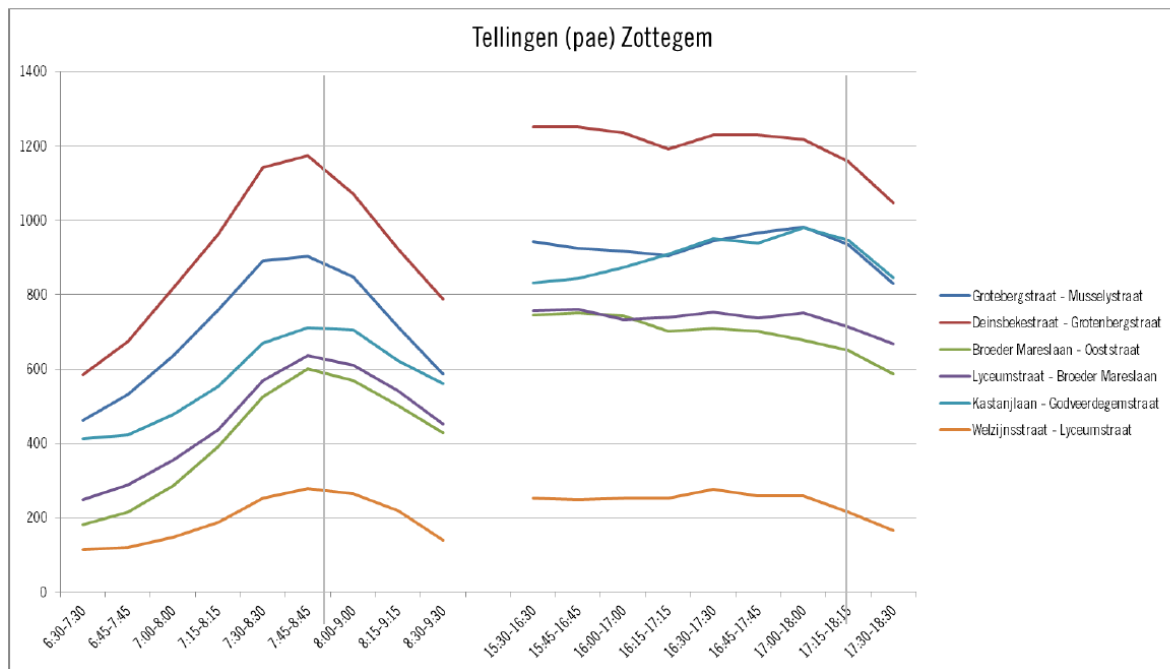
Figuur 1-19: Bestemmingshaltes vanuit Zottegem Station (De Lijn, 2020)



Figuur 1-20: Top 100 bestemmingshaltes vanuit Zottegem Station (De Lijn, 2020)

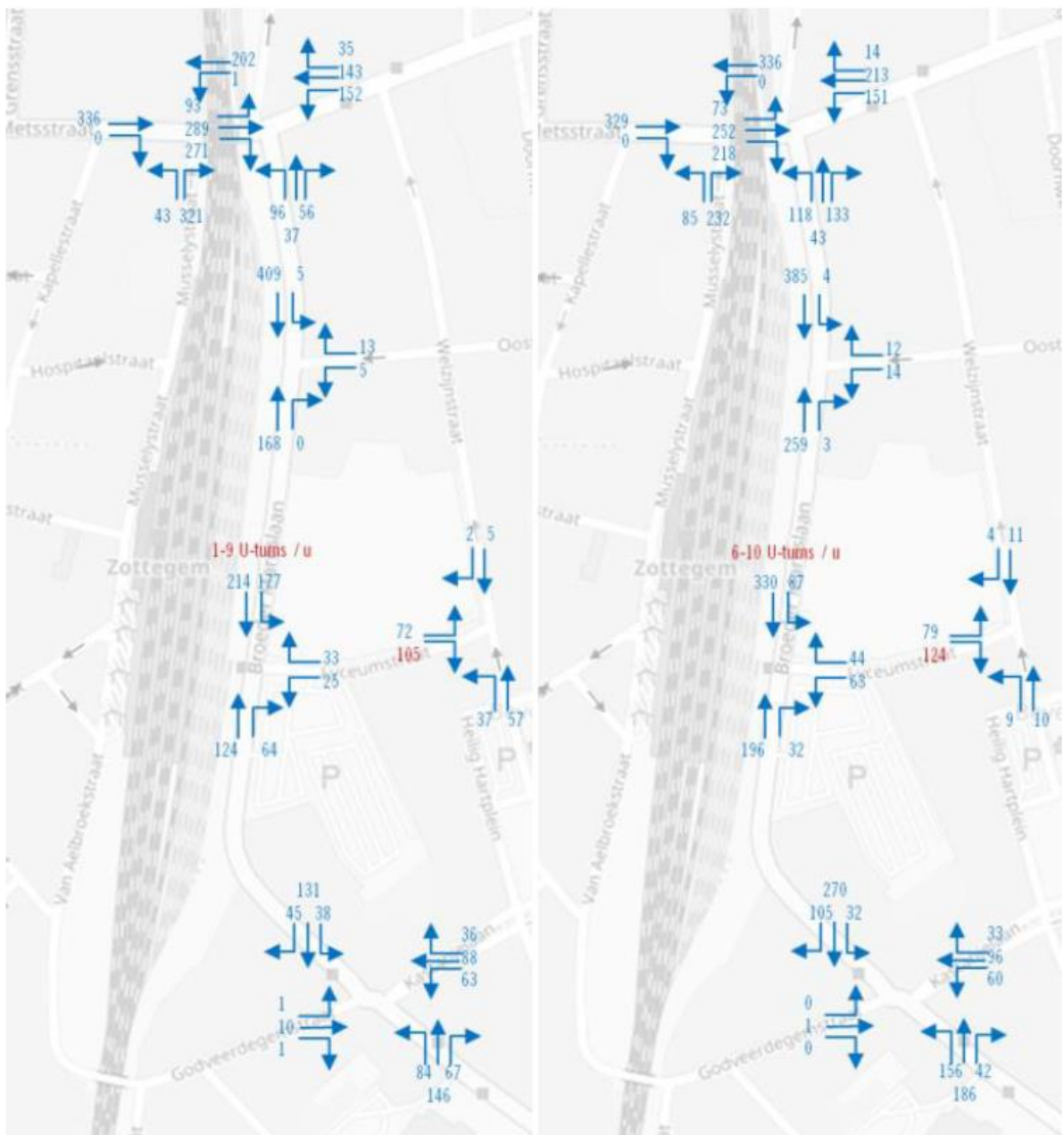
1.3.4.1.4 Gemotoriseerd verkeer

In de studie Stationsomgeving werd een telling uitgevoerd op donderdag 24 mei 2018. Er werd geteld tussen 6u30 en 9u30 en tussen 15u30 en 18u30. De spitsuren liggen tijdens de ochtendspits tussen 7u45 en 8u45 en de avondspits tussen 17u en 18u.



Figuur 1-21: Overzicht telresultaten (pae incl Fiets en vrachtverkeer) (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)

Onderstaande figuur geeft een beeld van de verkeersstromen (in PAE) tijdens de ochtend- en de avondspits.

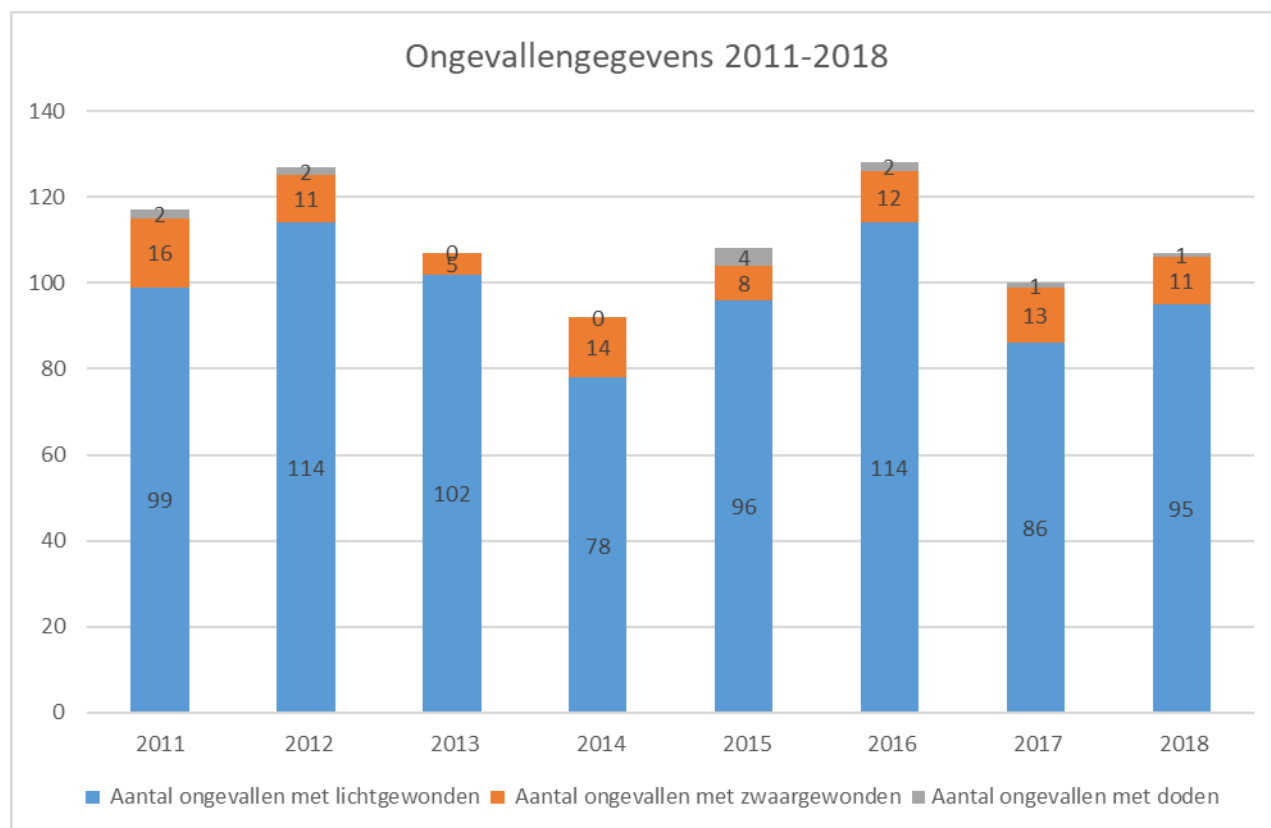


Figuur 1-22: Pae-tellingen in de ochtend- en avondpiekuur, (pae incl Fiets en vrachtverkeer) (bron: mobiliteitsstudie Stationsomgeving)

1.3.4.2 Ongevallengegevens

1.3.4.2.1 Evolutie verkeersongevallen 2011 - 2018

Naast de bevolkingsevolutie is het tevens mogelijk om evoluties vast te stellen op het vlak van verkeersveiligheid. Onderstaande grafiek geeft het overzicht van het aantal verkeersongevallen tussen 2011 en 2018.



Figuur 1-23: Ongevallengegevens 2011-2018 (Bron: Statbel)

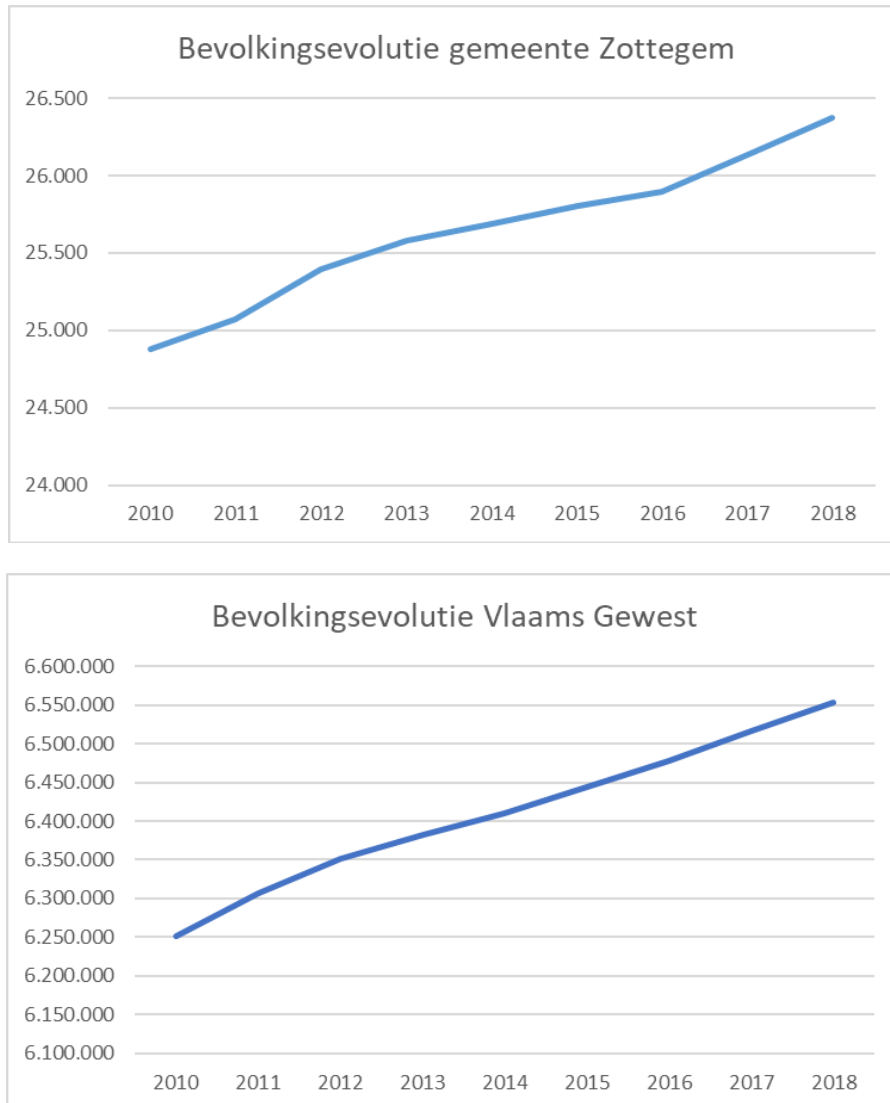
Uit het overzicht met de ongevallen met onderverdeling naar letsel is het moeilijk een bepaalde evolutie of trend te zien. Het aantal lichtgewonden verschillen aanzienlijk van jaar tot jaar.

1.3.4.2.2 Gelocaliseerde ongevallen (2017)

In bijlage wordt een figuur toegevoegd met de meest recente ongevallenlocaties voor Zottegem (2017).

1.3.5 Socio-economische profilering

Een belangrijk gegeven inzake het sociaaleconomisch profiel van de stad is de bevolkingsevolutie.



Figuur 1-24: Bevolkingsevolutie stad Zottegem en Vlaams Gewest (Bron: StatBel 2019)

In de periode 2010-2017 was er een bevolkingsgroei in Zottegem van 5,9% (1491 personen). Voor dezelfde periode nam de bevolking in het Vlaams gewest toe met 300.984 personen toe of 4,6%. De bevolkingsevolutie in Zottegem kent met andere woorden een duidelijk stijgende tendens en is relatief groter dan het gemiddelde in Vlaanderen.

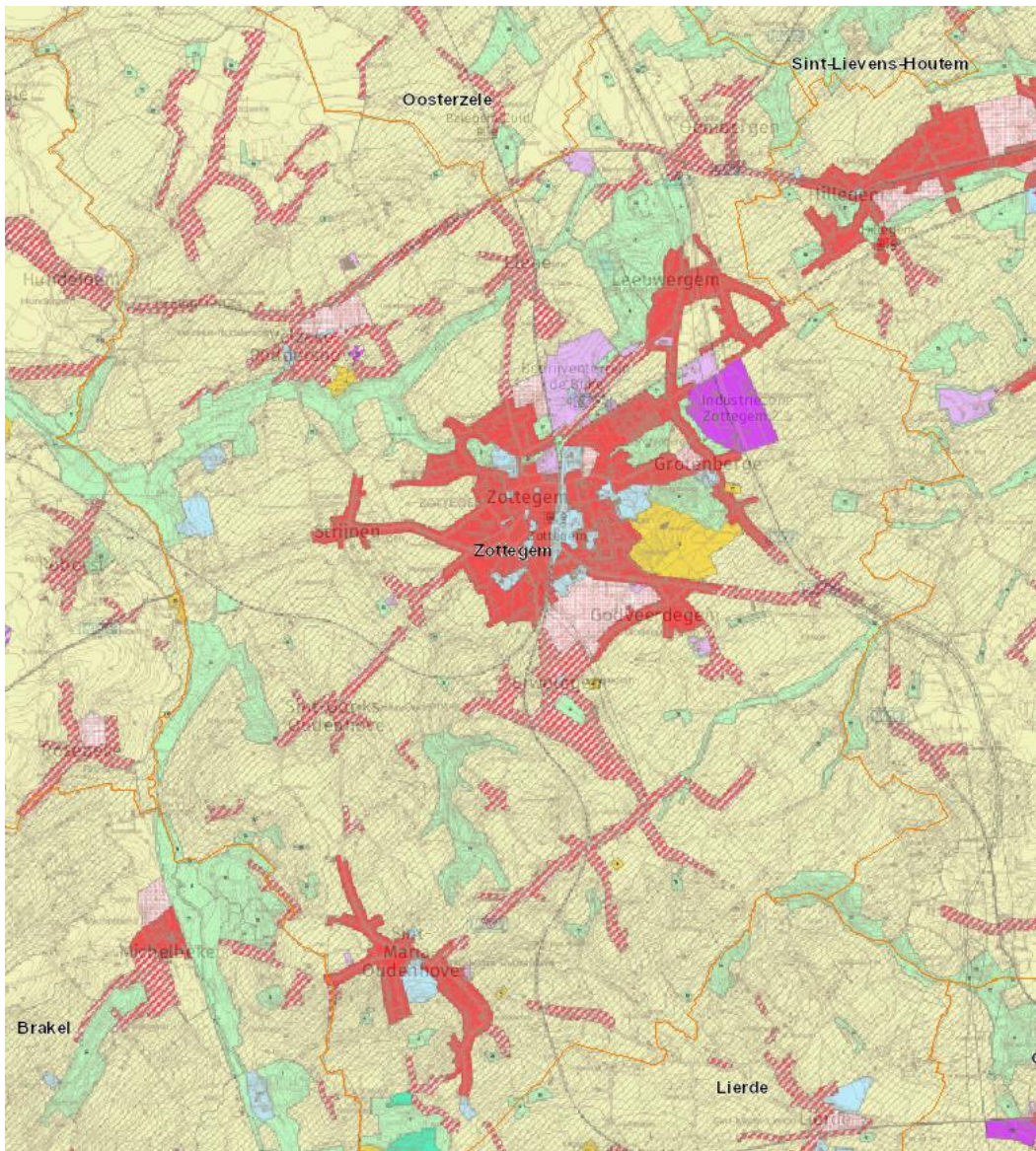
1.4 Bestaande plannen en studies

1.4.1 Juridische planningscontext

1.4.1.1 Bestemmingsplannen

1.4.1.1.1 Gewestplan

Gewestplannen werden opgesteld in uitvoering van de Wet op Ruimtelijke Ordening en de Stedenbouw van 1962 en worden op zich sinds 2002 niet meer gewijzigd. De plannen blijven een belangrijk instrument voor het ruimtelijk beleid, omdat zij op de meeste plekken in Vlaanderen de enige geldende ruimtelijk verordenende plannen zijn.

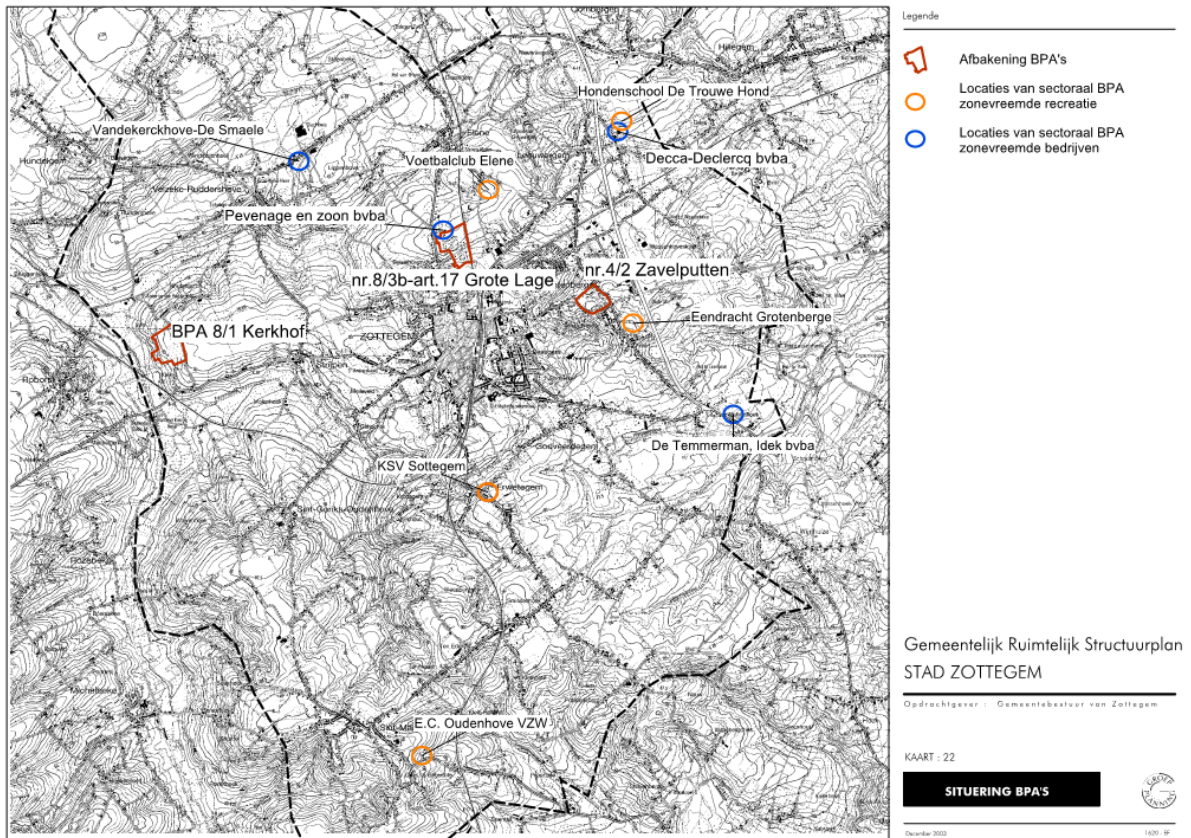


Figuur 1-25: Gewestplan (Bron: Geopunt Vlaanderen)

1.4.1.1.2 BPA's

Een bijzonder plan van aanleg (BPA) verschaft informatie over de bestemming en de inrichting van een terrein. Zij zijn een verfijning van het gewestplan.

Sinds 2000 worden er geen BPA's meer gewijzigd of opgesteld. Ze blijven echter gelden tot er een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt wordt dat het BPA vervangt.



Figuur 1-26: goedgekeurde BPA's stad Zottegem (Bron: GRS Zottegem 2004)

Onderstaande BPA's zijn actief in Zottegem:

BPA	Uitleg
Nr.4/2 Zavelputten	Woonuitbreidingsgebied bestemd als woongebied
Nr.8/1 Kerkhof	Gebied voor openbaar nut, geen bestemmingswijziging
Nr.8/3b-Art.17 Grote Lage K	Woonuitbreidingsgebied bestemd als woonzone
BPA Zonevreemde Bedrijven Fase 1	4 bedrijven
BPA Zonevreemde Terreinen En Gebouwen Voor Recreatie Fase 1	5 terreinen
BPA Sanitary	Een oude industriële site die wordt herbestemd
BPA Langestraat	Regularisatie detailhandelszaak
BPA Buke	(Ordering ambachtelijke zone met kleinhandel
BPA Krypton	Regularisatie dienstverleningszaak in ambachtelijke zone
BPA Klooster Sint-Maria-Oudenhove	Omzetten van zone voor openbaar nut naar wonen
BPA De Lelie	Ordering woonuitbreidingsgebied met ruimte voor uitbreiding kliniek
BPA Politie	Functiewijziging leegstaand bedrijfspand op bedrijventerrein grotenberge naar gebouw voor lokale politie
BPA Zonevreemde Bedrijven Fase 2	1 bedrijf

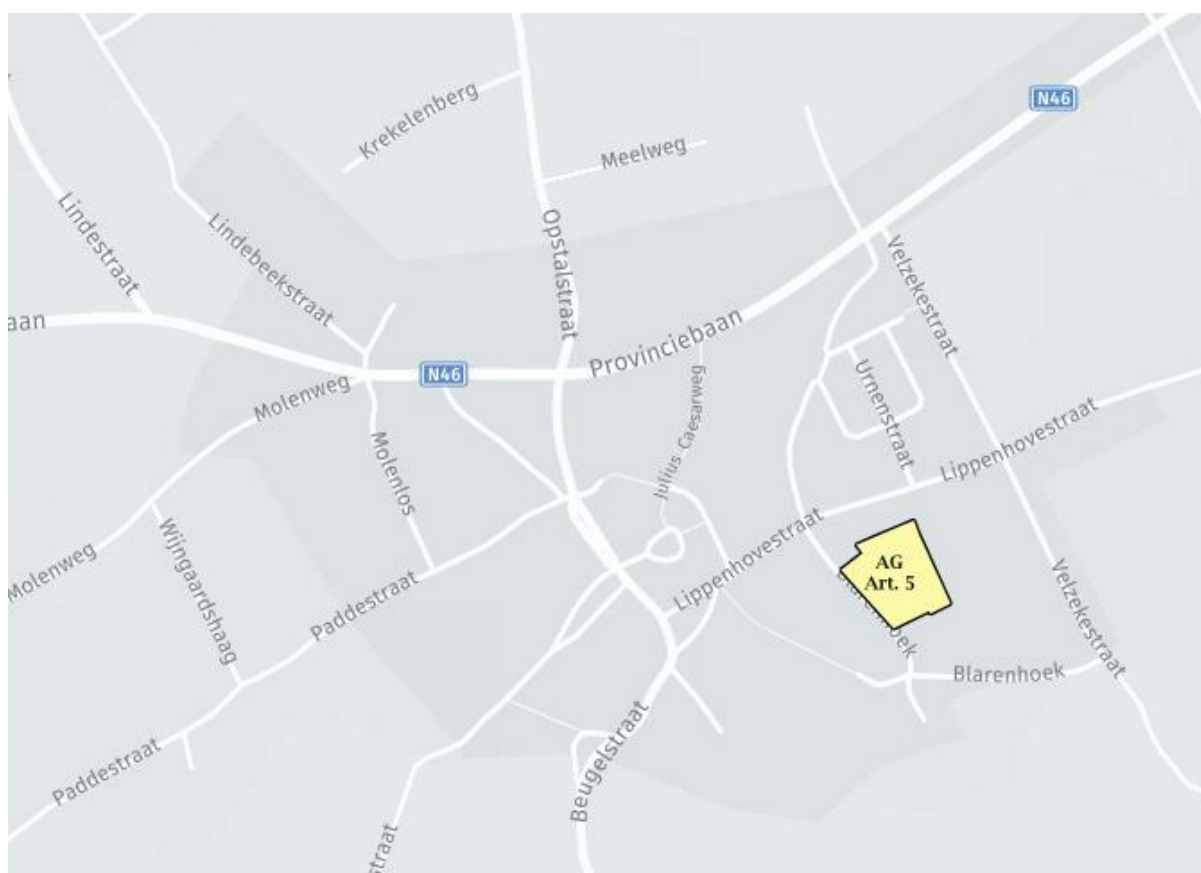
1.4.1.1.3 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

1.4.1.1.3.1 Gewestelijke uitvoeringsplannen GeRUP's

Een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) geeft uitvoering aan het ruimtelijk structuurplan. Het geeft een verordenende waarde en vervangt het bestaande gewestplan.

GRUP Oppervlakedelfstoffenzone Vlaamse Leemstreek

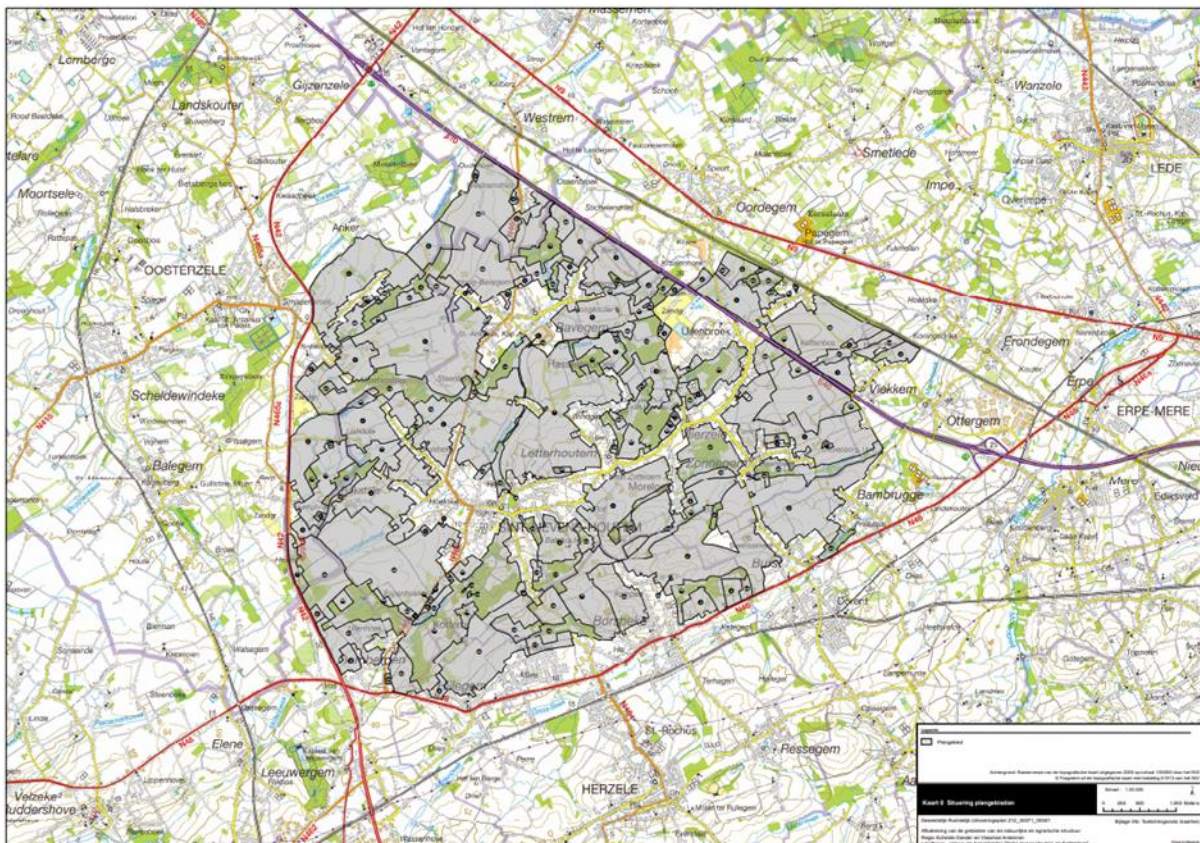
Doelstelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan is de juridische en ruimtelijke verankering van de ontwikkelingsperspectieven voor de ontginningsgebieden voor de oppervlakedelfstoffenzone 'Vlaamse Leemstreek'. Het bestaande ontginningsgebied in Belzeeke te Zottegem wordt hierbij volledig geschrapt. Het plan ging van kracht op 4/12/2015.



Figuur 1-27: Gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan in Velzeke (Bron: Geopunt Vlaanderen)

GRUP Sint-Lievens-Houtem en Kottembos

In 2011 begon de Vlaamse overheid met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van landbouw-, natuur- en bosgebieden rond Sint-Lievens-Houtem en het Kottembos. Er vond een plenaire vergadering plaats in februari 2017 over het voorontwerp van het plan. Er wordt nu een ontwerp RUP opgemaakt dat voorgelegd wordt voor voorlopige vaststelling, daarna volgt nog een openbaar onderzoek. Het plangebied omvat een deel van de stad Zottegem.



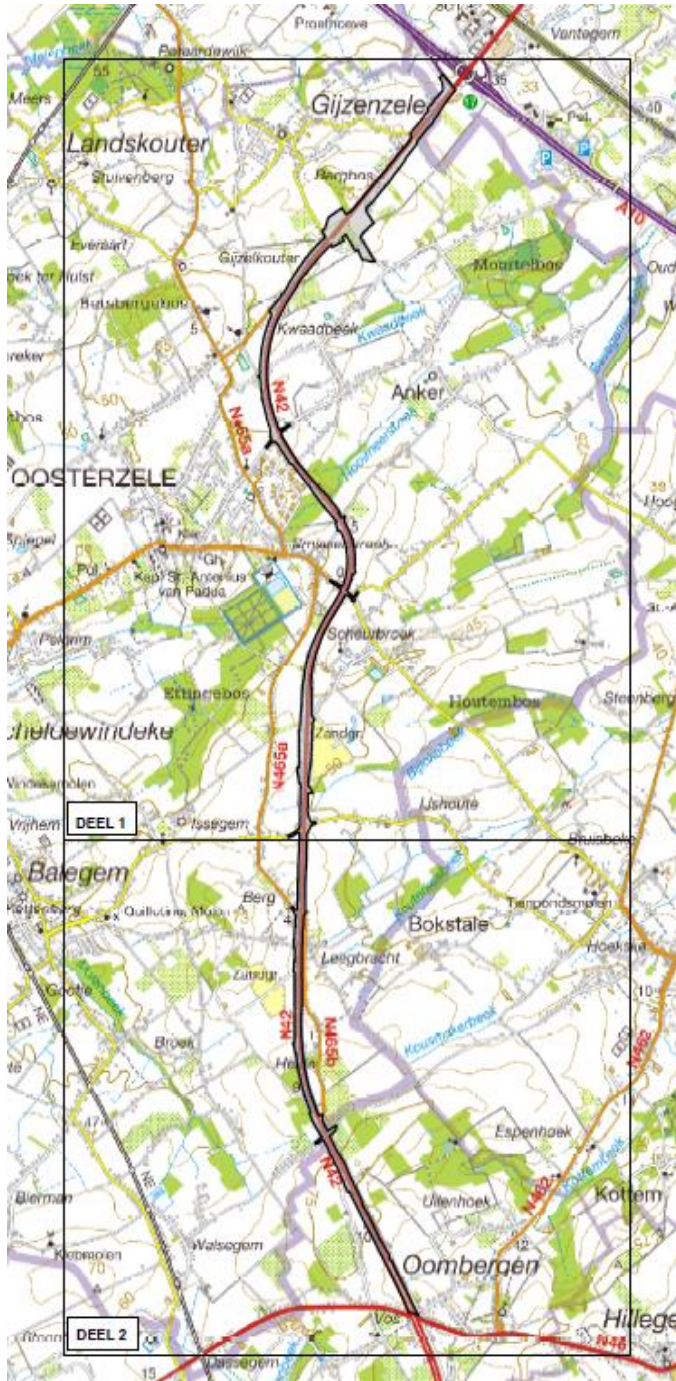
Figuur 1-28: Gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan Sint-Lievens-Houtem en het Kottembos (Bron: Geopunt Vlaanderen)

(GRUP Ombouw N42 tot Primaire weg: Wegvak Wetteren - Oombergen) (in opmaak)

Het GRUP wordt opgemaakt met het oog op de herinrichting van de N42 tussen Wetteren en Zottegem. Op grondgebied van Zottegem komt het plangebied tot aan de N46 te Oombergen.

Het openbaar onderzoek van het gewestelijk uitvoeringsplan liep van 9 juni 2020 tot en met 7 augustus 2020.

Onderstaande figuur geeft het plangebied weer.



Figuur 1-29: Overzicht GRUP Ombouw N42

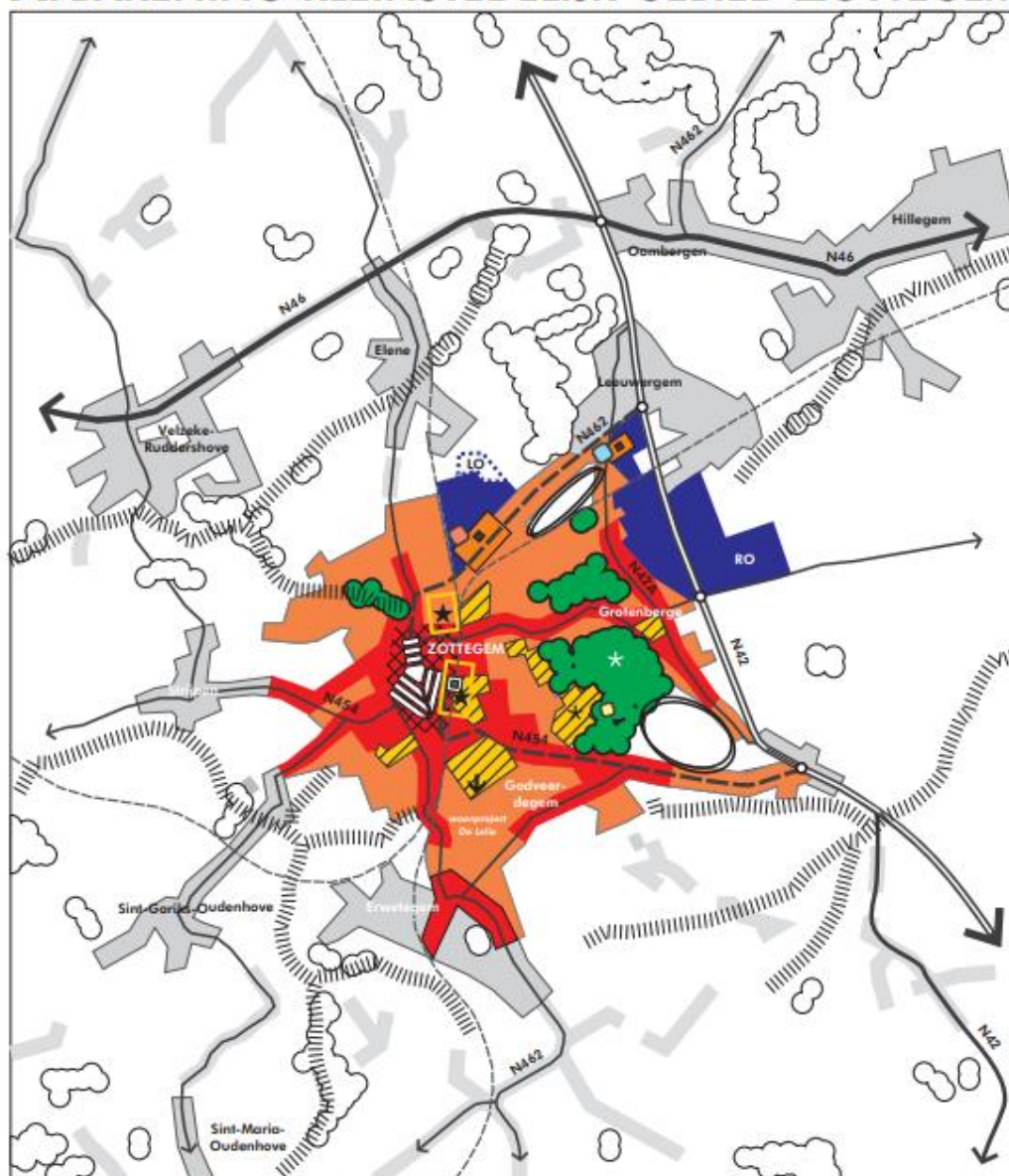
1.4.1.1.3.2 Provinciale RUP's

PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem

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

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

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED ZOTTEGEM



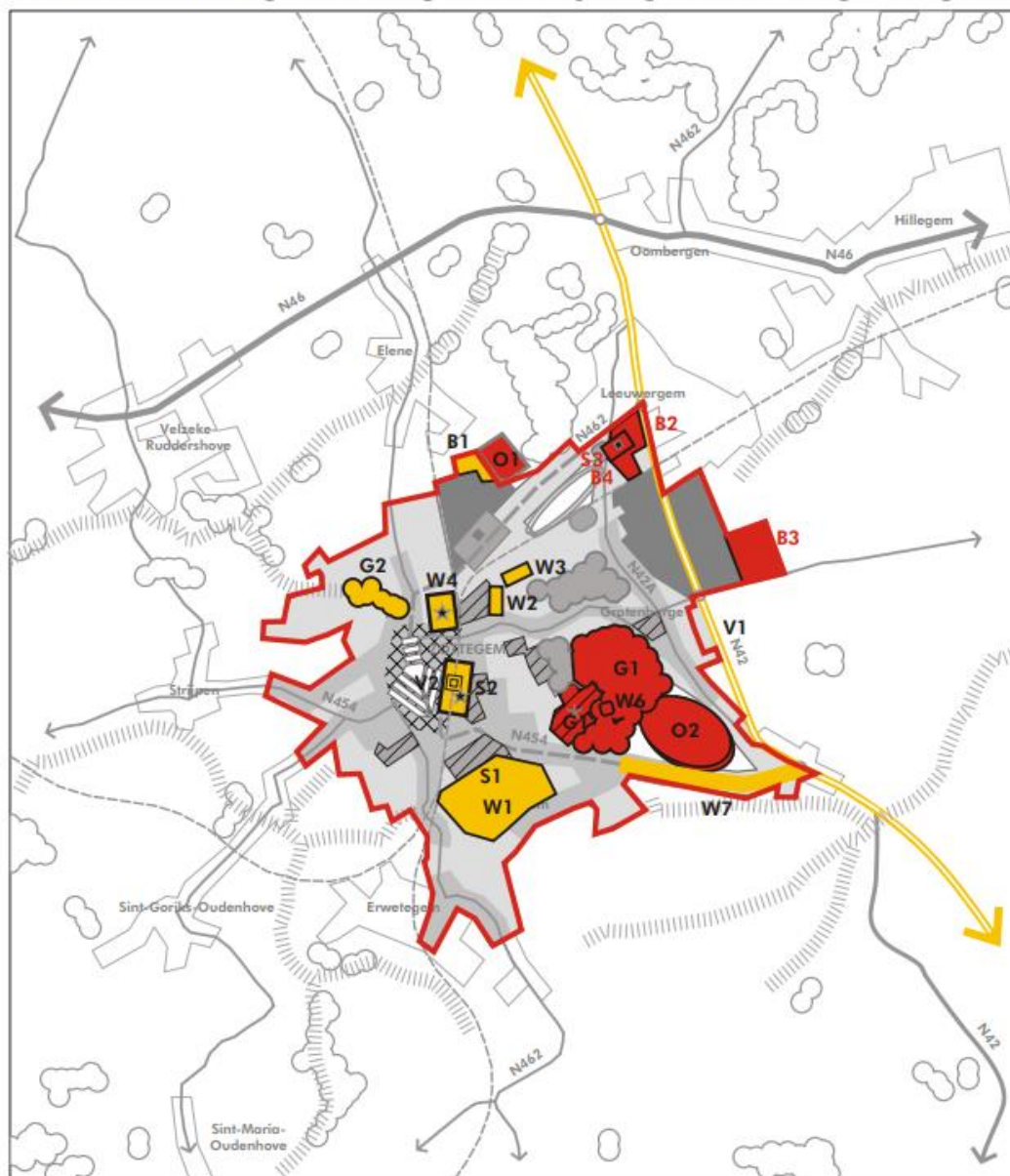
- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|------------------------------|
| | verdichte binnenstad | | politie-brandweer |
| | versterkte woonomgeving | | uitbreiding ziekenhuis |
| | stedelijke voorziening | | stedelijk groengebied |
| | kernwinkelgebied | | stedelijk recreatief element |
| | kleinhandelsconcentratie | | stedelijk landbouwgebied |
| | strategisch stedelijk projectgebied | | doortrekkersterrein |
| | gemengd bedrijventerrein | | primaire weg |
| | regionaal bedrijventerrein | | secundaire weg |
| | voorstel lokaal bedrijventerrein | | stedelijke invalsweg |
| | krypton/sattas | | station |

kaart 17 - hypothese van gewenste ruimtelijke structuur
 augustus 2008

WES 0 500 1000m

Figuur 1-30: Gewenste ruimtelijke structuur PRUP afbakening kleinstedelijk gebied.

AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED ZOTTEGEM



- afbakeningslijn
- actie met bestemmingswijziging in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan binnen het afbakeningsproces
- andere actie

kaart 18 - actieprogramma

november 2007

Figuur 1-31: Actieprogramma kleinstedelijk gebied Zottegem

	Doelstelling	Actie	Instrument	Trekker	Partners	Timing.
A1	Afbakenen stedelijk gebied	Vastleggen van de afbakeningslijn	PRUP	Prov. O.-VI.		A
A2	Opvolging actie stedelijk gebiedsbeleid	Aanstellen stedelijke ruimtelijke manager		Prov. O.-VI.		A
W1	Aanbodbeleid wonen en sociale huisvesting	Ontwikkeling stedelijke woonomgeving	RUP De Lelie	Stad Zottegem	sociale huisvestingsmaatschappijen	U
W2	Aanbodbeleid sociale huisvesting	Ontwikkeling sociale woonwijk	Project Tramstatie	sociale huisvestingsmaatschappij	Stad Zottegem	U
W3	Aanbodbeleid sociale huisvesting	Ontwikkeling sociale woonwijk	Project Bijloke	sociale huisvestingsmaatschappij	Stad Zottegem	U
W4	Herbenutten site Cantaert voor wonen bij herlocalisatie of beëindiging bedrijfsactiviteiten	Invulling strategisch projectgebied Cantaert/De Klok	Stedenbouwkundig onderzoek en ontwerp RUP	Stad Zottegem sociale huisvestingsmaatschappijen		2

	Doelstelling	Actie	Instrument	Trekker	Partners	Timing.
W5	Verhoging woningdichtheid	Verdichting stedelijk gebied door herbenutten in gebruik geraakte (bedrijfs)gebouwen in functie van gemengde projecten		Stad Zottegem	sociale huisvestingsmaatschappij	U
W6	Aanbod doortrekkerterrein	Ontwikkeling doortrekkerterrein (domain Breivalde)	PRUP	Prov. O.-VI	Vlaams Gewest, Stad Zottegem	A
W7	Langestraat als stedelijke woonomgeving	Langestraat als stedelijk woongebied met mogelijkheden voor ondersteunende functies	PRUP	Prov. O.-VI	Stad Zottegem	1
B1	Ontwikkeling aanbod lokale bedrijvigheid	Ontwikkeling lokaal bedrijventerrein Buke	Inrichtingsstudie	Stad Zottegem		1
B2	Ontwikkeling aanbod voor regionale bedrijvigheid	Ontwikkeling bedrijventerrein voor kleinschalige regionale bedrijven Spelaan	PRUP	Prov. O.-VI	Stad Zottegem	A
B3	Ontwikkeling aanbod regionale bedrijvigheid	Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein Leenstraat	PRUP	Prov. O.-VI	Stad Zottegem	A
B4	Ruimte voor grootschaliger kleinhandel	Specifiek bedrijventerrein voor kleinhandel Spelaan	PRUP	Prov. O.-VI	Stad Zottegem	A
V1	N42 als vlotte verbinding met het hoofdwegennet (E40)	Inrichting N42 als primaire weg II	Streefbeeld N42 (eventueel gewestelijk RUP)	MOB, RWO	Stad Zottegem, Prov. O.-VI., De Lijn	U
V2	Zottegem als onderdeel van het GEN	Betere treinverbindingen		NMBS		2
G1	Ruimte voor speelbos en behoud en verdere uitbouw als stadspark	Verdere ontwikkeling als randstedelijk groengebied	PRUP	Prov. O.-VI.	Stad Zottegem	A
G2	Uitbouw stedelijke groengebieden	Opmaak gewenste visie stedelijk groengebied Egmont, met integratie cultureel centrum	Inrichtings- en beheersplan domein Egmontkasteel	Stad Zottegem		U
S1	Verhoging capaciteit ziekenhuis	Uitbreiding ziekenhuis en begeleid wonen	RUP De Lelie	Stad Zottegem		U
S2	Herwaardering en verdichting stationsomgeving	Stationsomgeving als strategisch project (voor wonen, kleinhandel, pendelparking, kantoren,...)	RUP Projectzone Stedenbouwkundig onderzoek en ontwerp	Stad Zottegem Prov. O.-VI.	NMBS andere	1
S3	Verhoging parkeercapaciteit Krypton	Ontwikkeling parking Krypton geïntegreerd in het bedrijventerrein Spelaan	PRUP	Prov. O.-VI.	Stad Zottegem	A
O1	Behoud openruimte wig tussen het kasteelpark van Leeuwergem	Herbestemming gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's	PRUP	Prov. O.-VI.	Stad Zottegem	A

	Doelstelling	Actie	Instrument	Trekker	Partners	Timing.
	en De Buke					
O2	Behoud Grote Kouter als stedelijk landbouwgebied met recreatief medegebruik	Inrichting en geven van ontwikkelingsmogelijkheden stedelijk landbouwgebied als onderdeel van het randstedelijk groengebied Bevegense Vijvers	PRUP	Prov. O.-VI.	Stad Zottegem	A

PRUP = provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

RUP = gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

1.4.1.1.3.3 Gemeentelijke RUP's

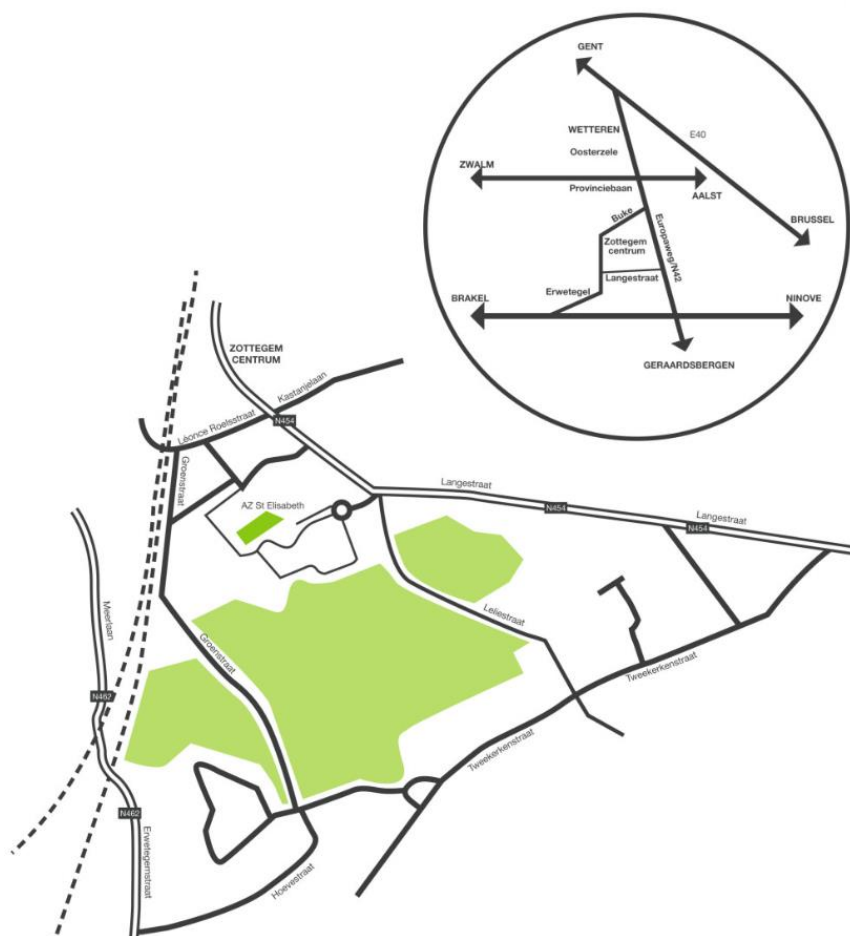
RUP Lelie

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

Met betrekking tot mobiliteit worden volgende aandachtspunten meegegeven:

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

De Lelie' zal in totaal 760 wooneenheden omvatten. Dit project wordt in 4 verschillende fases gerealiseerd tussen 2011 en 2027.





Figuur 1-32: Locatie en plannen woonproject De Lelie

Gemeentelijk RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove

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

Gemeentelijk RUP Cantaert

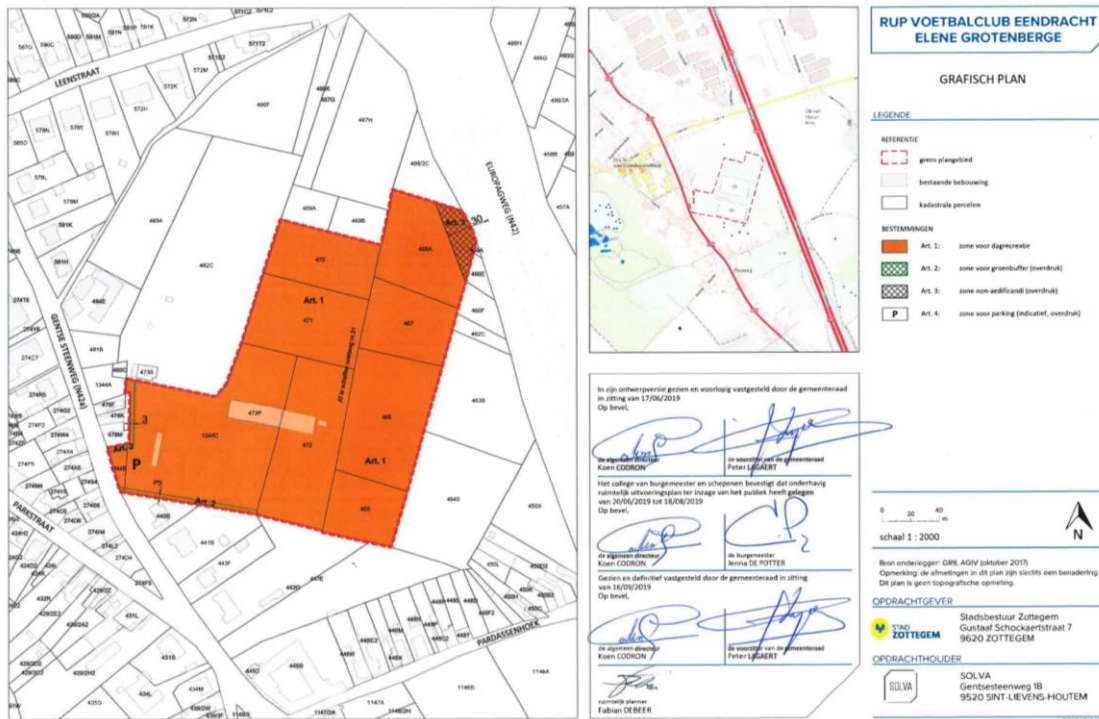
De Stad Zottegem wenst een ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen voor site Cantaert en gaf SOLVA de opdracht hiertoe. Aangezien het textielbedrijf zijn activiteiten reduceert op deze site, bieden nieuwe mogelijkheden zich aan. De huidige industriële bestemming op het gewestplan is grotendeels achterhaald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



Figuur 1-33: Plangebied RUP Cantaert

RUP voetbalclub eendracht Elene Grotenberge

Het betreft een herziening van een sectoraal Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) 'Zonevreemde recreatie', goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 23 augustus 2003, waarin de ruimtelijke en stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgelegd zijn voor de ontwikkeling van deze terreinen en de bijhorende infrastructuur. Door nieuwe ontwikkelingen binnen de voetbalclub zoals de aanleg van een nieuw kunstgrasveld is het weinig flexibele BPA hiermee in strijd.



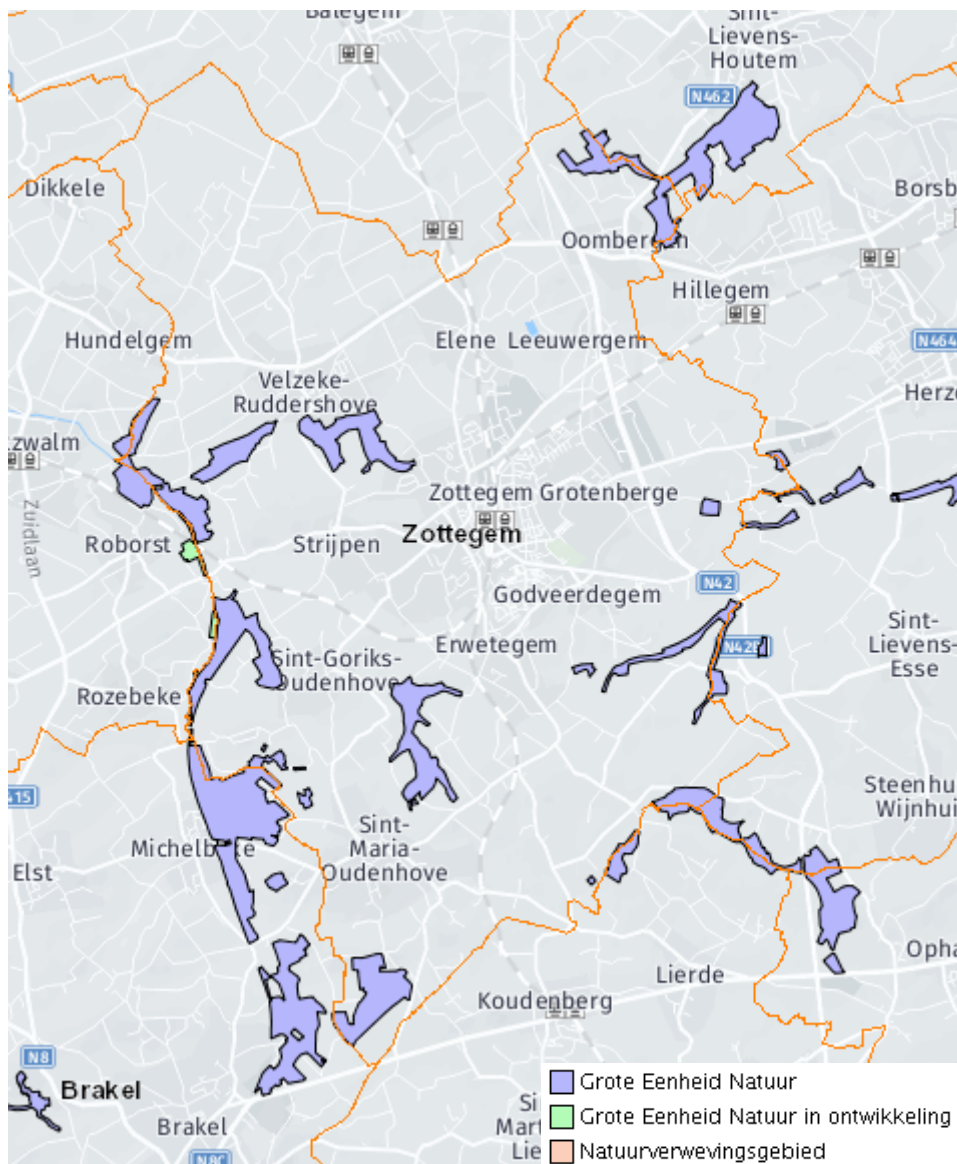
Figuur 1-34: Grafisch plan RUP voetbalclub Eendracht Elene Grotenberge

1.4.1.2 VEN en IVON gebieden

De natuurlijke structuur in Vlaanderen bestaat in de eerste plaats uit de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN vormt met haar grote aaneengesloten gebieden de ruggengraat van de toekomstige natuurlijke structuur (netwerken) in Vlaanderen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden in Ontwikkeling (GENO).

In Zottegem zijn volgende gebieden geselecteerd:

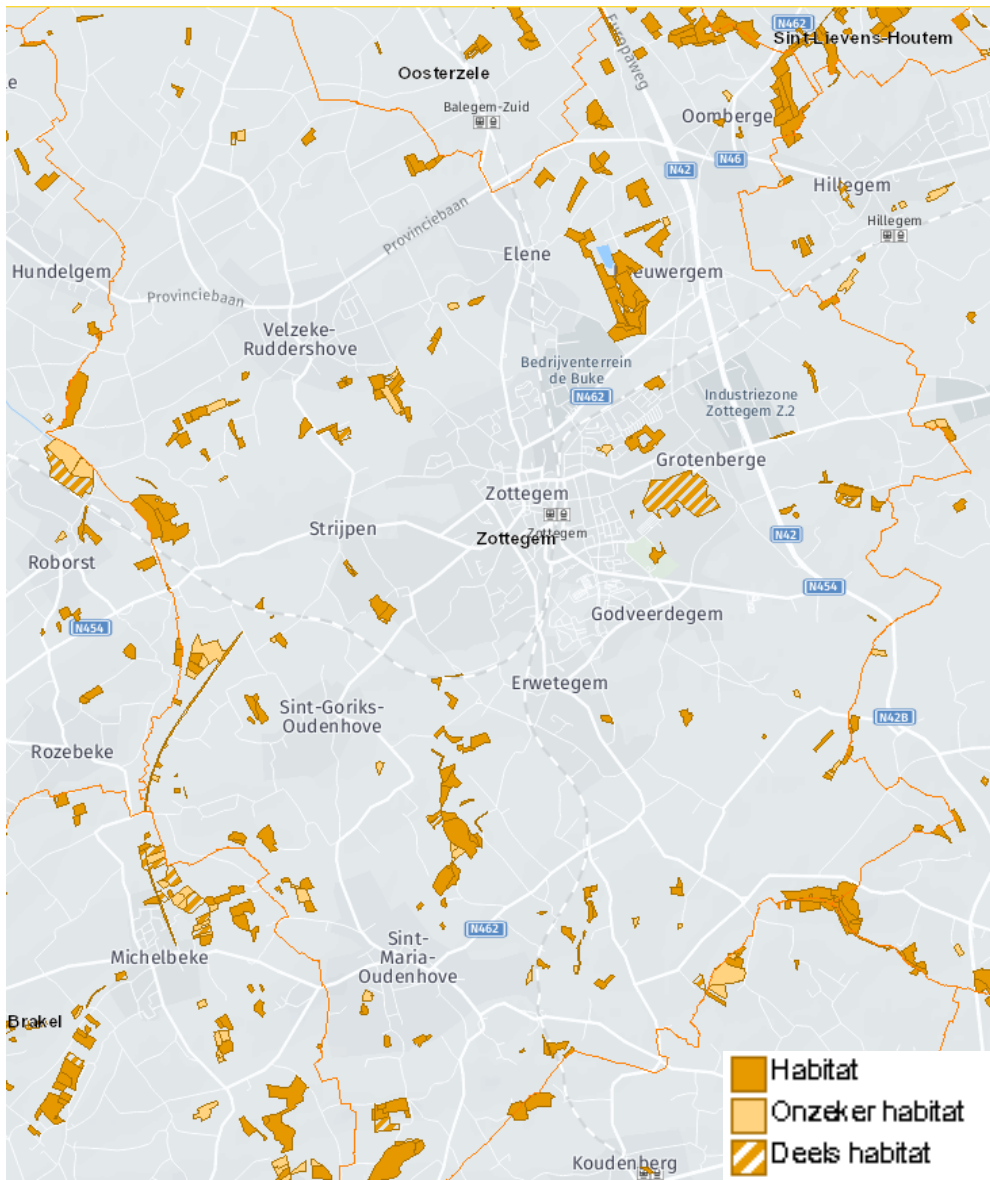
- De midden- en benedenloop van de Zwalm
- De Steenbergse bossen
- De Vallei van de Molenbeek
- Het Hasselt-, Parkbos en Uilenbroek (grenszone)
- Kottem (grenszone)



Figuur 1-19: VEN en IVON gebieden (Bron: Geopunt Vlaanderen)

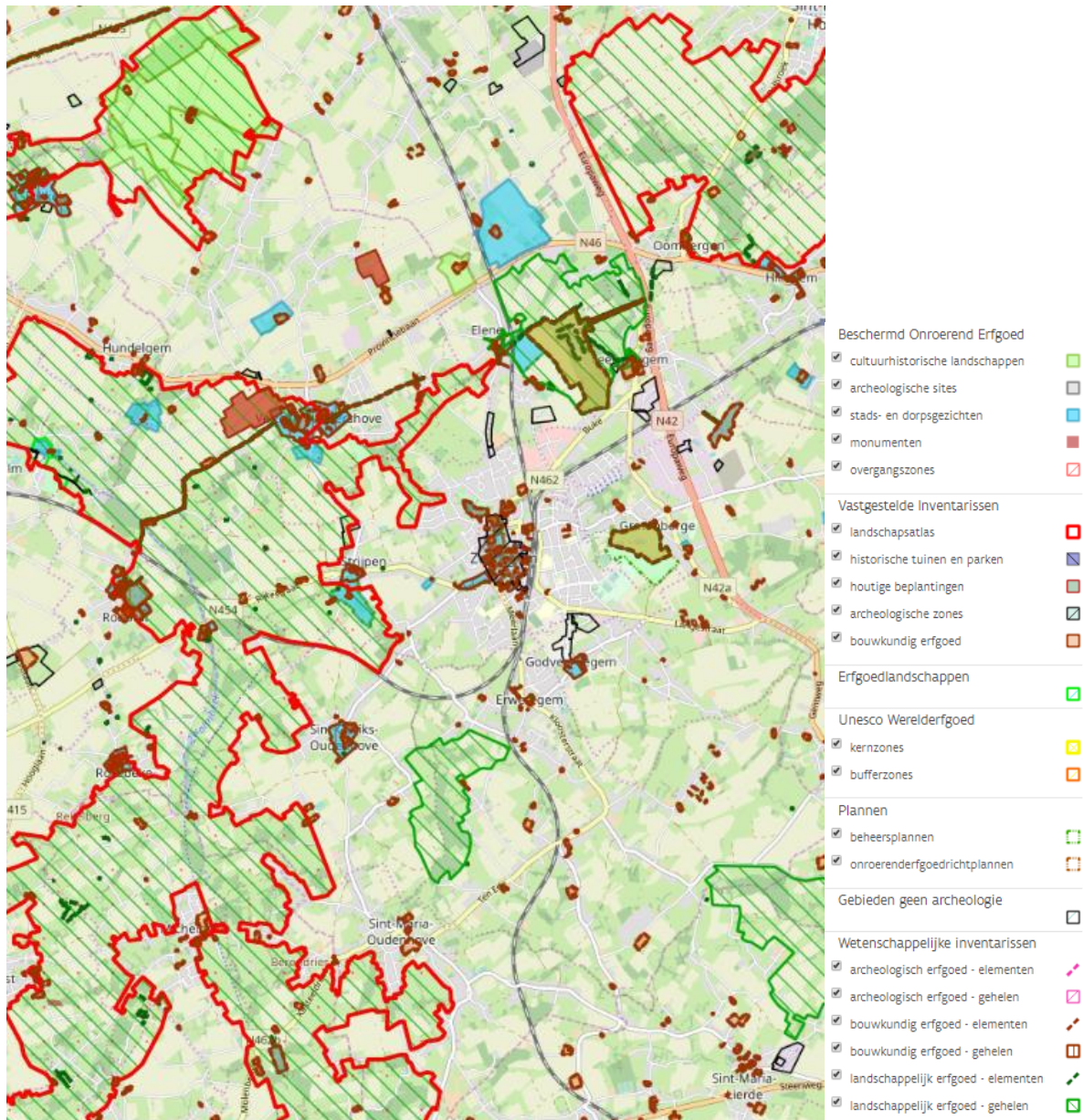
1.4.1.3 Speciale beschermingszones (NATURA 2000)

Speciale Beschermingszone of SBZ is de officiële naam voor een Natura 2000-gebied. Deze gebieden zijn aangeduid om bijkomende kansen te geven aan habitats en soorten die van levensbelang zijn voor de Europese biodiversiteit. Er zijn geen vogelrichtlijngebieden aangeduid op het grondgebied van de stad.



Figuur 1-20: Speciale beschermingszones (Bron: Geopunt Vlaanderen)

1.4.1.4 Beschermd landschappen, monumenten en stads- en dorpsgebieden



Figuur 1-35: Erfgoedlandschappen (Bron: Geoportaal, onroerend erfgoed)

1.4.2 Ruimtelijke planningscontext

1.4.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt een richtinggevend en deels bindend beleidskader. Het RSV werd goedgekeurd op 23 september 1997. De eerste herziening werd bekrachtigd door het Vlaams Parlement op 19 maart 2004, de tweede herziening op 16 februari 2011.

Voor Zottegem zijn onderstaande elementen opgenomen die relevant zijn bij de vernieuwing van het mobiliteitsplan. De stad wordt beschouwd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau, hierbij horen de volgende doelstellingen:

- Het stimuleren en concentreren van activiteiten zodat er een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde bekomen wordt. Deze meerwaarde bestaat uit: verhoogde efficiëntie voorziening, breder draagvlak economische voorziening, vrijwaren buitengebied door zuiniger ruimtegebruik en dus een lagere maatschappelijke kost.
- Vernieuwing van stedelijke woon- en werkstructuur door strategische projecten. Dynamische stadsvernieuwing moet zorgen voor een hogere omgevingskwaliteit, aantrekkelijker wonen en een betere bereikbaarheid.
- Ontwikkeling woontypologieën en kwalitatieve woonomgevingen die beantwoorden aan maatschappelijke ontwikkelingen zoals gezinsverdunding.
- Bereikbaar en leefbaar houden van de stedelijke omgeving door locatiebeleid en het voorzien van alternatieve vormen van mobiliteit.
- Verminderen van ongeordend uitzwermen van functies. Bundeling en concentratie moet een verdere versnippering van de ruimte voorkomen.

N42 is een primaire weg type II van aansluiting 17 A10 (Wetteren) tot N460 (Schendelbeke)

N46 is een secundaire weg type II van van N9 (Erpe-Mere) tot N8 (Oudenaarde)

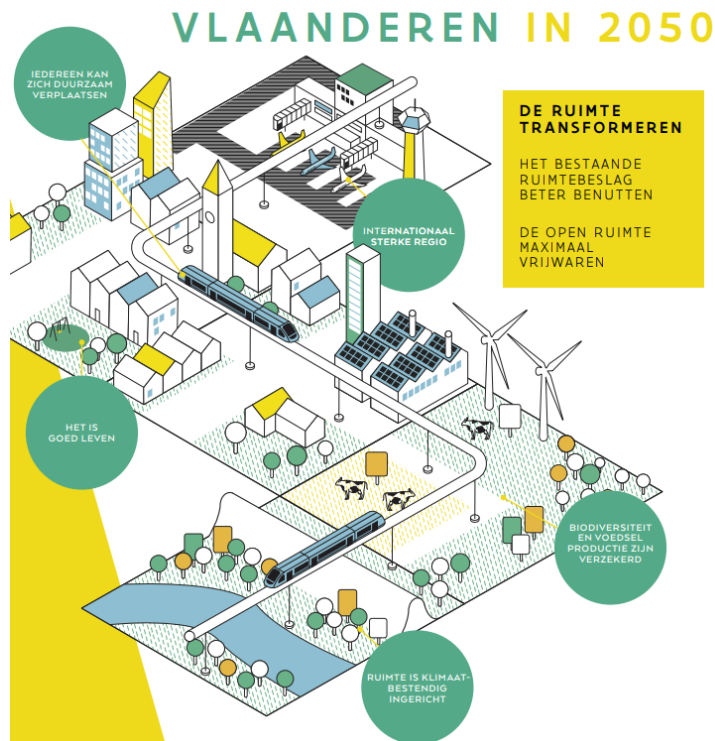
- Bij de primaire wegen is een volledige scheiding van verkeerssoorten. De weg bevat ofwel kruispunten die ongelijkvloers zijn, een verkeerslichtenregeling, een rotonde of ze hebben een voorrangswegregeling. Daarnaast worden er geen nieuwe rechtstreekse toegangen tot particuliere terreinen voorzien. Buiten stedelijk gebied wordt een bouw- en gebruiksvrije zone ingesteld van 30m vanuit de as van de weg.
- Bij de secundaire wegen zijn er bepaalde uitvoeringsprincipes vastgelegd. De weg dient aangelegd te worden volgens doortochtconcept met ontwerp-snelheden van 50 km/u of minder (binnen de bebouwde kom), rekening houdend met verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit voor de woonkern.

1.4.2.2 Beleidsplan ruimte Vlaanderen

Op 20 juli 2018 werd het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het gaat om een visie, vertaald in strategische doelstellingen, waarmee de Vlaamse regering ruimtelijke beleidslijnen wil uitzetten. Het plan poogt dit op een vernieuwde manier te benaderen en vormt de basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van deze visie. De strategische doelstellingen zien er als volgt uit:

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag: tegen 2040 wil de Vlaamse regering terugdringen tot 0 hectare. Het verhogen van ruimtelijk rendement in het bestaande ruimtelijke beslag is namelijk aantrekkelijker dan verdere uitbreiding.
- Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken: Ruimtelijke ontwikkeling moet bijdragen tot realisatie van maatschappelijke ambities. Woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap worden ontwikkeld rondom strategische collectieve vervoersknopen. Locaties met hoge knooppuntwaarde zijn hierbij belangrijk.
- Palet van leefomgevingen: kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:
 - o Gedeeld en meervoudig gebruik
 - o Robuustheid en aanpasbaarheid
 - o Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving
 - o Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap

- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
 - Klimaatbestendigheid
 - Energetische aspecten
 - Gezondheid
 - Inclusief samenleven
 - Economische vitaliteit
- Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen:
 - Robuuste en open ruimte
 - Netwerk van groenblauwe aders: een substantiële uitbreiding van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte, dorpen en steden.

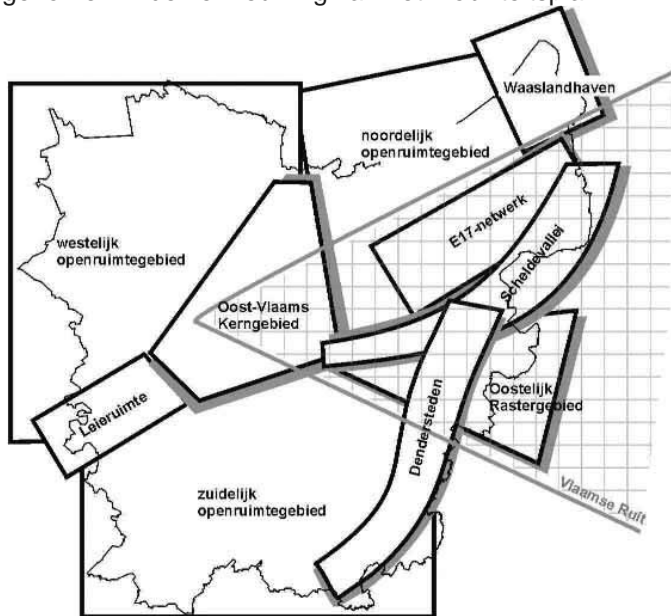


Figuur 1-36: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

1.4.2.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen⁴

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) doet uitspraken over de structuurbepalende elementen van bovenlokaal belang die niet van gewestelijk belang zijn en bevat aanwijzingen of desgevallend bindende bepalingen over de inhoud van de gemeentelijke structuurplannen. Dit document bevat naast bindende bepalingen over de uitvoering die op provinciaal niveau moet gebeuren, ook bindende bepalingen over de uitvoeringstaken die aan de gemeenten opgedragen worden.

Volgende elementen zijn beschreven met betrekking tot Zottegem en dienen bijgevolg mee te worden genomen in de vernieuwing van het mobiliteitsplan:



Figuur 1-37: deelruimten in de provincie Oost-Vlaanderen (bron: PRS Oost-Vlaanderen)

Zottegem behoort tot de deelruimte “Zuidelijk Openruimtegebied” en meer bepaald de Zwalmstreek, het land van Zottegem. Het is een onderdeel van wat in het Structuurplan Vlaanderen aangeduid wordt als een groot aaneengesloten open – ruimtegebied tussen de verstedelijkingszones Brussel, Charleroi/Bergen, Gent en Kortrijk/Lille.

De visie op de ruimtelijk ontwikkeling van het zuidelijk openruimtegebied wordt verwoord met de slagzin “Het zuidelijk openruimtegebied als landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang”.

Deze visie wordt vertaald in een 4-tal ruimtelijke concepten:

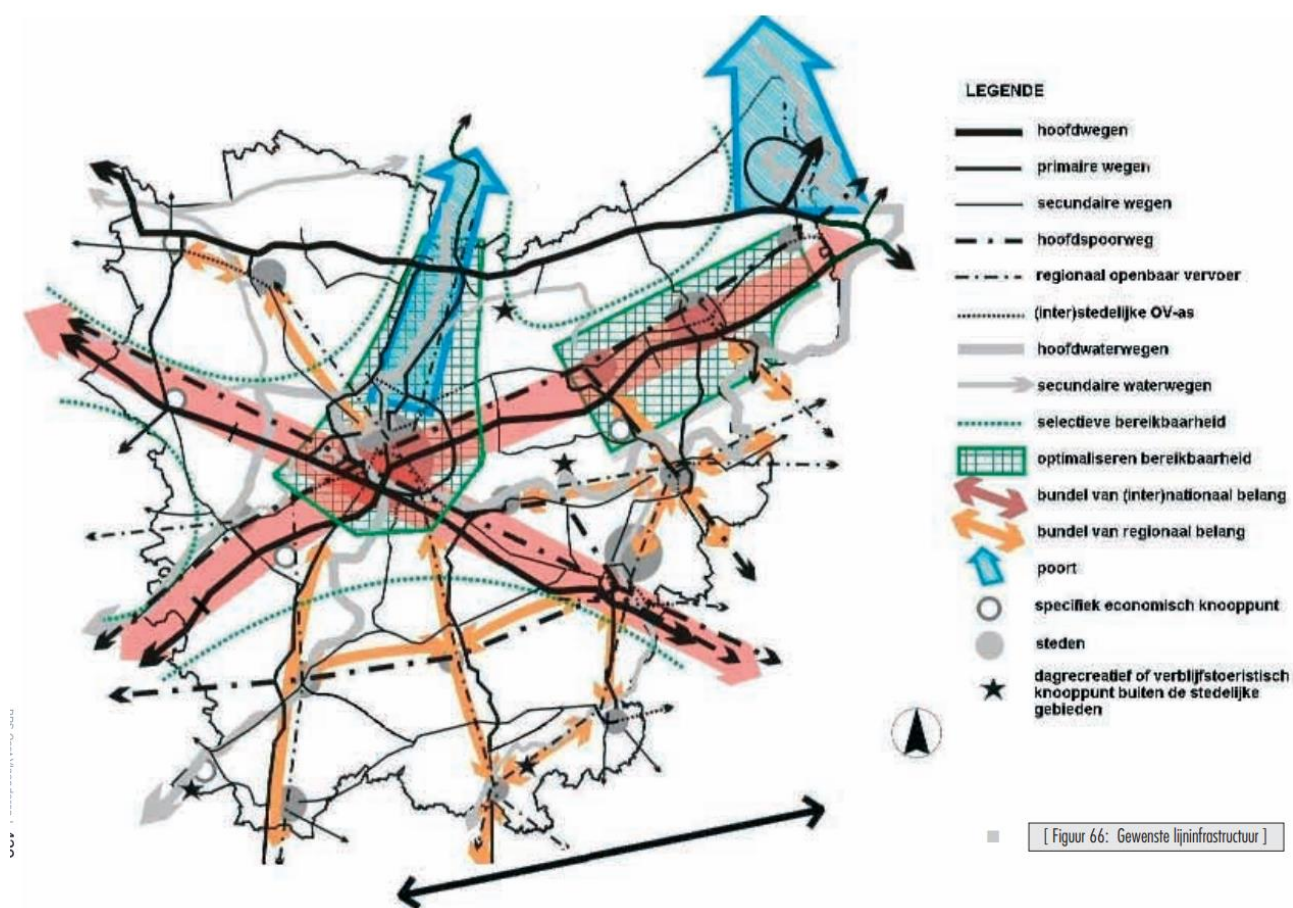
- Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos natuur en landbouw;
- Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen;
- De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio;
- Een ontsluitingssysteem gericht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

Het kleinstedelijk gebied Zottegem heeft een beperkte centrale functie, die vooral door de nabijheid van Gent en Aalst wordt getemperd. Het is vooral een verzamelplaats voor pendelaars. Het kleinstedelijk gebied moet als woonstad versterkt worden om de verdere verstedelijking van de open ruimte in dit

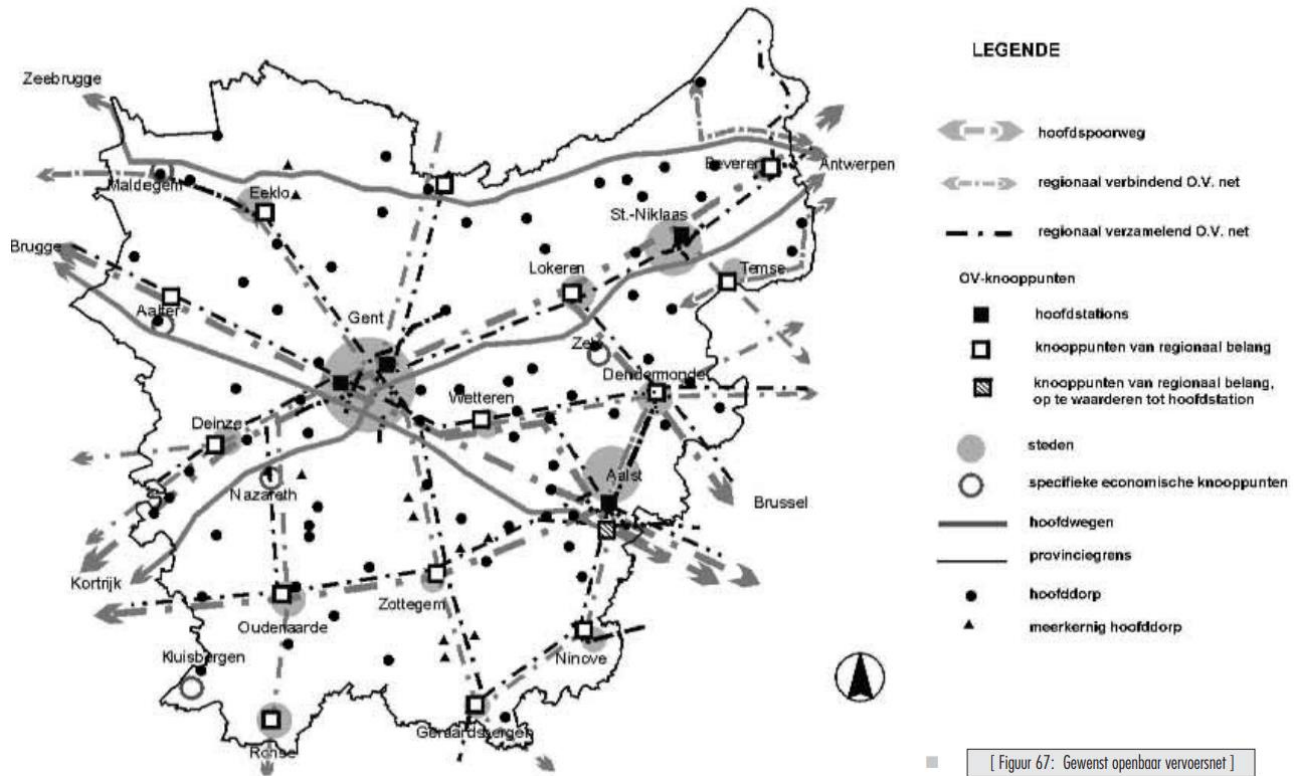
⁴ Bron: *Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen*

deel van het Zuidelijk Openruimtegebied tegen te gaan. Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de N42, de spoorweg (Gent/Geraardsbergen en Oudenaarde/Aalst), de grote openruimtegehelen (wegens het landschappelijk en het agrarisch belang), de beekvalleien en groengebiedjes rond de stad. De kernen Sint-Maria-Oudenhove, Velzeke, Erwetegem, Elene en Leeuwergem zijn geselecteerd als woonkern.

Zottegem is net als de andere gemeenten in het Zuidelijk Openruimtegebied sterk gericht op de woon-werkpendel naar Brussel. Hierbij is het versterken en het uitbouwen van het spoornet en het Openbaar Vervoersnet van belang. De ontsluiting van het Zuidelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet wordt verzorgd door de geselecteerde noord-zuid gerichte primaire wegen N60, N42 en N46. Deze wegen moeten zorgen voor de aansluiting van de stedelijke gebieden Oudenaarde, Ronse en Zottegem op het hoofdwegennet. Er is eveneens een oost-westverbinding aangeduid in het Zuidelijk Openruimtegebied. Deze verbinding wordt minimaal gehouden rekening houdend met de landschappelijke waarde van de tussenliggende open ruimte.



Figuur 1-38: Secundaire wegen (Bron: PRS Oost-Vlaanderen)



Figuur 1-39: Openbaar vervoer op provinciaal niveau (Bron: PRS Oost-Vlaanderen)

1.4.2.4 Beleidsplan ruimte Oost-Vlaanderen (conceptnota)

De conceptnota 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50' bestaat uit een strategische visie en drie beleidskaders: "transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte", "transitie naar een aangename leefomgeving" en "transitie naar een circulaire samenleving".

- De strategische visie van de conceptnota 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50' bevat 4 ruimtelijke principes als toetsende elementen waaraan ruimtelijk beleid en projecten worden onderworpen:
 - o Principe 1: Nabijheid en bereikbaarheid:
 - Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn.
 - De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties.
 - o Principe 2: Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
 - De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
 - Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
 - Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
 - o Principe 3: Ecosysteemdiensten versterken:
 - Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
 - o Principe 4: Maatschappelijke betaalbaarheid:
 - Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
 - Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

- Elk beleidskader omvat een aantal pakketten die in de uitwerking van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte verder vorm zullen krijgen.

Het beleidskader "Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte" omvat volgende 3 pakketten:

1. Ecosysteemdiensten bepalen de mogelijkheden van onze maatschappelijke activiteiten
2. Uitbouwen en versterken van een robuuste en veerkrachtige, fijnmazige dooradering
3. Vrijwaren van voldoende ruimte voor duurzame en klimaatbestendige voedselproductie

Het beleidskader "Transitie naar een aangename (be)leefomgeving" omvat volgende 3 pakketten :

1. Inzetten op kernversterking
2. Voorzieningen op de juiste plek verzekeren/ garanderen
3. Zorgen voor evenwicht tussen de kernen

Het beleidskader "Transitie naar een circulaire samenleving" omvat volgende 4 pakketten:

1. Welzijn en welvaart creëren door ruimte te maken voor circulariteit
2. Een circulaire bebouwde ruimte creëren - aanpasbaar, multifunctioneel of tijdelijk
3. Niet-bebouwde ruimte optimaal inzetten om de materialen die we verbruiken te produceren

4. Inpassen van een circulair systeem op meerdere schaalniveaus door circulaire gebiedsontwikkeling

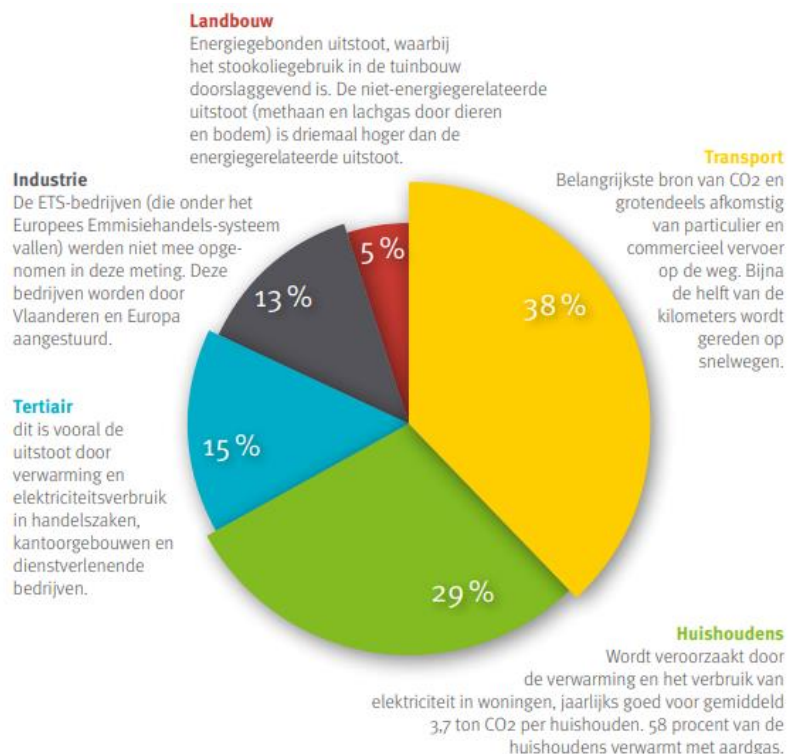
Doorheen de drie beleidskader wordt uitwerking gegeven aan drie transversale thema's:

1. Watersysteem: transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
2. Energiesysteem: Transitie naar een zelfvoorzienend energiesysteem
3. Mobiliteitssysteem: Transitie naar een slimme en duurzame mobiliteit

1.4.2.5 Klimaatgezond Oost-Vlaanderen

De provincie Oost-Vlaanderen, SOLVA | Streekoverleg en de gemeenten uit Zuid-Oost-Vlaanderen willen zich samen met inwoners, organisaties en bedrijven engageren om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Zo tracht men de doelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn, te bereiken. Daarnaast wordt ingezet op klimaatbestendigheid om de negatieve effecten te temperen. De stad Zottegem heeft het burgemeestersconvenant ondertekend en is de verbintenis aangegaan om 40% CO₂ te reduceren tegen 2030 en volop in te zetten op klimaatadaptatie.

2011 werd als referentiejaar genomen om in beeld te brengen wat de uitstoot van de provincie is. Hieruit blijkt dat transport een aandeel heeft van 38%.



Figuur 1-40: CO₂-uitstoot Oost-Vlaanderen (Klimaatgezond Oost-Vlaanderen)

5 speerpunten werden door de provincie naar voorgeschoven om de klimaatdoelstellingen te halen:

- Groene energie van eigen bodem
- Klimaatgezonde en aangename woonomgevingen
- Klimaatbestendige, blauwgroene landschappen
- Minder vervuilende kilometers
- Een klimaat-innovatieve economie

1.4.2.6 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem

De procedure van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan is goedgekeurd door de deputatie op 22 april 2004.

Globaal gezien werden vijf basisdoelstellingen omschreven in het GRS:

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

Dit resulteert in een aantal ruimtelijke concepten:

- Bundeling van stedelijke activiteiten binnen de stedelijke vierhoek van Zottegem.
- Gedifferentieerd beleid t.a.v. de kernen buiten de stedelijke vierhoek.
- Optimaliseren uitbreiding van verkeer genererende functies op de N42.
- Bovenlokale wegontsluiting gebeurt van buitenaf.
- Het ontwikkelen van een groene gordel.
- Het maximaal behoud van de open randen t.o.v. de stedelijke vierhoek.

1.4.2.7 Woonomgevingsplan

Er wordt werk gemaakt van Woonomgevingsplan (samen met SOLVA, is opgestart).

1.4.2.8 Overstromingsgevoelige gebieden

De meest gevoelige gebieden bevinden zich in het oosten van de stad, dit komt overeen met de loop van de Zwalmbeek.



Figuur 1-41: Overstromingsgevoelige gebieden (Bron: Geopunt Vlaanderen)

1.4.2.9 Projecten in aanvraag of vergunning reeds toegekend

Momenteel zijn er op verschillende locaties aanvragen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaand wordt een opsomming gegeven van projecten die in aanvraag zijn of die reeds toegekend zijn (niet limitatief):

- Nieuwstraat: te verwachten woonontwikkeling met meergezinswoningen op site Sint-Barbaraschool. Aantal onbekend.
- Musselystraat tussen 14 en 24: te verwachten woonontwikkeling met meergezinswoning(en). Aantal onbekend.
- Bevegemkouter (achterzijde pendelparking); 18 appartementen t.h.v. achterzijde Heilig Hartplein 15. Mogelijks nog bijkomende appartementen links en rechts daarvan, aantallen nog onbekend: uitbouw Bevegemkouter tot volwaardige straat, aantakend op Lyceumstraat.
- Uitbreiding College Ooststraat (school), met diensttoegang via bestaande losweg op Grotenbergestraat
- Sanitary: te verwachten cultuurzaal + muziekacademie met ontsluiting ondergrondse parking (ca. 90 plaatsen) via G. Schockaertstraat + kiss & ride langs G. Schockaertstraat; diensttoegang via verbreedde Beggaardweg (t.h.v. Mont-Martre).
- Sanitary: te verwachten ontwikkeling op site voormalige rijkswachtkazerne Meerlaan 46-46A-48. Aantal onbekend. Ontsluiting via Meerlaan (t.h.v. bestaande inrit terrein).
- Meerlaan: te verwachten meergezinswoningen t.h.v. luchtbal (Meerlaan 1, Meerlaan 5, Meerlaan 2-4-6, Meerlaan 17-21 (met nieuwe toegangsweg op Meerlaan), Meerlaan 63. Aantallen onbekend.
- Mogelijkheid tot oplossing voor parkeerbehoefte KAZ (school) op eigen terrein? Er wordt nu nog gebruik gemaakt **van** de voormalige rijkswachtsite.
- RUP Lelie: te verwachten ontwikkeling fase 3 (met ontsluiting op Erwetegemstraat, nabij spoorwegbrug) en fase 4 (met bijkomende ontsluiting op Tweekerkenstraat + via Leliestraat?)
- RUP Cantaert: te verwachten ontwikkeling fase 1 met ontsluiting t.h.v. bestaande weg aantakend in hoek Grensstraat-Noordstraat; ca. 35 eengezinswoningen; fase 2 = meergezinswoningen met ca. 95 appartementen (voldoen aan parkeernorm 1,5 op eigen site)
- Site brouwerij Crombé, tussen Vestenstraat-Hospitaalstraat-Kapellestraat, met mogelijke ontsluitingen via deze 3 straten; woonontwikkeling; aantal onbekend.
- Bruggenhoek: bijkomende meergezinswoningen op hoek met Voetbalstraat; Bruggenhoek 32-34 (17 appartementen); Voetbalstraat 4 (8 appartementen).
- Elene: mogelijkheid tot aanpassing inrichting Elenestraat t.h.v. passage door dorpskern?
- Velzeke: ontwikkeling resterend woonuitbreidingsgebied tussen Zwartestraat – Provinciebaan – Romeins Plein; (gefaseerd); fase 1 = ca. 54 woningen
- Sint-Maria-Oudenhove: fase 3 en 4 Triamant (assistentieflats); ca. 100 flats; uitvoering onzeker
- Sint-Maria-Oudenhove: project 'Mathilde', Bontestraat-Lammerstraat (91 assistentiefiets); vergunning onzeker
- Project sportaccommodatie na sloop bestaande kantine sportstadion Bevegemse Vijvers (met bijkomende parkings op eigen terrein): mogelijkheid tot vermindering parkeerstroken langs Bevegemstraat?
- Godveerdegemstraat: hoek Leliestraat-Tweekerkenstraat: 24 appartementen (reeds gerealiseerd)
- Godveerdegemstraat: 11 appartementen Godveerdegemstraat. 170; 8 appartementen Godveerdegemstraat. 196; 14 appartementen Godveerdegemstraat. 149-157.

1.4.3 Verkeerskundige planningscontext

1.4.3.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

In oktober 2013 werd het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering.

De vijf hoofddoelstellingen uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn:

- Vrijwaren van de bereikbaarheid: op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- Garanderen van de toegankelijkheid: op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven;
- Verzekeren van de verkeersveiligheid: de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid: ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;
- Terugdringen schade aan milieu en natuur: schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit toe.

Voor deze doelstellingen wordt een concrete beleidsstrategie uitgezet bestaande uit een set van dragende maatregelen met als doel de geconcretiseerde beleidsambities te realiseren. De concrete doorvertaling en uitdetaillering van deze algemene doelstellingen dient te gebeuren via de lokale mobiliteitsplannen.

Volgende punten zijn van belang bij de vernieuwing van het mobiliteitsplan:

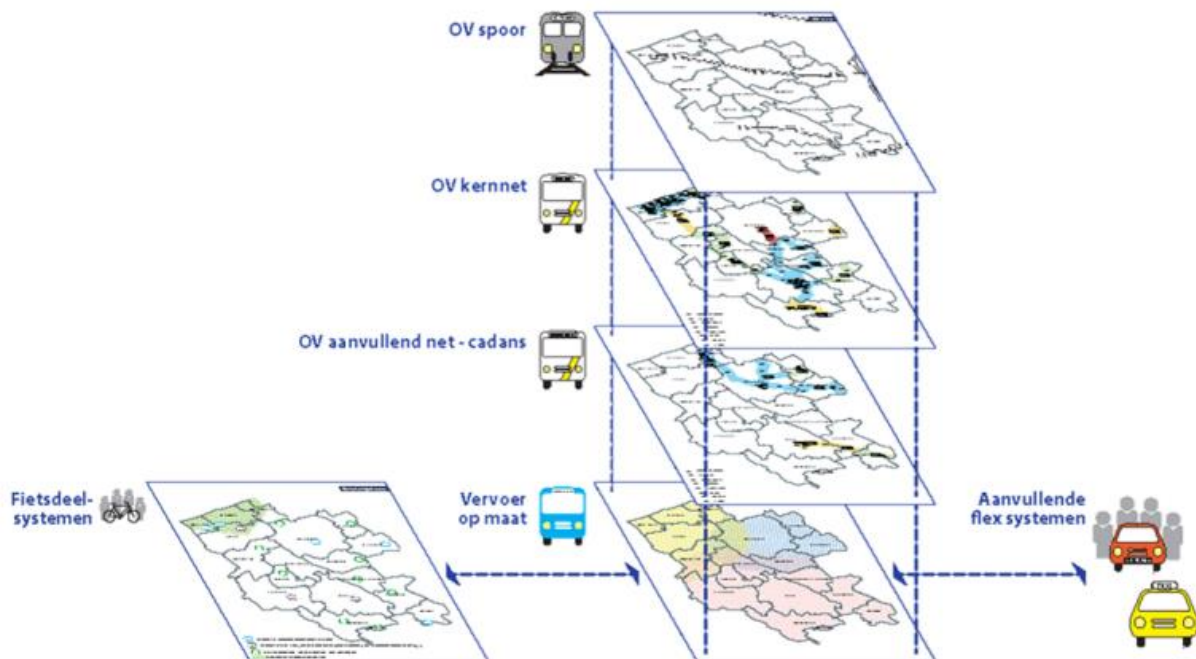
- Het streven naar het duurzaam, betaalbaar en sociaalrechtvaardig multimodaal mobiliteitsmodel, wat impliceert betere bereikbaarheid van de economische knooppunten, vermindering van de negatieve effecten naar het milieu en natuur, betere leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- Verbetering van multimodale informatie voor de reizigers, zowel thuis als onderweg, en heldere en eenduidige betaalsystemen;
- Verdere ontwikkeling van functionele en recreatieve fietsroutenetwerk.

1.4.3.2 Vervoerregio Vlaamse Ardennen

Op 3 april 2019 werd het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid⁵ aangenomen door het Vlaams Parlement. Als laatste stap werd het decreet op 26 april 2019 bekrachtigd en afgekondigd door de Vlaamse Regering.

Om basisbereikbaarheid mogelijk te maken, wordt er ingezet op nauwe samenwerking tussen de verschillende partijen: de betrokken gemeentes, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, De Vlaamse Waterweg, Provincie Oost-Vlaanderen, NMBS en Infrabel kiezen samen voor een gezamenlijke en multimodale aanpak van de mobiliteitsuitdagingen binnen hun regio.

In essentie wordt met verschillende netten gewerkt. Op het hoogste niveau is er het treinnet die de ruggengraat vormt van het openbaar vervoer en voornamelijk als interregionale verbinding dienstdoet. Het tweede niveau wordt gedefinieerd als een kernnet van trams en bussen. Deze zijn complementair met het treinnet en beantwoorden de vraag op de grotere assen. Het derde niveau wordt ingevuld door het aanvullend net van bussen. Dit zijn hoofdzakelijk aansluitingen naar de hoofdlijnen van het kernnet en naar stations. 'Functionele ritten' zoals woon-werk en woon-schoolverkeer behoren hier eveneens toe. Daar waar het aanvullend net vooral een 'ontsluitende' en 'voedende' functie heeft, is het kernnet vooral 'verbindend'. Tot slot is er het vervoer op maat op het vierde en laagste niveau. Hier worden de vervoersnoden die niet ingewilligd worden door de hogere netwerken opgevangen. Deze vervoersoplossing op lokaal niveau is een optelsom van een divers vervoersaanbod.



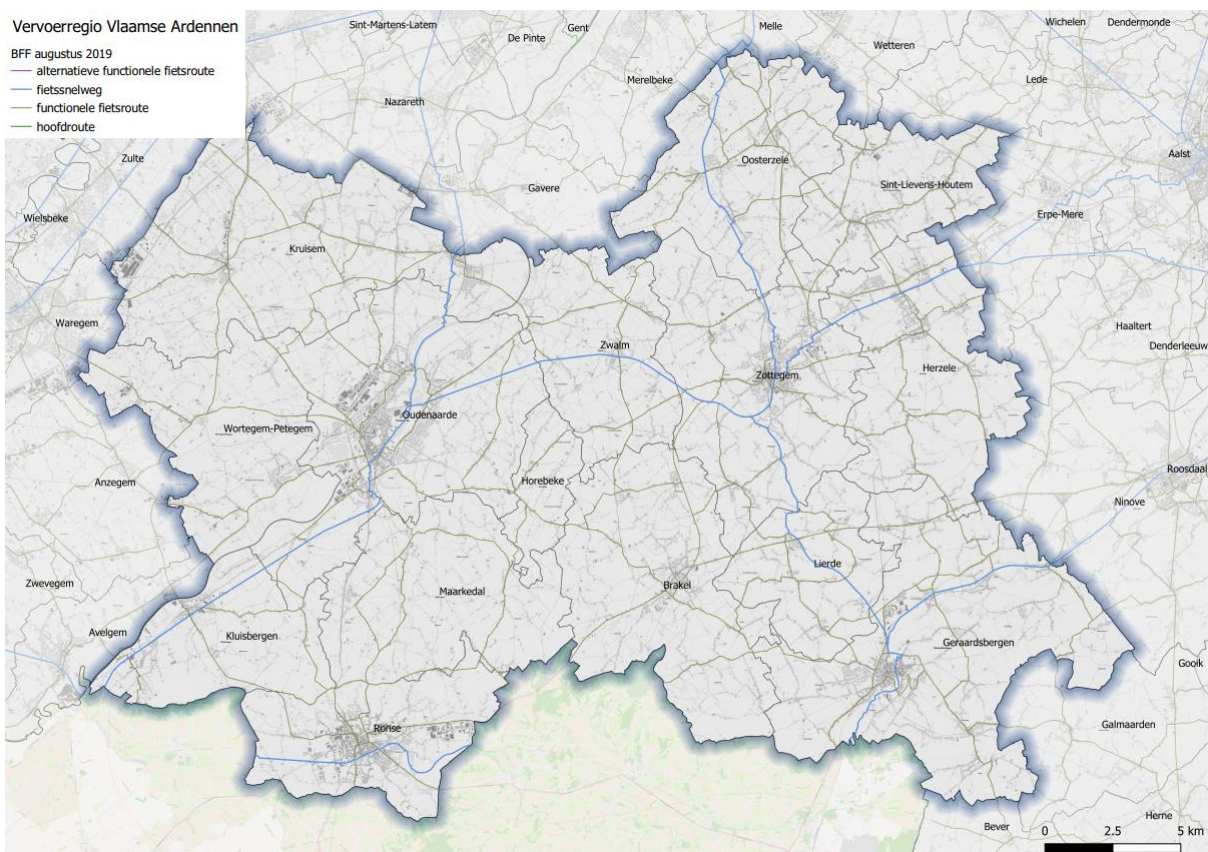
Figuur 1-42: Principe vervoerregio's

⁵ Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen (Bron: MOW)

Vlaanderen wordt ingedeeld in 15 vervoerregio's. Zottegem maakt, samen met 14 andere gemeentes, deel uit van de vervoerregio Vlaamse Ardennen. Dit vervoersplan zou gefinaliseerd worden tegen de zomer van 2020.

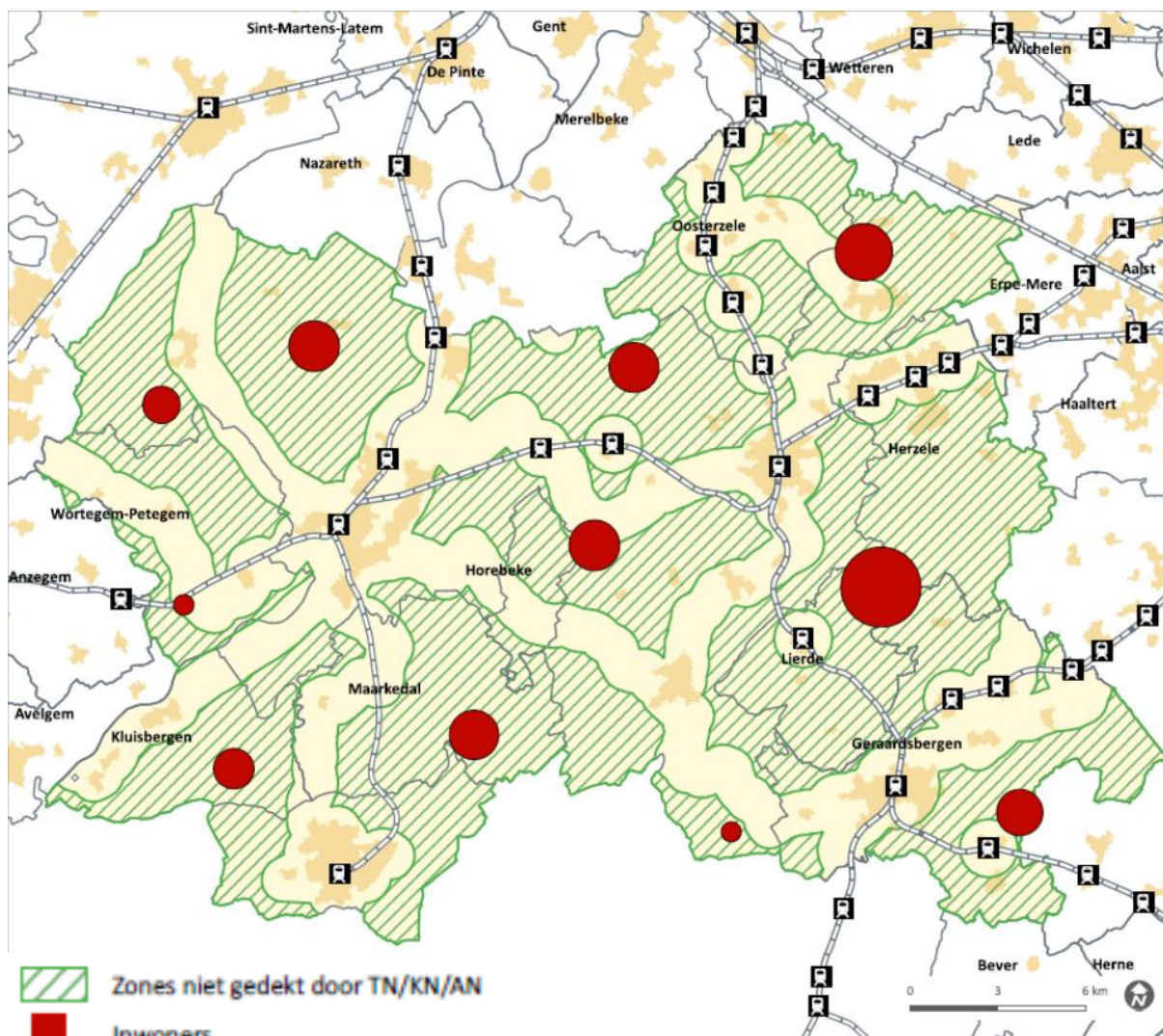
Volgende uitdagingen voor de vervoerregio worden gedefinieerd:

- Kwalitatief openbaar vervoer in een dunbevolkte regio: De spoorlijnen zullen hierbij een belangrijke rol blijven spelen. Het gaat hierbij over de noord-zuid lijnen naar Ronse en Geraardsbergen en de lijn tussen Kortrijk en Brussel. Verder kan de rol van belbussen en deelsystemen, maar ook taxi's herdacht worden om de "last miles" te volbrengen.
- Functionele fietsverplaatsingen populair maken in een heuvelachtige regio: belangrijk om te focussen op verbindingen tussen woonkernen.
- Impact van doorgaand verkeer in de kernen beperken: het herdenken van bijvoorbeeld steenwegen.



Figuur 1-43: Vervoerregio Vlaamse Ardennen

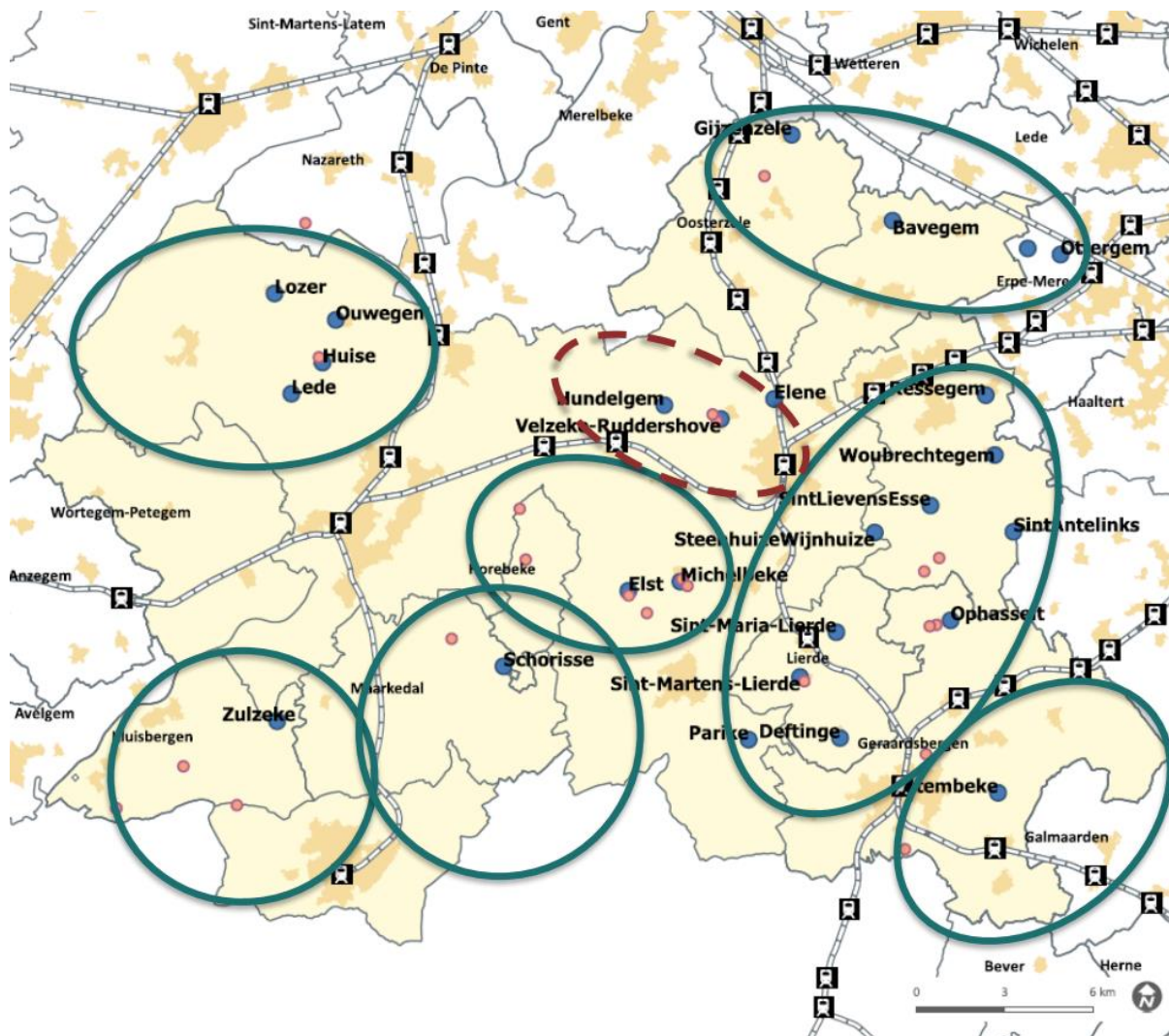
Uit een dekkings- of GAP-analyse blijkt dat tijdens spitsperiodes 88% van de bevolking en 91% van de zones van tewerkstelling bediend worden door het kern-, aanvullend of functioneel net.



Figuur 1-44: Dekkingsanalyse VVR Vlaamse Ardennen

Er worden in de Vlaamse Ardennen een zevental locaties voorgesteld voor het invoeren van een flexbus. Deze moet instaan voor het lokale vervoersaanbod of 'het vervoer op maat'. Voor Zottegem wordt voor de regio rond Velzeke een semi-flex concept voorgesteld. Er bevindt zich namelijk een zorgcampus met verschillende instellingen (BuSo-school, psychiatrisch centrum) en ook een recreatieve attractiepool (archeologisch centrum). Het idee van de semi-flex bus is om een vast traject te voorzien in beide richtingen van 1x per uur tussen Zottegem en Velzeke. De dienstregeling is hierbij afgestemd op de treinuren in Zottegem. Deze ritten kunnen flexibel verdergezet worden richting Zwalm.

Verder wordt er gewezen op het belang van de 'last mile' of het voor-/natransport. Zo ligt in Zottegem net als in andere kleinstedelijke gebieden het bedrijventerrein in de buurt van een belangrijk station, maar niet op wandelafstand (800m). Deelfietsen kunnen hiervoor een oplossing bieden en een duurzamer verplaatsingsgedrag bevorderen. Indien reliëf een hinderpaal vormt binnen de lokale context kunnen eventueel elektrische deelfietsen voorzien worden.



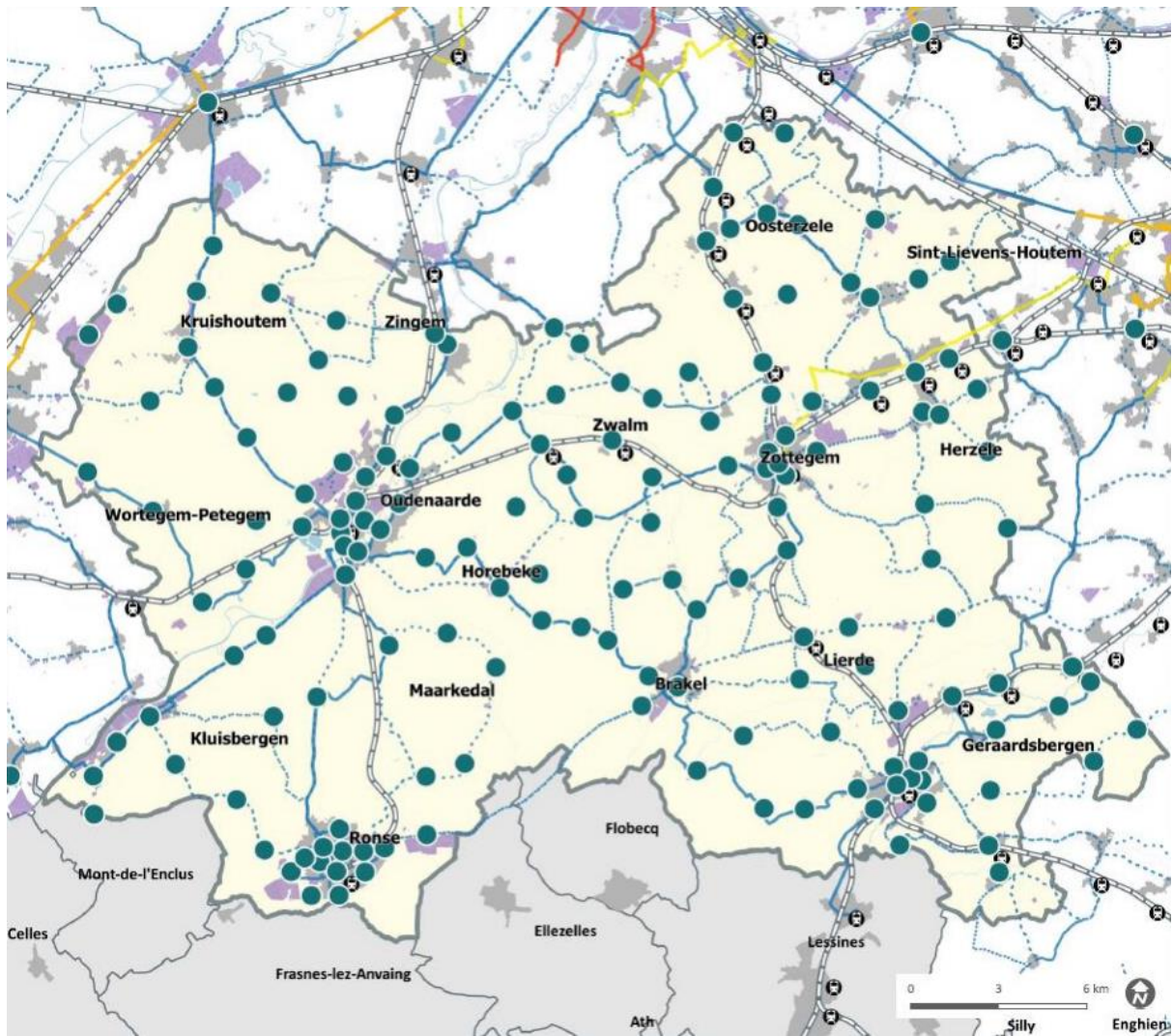
Figuur 1-45: Inschatting operationele flexibusgebieden VVR Vlaamse Ardennen

Mobipunt

Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren (VVR Vlaamse Ardennen, 2020).

Er worden mogelijke locaties voorgesteld voor mobipunten in de vervoersregio van de Vlaamse Ardennen (zie Figuur 1-46). Dit gebeurt op basis van de aanwezigheid van openbaar vervoer, attractiepolen, bedrijventerreinen fietsvoorzieningen... Wat betreft inrichting, hiërarchie en financiering werd in de conceptnota evenwel nog niets vastgelegd.

De beslissingen die genomen worden mbt de Mobipunten zullen geïntegreerd worden in het mobiliteitsplan.



Figuur 1-46: Voorlopige aanduiding mobipunten VVR Vlaamse Ardennen (conceptnota)

1.4.3.3 Mobiliteitsplan omliggende gemeenten

Zottegem is omgeven door enkele buurgemeenten, elk met hun eigen visie en beleidsplannen. Het vernieuwde mobiliteitsplan dient ook afstemming te zoeken met de beleidsplannen van haar buurgemeenten.

Buurgemeente	Datum	Grensoverschrijdende Wegen	Categorisering Zottegem	Categorisering grensgemeente
Gavere	2015	-	-	-
Sint-Lievens-Houtem	Herziening lopende	-	-	-
Lierde	2014	N8	Sec. II	Sec. II
Brakel	2012	-	-	-
Zwalm	2012	N46	Sec. II	Sec. II
Oosterzele	2018	N42	Prim. II	Prim. II
Herzele	Herziening lopende	N46 N42 N8	Sec. II Prim. II Sec. II	Sec. II Prim. II Sec. II

1.4.3.4 Mobiliteitsplan Zottegem (verbreed en verdiept in 2012)

Het mobiliteitsplan van Zottegem dateert uit 2001 en werd verbreed en verdiept in 2012.

Onderstaand worden de krachtlijnen weergegeven voor de drie werkdomeinen.

- **Werkdomein A** (ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit): Het mobiliteitsplan wordt afgestemd op het masterplan voor de stad. Er wordt daarnaast gestreefd naar de realisatie van een “hoefijzerstructuur” of een “verdeelweg”. Dit is de ontsluitingsstructuur voor doorgaand verkeer en voor de ontsluiting van Zottegem. Deze structuur bestaat uit volgende assen:
 - o Meerlaan
 - o Wolvenstraat
 - o Molenkouter tussen Wolvenstraat en Kasteelstraat
 - o Kasteelstraat tussen Molenkouter en Graaf Van Egmontstraat
 - o Graaf Van Egmontstraat tussen Kasteelstraat en de Heldenlaan
 - o De Heldenlaan tussen Graaf Van Egmontstraat en Laurens de Metsstraat
 - o Laurens de Metsstraat
 - o Broeder Mareslaan
 - o GodveerdegemstraatDeze assen werden geselecteerd als lokale wegen type I of II.



- **Werkdomein B** (ontwikkeling netwerk per vervoerswijze): Een aandachtspunt is hier onder andere een herinrichting van de wegen en de opmaak van een snelheidsplan dat hiermee in overeenstemming is. Er worden maatregelen voorgesteld voor de verblijfsgebieden. Voor het centrum wordt een hoofdstructuur met assen uitgewerkt. Deze wordt een ruimtelijk-structurend vermogen toegekend zodat ze als hefboom kunnen fungeren voor stedenbouwkundig stedelijk beleid.
 - o De noord- zuidas Heldenlaan – Hoogstraat verbindt de randparking Meersstraat, het Egmontkasteel (Cultureel Centrum) en de kleinhandelsconcentratie Heldenlaan – Markt – Stationstraat met de Luchtbal
 - o De noord-zuid as Bevegem verbindt de pendelparking en rustoord Ter Deinsbeke met het station, de pendelparking broeder Mareslaan en het AZ Sint – Elisabeth
 - o De oost – westas vormt via het winkelcentrum Stationsstraat en de spoorwegtunnel de link tussen beide noord- zuidassen, en verbindt verder de schoolomgevingen Kollegestraat en het sportcomplex Bevegemse Vijvers met de Binnenstad.Verder worden richtlijnen meegegeven voor het fietsroute- en openbaarvervoernetwerk, parkeerbeleid en verkeersveiligheidsmaatregelen.

- **Werkdomein C** (ondersteunende en organisatorische maatregelen): De krachtlijnen hier zijn het vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van tarifiering als instrument en worden richtlijnen meegegeven met betrekking tot algemene sensibilisering, specifieke marketing, handhaving, verdere beleidsondersteuning en tot slot monitoring en verdere evaluatie.

1.4.3.5 Mobiliteitsstudie stationsomgeving Zottegem

Door een hoge parkeerdruk in Bevegem en de achterkant van het station, stelt de NMBS een parkeertoren voor. In 2019 werd een mobiliteitsstudie gedaan over de stationsomgeving van Zottegem. De plannen zijn stilgevallen door protest van buurtbewoners. Enkele specifieke zaken uit deze studie zijn weliswaar relevant en werden reeds opgenomen in het mobiliteitsbeleid van de stad.



Figuur 1-47: Situering knelpunten (bron: mobiliteitsstudie stationsomgeving, 2019)

Op basis van verzamelde gegevens en inventarisatie werden verschillende knelpunten in het projectgebied geanalyseerd.

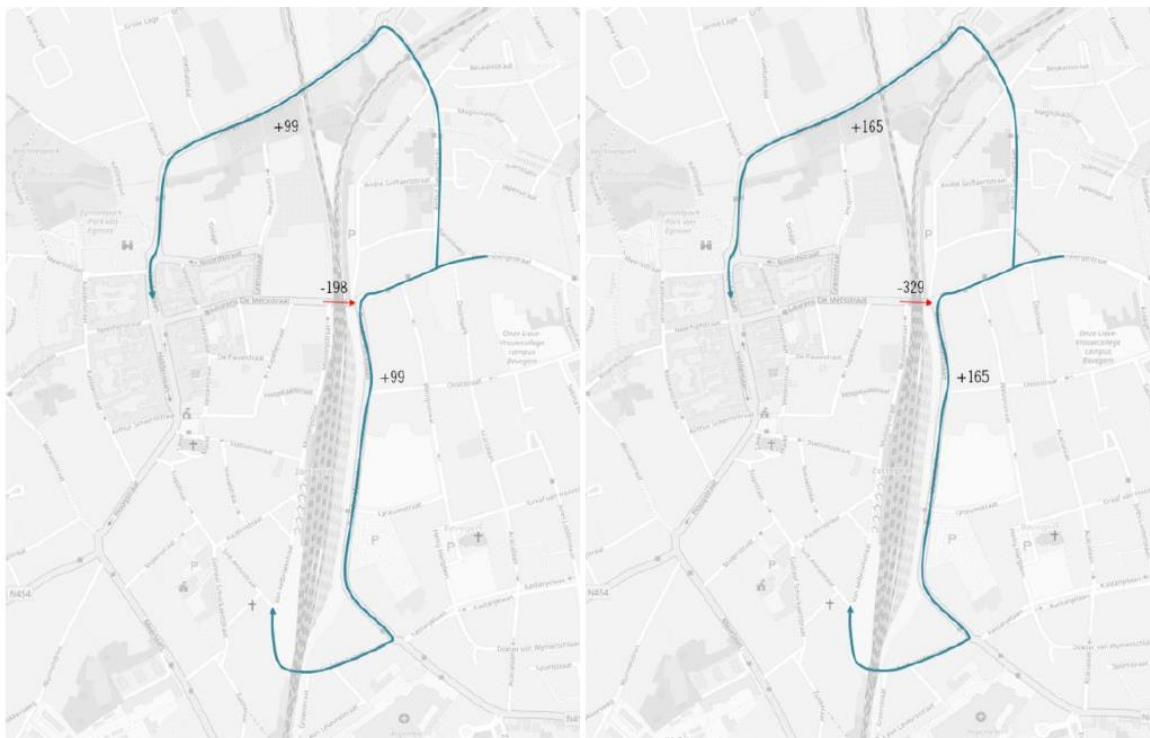
- A. Kruispunt Grotenbergstraat x Musselystraat
- B. Spoortunnel
- C. Kruispunt Grotenbergstraat x Broeder Mareslaan
- D. Kruispunt Broeder Mareslaan x Ooststraat
- E. Oversteekpunten Broeder Mareslaan
- F. Kruispunt Broeder Mareslaan x Lyceumstraat
- G. Bocht Broeder Mareslaan
- H. Kruispunt Broeder Mareslaan x Godveerdegemstraat

Met behulp van een microsimulatie wordt een beeld gegeven van de huidige verkeerssituatie in het projectgebied. Op basis van een terreinbezoek en de gesimuleerde wachtrijen, wordt gesteld dat de wachttijden beperkt zijn, maar wel relatief duidelijk worden gedurende piekmomenten.

De huidige circulatie en twee alternatieve circulatievarianten worden uitgewerkt en krijgen een toebedeling van de bestaande en toekomstige verkeersstromen.

Er werden drie potentiële, toekomstige varianten uitgewerkt:

- A: realisatie pendelparking, zonder circulatiewijzigingen
- B: realisatie pendelparking met eenrichtingsverkeer onder het spoor en in de Laurens de Metsstraat



Figuur 1-48: Verschuiving verkeersbeweging door enkelrichting Spoortunnel: OSP en ASP (bron: mobiliteitsstudie stationsomgeving, 2019)

- C: realisatie pendelparking met knip in de Lyceumstraat



Figuur 1-49: Verschuiving verkeersbeweging door knip Lyceumstraat (bron: mobiliteitsstudie stationsomgeving, 2019)

Uit de analyse blijkt dat variant B als meest optimale variant is op vlak van doorstroming en ruimte voor duurzame modi.

Er werden een aantal voorstellen gedaan m.b.t. de voorrangregeling op kruispunten:

- Voorrangwijziging Broeder Mareslaan x Grotenbergstraat met eventueel 2 rijstroken op de Broeder Maereslaan.

- Voorrang aan Broeder Mareslaan ter hoogte van de Lyceumstraat, de Ooststraat en de Kastanjelaan omwille van wegencategorisering
- Voorrang aan Broeder Mareslaan ter hoogte van Godveerdegemstraat omwille van wegencategorisering en verkeersveiligheid. Dit werd inmiddels gerealiseerd.

De Broeder Mareslaan vervult een belangrijke rol bij het verbinden van fietssnelwegen. Hiervoor dienen, in geval nieuwe fietsinfrastructuur voorzien wordt, een aantal parkeerplaatsen geschrapt te worden. Er wordt in de studie geopteerd voor een dubbelrichtingsfietspad in de Broeder Mareslaan aan de kant voor de spoorweg. Tussen de Ooststraat en de Grotenbergestraat wordt het dubbelrichtingsfietspad op talud gelegd. Er wordt een fietssuggestiestrook aan de noordzijde van de Broeder Mareslaan voorgesteld. Hier werd evenwel nog niets over beslist.

1.4.3.6 Streefbeeld overwegen stad Zottegem

De stad Zottegem en Infrabel willen anticiperen op uitdagingen op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Daarom werd er in het streefbeeld overwegen een overwegvrij mobiliteitsalternatief uitgedacht voor het grondgebied. Door het realiseren van het streefbeeld ontstaat volgens de initiatiefnemers een beter evenwicht tussen auto, fiets en openbaar vervoersvoorzieningen, welke ook de verkeersleefbaarheid en woonkwaliteit van de omgeving ten goede komt. Het streefbeeld is afgestemd op het mobiliteitsplan (2012) van de stad Zottegem. Ook de aanleg van nieuwe fietspaden (deels op Infrabeldomein) past binnen deze beleidsvoering. Dit is dan ook een streefverbintenis tussen Infrabel en de Stad Zottegem.



Figuur 1-50: Situering overwegen

Lijn 122:

- OW 72 Rijkbos: overweg wordt afgesloten en vervangen door voetgangersbrug, concreet plan wordt uitgetekend door Infrabel.
- OW 69 Nelekouter: overweg wordt afgesloten, realisatie van fietstunnel ter hoogte van Erwetegemstraat. Deze overweg werd inmiddels afgesloten.
- OW 68 Eekhout: wegbrug of wegtunnel wordt voorzien.
- OW 64 Klein Holland: overweg wordt afgesloten, haalbare alternatieve ontsluiting wordt voorgesteld.

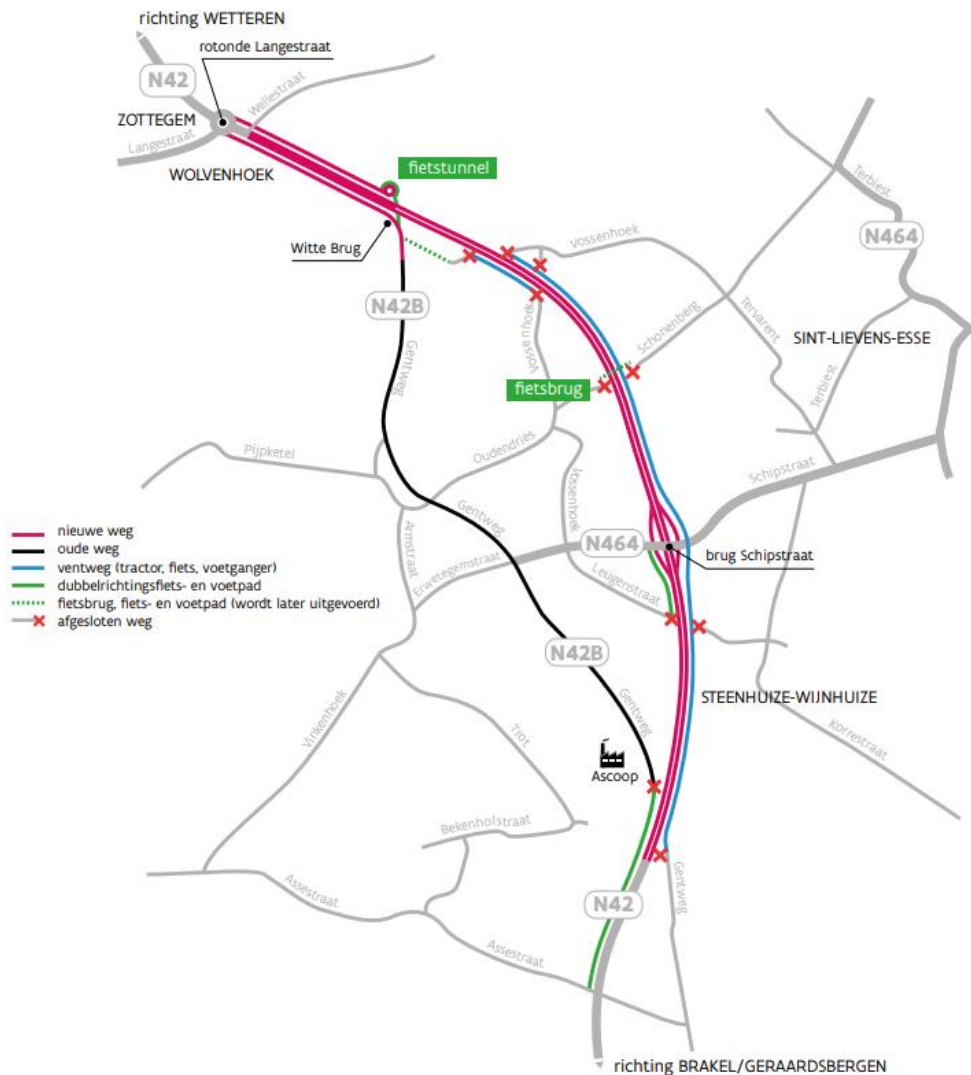
Lijn 89:

- OW 40 Leeuwergemstraat: overweg wordt afgesloten.
- OW 41 Lageweg: overweg wordt afgesloten, een alternatieve weg die zorgt voor ontsluiting via N42 in beide rijrichtingen wordt voorgesteld. In omgeving van de overweg wordt een fietstunnel voorzien om de aansluiting met geplande fietssnelweg te garanderen.
- OW 45 Meerlaan: vervanging met brug ter hoogte van groenstraat wordt voorzien (RUP LELIE)
- OW 48 Traveins: overweg wordt vervangen door een wegtunnel ter hoogte van de overweg en een fietstunnel op een locatie nabij Traveins in functie van de geplande fietssnelweg naar Zwalm ten zuiden van de spoorlijn.
- OW 50 Zottegemsesteenweg: overweg wordt vervangen door een brug.

1.4.3.7 Rechttrekking N42

De N42 geldt als een drukke verkeersas en ontsluitingsas voor Zuid-Oost-Vlaanderen. De weg maakt de verbinding tussen de E40 in Wetteren en Geraardsbergen/Brakel.

- Er is momenteel een ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak voor de N42 voor het deel tussen Wetteren (E40) en Zottegem (tot N46 te Oombergen).
- Voor Zottegem zal de N42 langsheen het bestaande tracé heraangelegd worden.
- De meest ingrijpende werken vinden plaats op het grondgebied van Herzele. Daar werd beslist om het segment tussen de Witte Brug en het bedrijf Ascoop van de N42 te verleggen. Het archeologisch vooronderzoek is van start gegaan begin 2020, na goedkeuring van de stedenbouwkundige vergunning kan de startdatum vastgelegd worden.



Figuur 1-51: Nieuwe N42 (Bron: AWV)

1.4.3.8 Analyse van de schoolomgevingen (zomer 2019)

In de zoektocht naar een manier om de zones 30 aan de schoolomgeving extra te accentueren, zoals voorzien in het mobiliteitsplan en het BBC, werd in kader van het Octopusplan, een analyse van de schoolomgevingen uitgevoerd.

Volgende algemene adviezen werden geformuleerd:

1. Plaatsen van de Octopuspalen ter markering van de zones 30 aan de schoolomgevingen: (gerealiseerd)
2. Organisatie van acties i.s.m. school + wijkagenten om mensen te sensibiliseren voor een correct gedrag aan de schoolpoort cf. actie De Groene Poort
3. Blijven inzetten op acties als Strapdag om kinderen te mobiliseren om te strappen - doen de scholen nu via Octopus omdat we Octopusgemeente zijn.
4. Sensibiliseren naar het gebruik van nabijgelegen parkings + het laatste eindje te voet naar school (zowel voor ouders als voor leerkrachten) naar het voorbeeld van De Groene Poort (passerelle Triamant).
5. Vergroenen van de schoolomgevingen (gemiste kans bij de Smidse en Sint- Andriessteenweg) – meenemen als idee voor toekomstige projecten bv. boompjes planten in de Lindestraat
6. Opwaarderen van alle trage wegnennetwerk in de buurt van scholen – zullen mee worden opgenomen in het plan van aanpak voor de TW + in punt 7 en 8
7. Opmaak schoolvervoersplannen - fase 2 (schooljaar 2018-2019) zijn klaar
8. Opmaak digitale schoolroutekaarten - fase 2 (schooljaar 2018-2019) (gerealiseerd)
9. Duidelijke communicatie naar de scholen/ ouders/ burgers dat de Stad resoluut kiest voor vergroening/ verfraaiing en veiliger maken van de schoolomgevingen en niet voor extra parkeerdruk aan de schoolpoorten (beleidsbeslissing) - eventueel folder laten maken cf. voorbeeldjes in Asse.

Volgende aspecten werden aanbevolen op te nemen in het nieuwe beleids- en beheerscyclus (BBC) (2020-2025)

1. Verbeteren en vergroenen oversteekplaatsen
2. Duidelijker voetgangerszone rond de volledige cluster Grotenberge
3. Aanpassen van doorgang aan de dokterspraktijk in de Oombergestraat
4. Uitbreiden van het voetpad aan de schoolingang in de Ooststraat
5. Aanleg van een voetpad achter de bomenrij tussen de schoolomheining en de Kollegestraat (bijvoorbeeld vlonderpad)
6. Barrières aanbrengen op de parkeerplaatsen, zodat de geparkeerde auto's niet meer op het voetpad kunnen staan aan de BSGO
7. Duidelijker voetgangerszone aan de ingang van de BSGO
8. Verhogen oversteekplaats Sint-Barbaracollege centrum
9. Heraanleg Romeins plein met verbreden zone 30 schoolomgeving + leggen link met parking + trage wegen achter de kerk (zeker met het oog op de ontwikkeling van de wijk Zwartestraat)

Er werden een aantal 'quick wins' geformuleerd. Deze zijn intussen grotendeels gerealiseerd. Er zijn echter nog geen grote ingrepen gebeurd.

1.4.4 Besluit

Bovenstaande beschreven planningscontext bevat duidelijke richtlijnen met betrekking tot het te voeren mobiliteitsbeleid, zowel op Vlaams, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau. De betere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling vormt een rode draad doorheen deze mobiliteitsplannen. Dit zal ook doorwerken in het gemeentelijk beleidsplan.

Volgende ruimtelijke ontwikkelingen zijn relevant:

- RUP Lelie, Zwartstraat
- RUP Klooster Sint-Maria – Oudenhove (voorlopig on hold)
- RUP Cantaert

Vanuit decreet basisbereikbaarheid zullen nieuwe vervoersystemen ontwikkeld worden. Beide structuren (ontsluiting en ruimtelijke ontwikkeling) zullen op elkaar afgestemd worden. Verder zal het vervoerregioplan de voornaamste beleidslijnen uitzetten met betrekking tot de hogere netwerken (Trein-, Kern- en aanvullend net). Het mobiliteitsplan vormt een aanvulling hierop op het lokale niveau en heeft voornamelijk betrekking op de "last mile". Dit is het voor- en natransport bij gebruik van het OV.

Met betrekking tot de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer werd een hoefijzerstructuur uitgewerkt. Er moet nagegaan worden hoe dit kan afgestemd worden met de maatregelen uit de mobiliteitsstudie voor de ontwikkeling van de stationsomgeving.

Een bijzondere aandacht moet gaan naar de schoolomgevingen.

Wegen krijgen over het algemeen dezelfde wegencategorisering toebedeeld door de buurgemeenten. Niet alleen op vlak van gemotoriseerd verkeer, maar ook bij de uitvoering van fiets- en openbaar vervoersprojecten zal rekening dienen gehouden te worden met een goede afstemming op het beleid van de buurgemeenten.

1.5 Inzicht in de visies van de verschillende actoren

1.5.1 Stad Zottegem

De visie van de stad komt aan bod in de sneltoets.

1.5.2 Departement MOW/AWV

Knelpunten uit de oriëntatienota van het mobiliteitsplan Zottegem:

- De belangrijkste ontsluitingsweg voor Zottegem is de N42 ten westen van de stad. De weg loopt ter hoogte van de gemeente Herzele doorheen de kern van Wijnhuize. De N42 ontsluit het gebied richting E40 te Wetteren. De weg dient eveneens als drager van activiteiten en bedrijvigheid op regionaal niveau.
- De N46 (Aalst-Oudenaarde) en de N8 (Brakel-Ninove) liggen respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de stedelijke vierhoek en zorgen voor de bereikbaarheid van de kernen buiten het stedelijk gebied.
- Langs verschillende verbindingswegen tussen de stadskern en deelgemeenten ontbreken goede en veilige fietspaden

Daarom graag:

- Afstemmen van het gemeentelijk mobiliteitsplan op het regionale mobiliteitsplan (inkantelen).
- Rekening houden met de inrichtingsplannen die reeds in opmaak zijn (GIP=Geïntegreerd investeringsprogramma) in het gemeentelijk mobiliteitsplan, met name:
 - o De doortrekking van de N42 door Sint-Lievens-Esse - uitvoering in voorbereiding;
 - o De ombouw van de N42 tussen de E40 en "De Vos" (N42 x N46) - uitvoering in voorbereiding;
 - o Herinrichting N46 (kmp 13,1 - 17,3) van "De Vos" tot midden het segment tussen Lindenstraat – Windmolenstraat - de uitvoering voor de herinrichting is in voorbereiding
 - o Herinrichting N454 Langestraat - N454a Tweekerkenstraat - studie in voorbereiding
- Het uitwerken van de ontsluitingsprincipes van regionale en bovenlokale bedrijventerreinen in functie van de (nieuwe) wegcategorie.
- Aandacht voor de wegcategorisering N454a Tweekerkenstraat versus Godveerdegemstraat (Na ruil in 2018), waarbij rekening wordt gehouden met de gemaakte beslissing AWV en de stad voor de herinrichting van de kruispunten.
 - o N454a Tweekerkenstraat - N454a Langestraat
 - o Godveerdegemstraat - Jasmijnstraat
 - o N454a Tweekerkenstraat – Jasmijnstraat
- De ontsluiting van het RUP "Lelie" op de doorstroming van de N454a Tweekerkenstraat.
- Waarborgen selectieve bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van woonplaatsen (wijken, woonkernen, deelgemeenten) en tewerkstellingsplaatsen (bedrijventerreinen);
 - o De doorstroming (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid moet verbeterd worden in functie van de wegcategorisering, opgehangen aan de wegcategorisering van het regionaal mobiliteitsplan
- Waarborgen van de bereikbaarheid en doorstroming van alle knooppunten op de N42 en N46.
- Afstemmen van de netwerken van alle vervoersmodi (fiets, vrachtwagens, auto, openbaar vervoer, voetgangers) met elkaar op een correcte manier en met een coherente visie. Toepassen van STOP-principe. Adhoc- oplossingen zijn niet meer aan de orde.
- Extra aandacht voor de zwakke weggebruiker in de omgeving van Sint-Andriessteenweg - Molenkouter die momenteel geen veilige route hebben richting centrum omwille van het huidig gevoerde parkeerbeleid.
- Aandacht voor de vrachtroutes op het grondgebied van Zottegem. Is de route N42 - N454 Langestraat - N454a Tweekerkenstraat - N462 - N8 richting Brakel wenselijk? Is het niet beter om N42 - N8 volgens de categorisering af te dwingen waarbij rekening wordt gehouden met het regionale mobiliteitsplan.
- Aandacht voor de fietsverbindingen op lokaal niveau, zowel recreatief als functioneel rekening houdend met het regionale mobiliteitsplan. De missing links worden in het actieplan opgenomen. Inrichtingsprincipes worden op projectniveau bepaald.

1.5.3 De Lijn

De prioriteit van De Lijn is het uitvoeren van het OV-plan van Vervoerregio Vlaamse Ardennen. Het OV-netwerk dat in de Vervoerregioraad werd goedgekeurd, zou De Lijn graag maximaal gefaciliteerd zien op vlak van doorstroming, betrouwbaarheid en uitbouw van haltes.

Verder wil de Lijn graag nauw betrokken worden bij de opmaak van een alternatief circulatieplan, gezien de implicaties daarvan op het OV-aanbod in Zottegem.

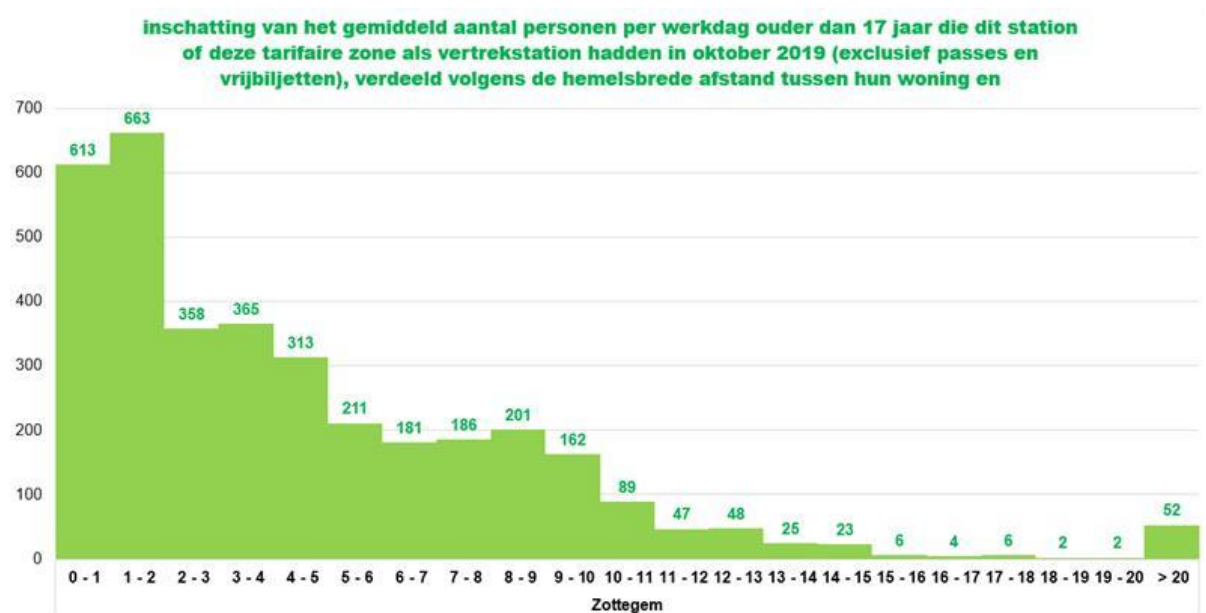
1.5.4 Provincie Oost-Vlaanderen

Binnen de fietsroutenetwerken zijn verschillende hiërarchische netwerken op elkaar afgestemd; fietssnelwegen, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en lokaal functioneel fietsroutenetwerk. Wat betreft de fietssnelwegen wil de provincie Oost-Vlaanderen het netwerk zo vlug mogelijk realiseren en treedt hierbij hoofdzakelijk op als bouwheer. Door middel van fietssubsidies worden steden en gemeenten aangezet tot het optimaliseren van de fietsinfrastructuur van de op elkaar aansluitende fietsnetwerken. Ook trage wegen vormen een belangrijke aanvulling op het fietsnetwerk en kunnen als veilige alternatieven worden aangeboden voor functionele verplaatsingen. Het aanbieden van veilige infrastructuur is een belangrijk gegeven, maar kan niet worden losgekoppeld van het sensibiliseren van burgers inzake verplaatsingsgedrag

1.5.5 Infrabel

De visie van Infrabel ligt in lijn met het streefbeeld besproken bij 1.4.3.6

1.5.6 NMBS



Figuur 1-52: Inschatting afstand tot station voor pendelaars (NMBS)

De parking van de NMBS had bij een telling van 28/11/2019 een bezettingsgraad van circa 80%. Ook uit voorgaande tellingen blijkt een gelijkaardige bezettingsgraad te zijn. Bij een onveranderd parkeerbeleid in de omgeving stelt de NMBS op haar parking vast dat er momenteel geen bijkomende behoefte is om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. In het zoeken naar een definitieve oplossing voor het parkeren rond het station wordt door de NMBS voorgesteld om in een eerste fase, samen met de stad, het betalend parkeren in te voeren zodoende de reële vraag naar het aantal parkeerplaatsen te kunnen bepalen. Om in een tweede fase aldus naar een gedegen (stedelijke) ontwikkeling te gaan die een meerwaarde kan leveren voor de stationsomgeving (eventueel aan de hand van een

multifunctionele stedelijke verdichting op maat van de stad). Over wat de definitieve oplossing hierbij zal of kan zijn, worden in deze fase nog geen mogelijkheden uitgesloten. In het verleden heeft de NMBS reeds parkeertorens opgericht waar na realisatie blijkt dat er een zeer lage bezettingsgraad is (in sommige gevallen mede omwille van een niet afgestemd parkeerbeleid met de stad) en wenst dit dan ook in de toekomst te vermijden. De NMBS wenst aldus voorbehoud te maken bij het principieel als uitgangspunt de realisatie van een parkeertoren te hanteren.

De NMBS hanteert in haar stationsomgeving het STOP-principe en wenst daar verder op in te zetten om zo mede de modal shift naar meer duurzame vervoersmodi te stimuleren. De NMBS zet daarbij zelf enerzijds in op een uitbreiding van de fietsenstallingen maar anderzijds onder meer ook, zonder de eigen toekomstige ontwikkelingen in het gedrang te brengen, in het faciliteren van de fietssnelwegen en de uitbouw van de mobipunten. De stationsomgeving wordt tevens beschouwd als een dynamisch gegeven dat onderhevig is aan wijzigingen zoals de ruimtelijke behoeften en de veranderende maatschappelijke noden. Hierbij kan onder meer de laatste jaren het zeer sterk toegenomen succes van de elektrische fietsen geduid worden. In het algemeen kent het gebruik van de fiets de laatste jaren een sterke stijging die duidelijk de vraag naar bijkomende (beveiligde) fietsenstallingen mee heeft doen toenemen. De NMBS is dan ook vragende partij om meer aandacht te hebben voor de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer in een stationsomgeving en om het station als een (tussen-)bestemming, als transporthub te beschouwen. Doorgaand verkeer door een dergelijke transporthub wordt dan ook bij voorkeur ontmoedigd ten einde de fluxen van de (trein-)reizigers tussen de verschillende vervoersmodi, die als voor- of natransport worden gebruikt, niet onnodig te doorkruisen. Indien doorgaand verkeer (zowel auto's als fietsen (m.n. fietssnelwegen)) omwille van de ruimtelijke beperkingen niet anders kan georganiseerd worden, dient er aandacht te zijn voor voldoende veilige oversteekplaatsen.

1.5.7 Omliggende buurgemeenten

1.5.7.1 Gavere

1.5.7.2 Oosterzele

De overeenstemming met Zottegem inzake het zonale snelheidsplan is 100% met uitzondering van het lopende dossier Sparrenbosdreef. Beide plannen werden uitgewerkt volgens de norm 30 en 50 km/u waarbij 70 km/u uitzondering wordt

Voor de LFF Houte – Sonseindestraat wijst Oosterzele op de mogelijkheid tot een intergemeentelijk fietspadenproject.

Daarnaast haalt de gemeente het (eigen) streefbeeld met betrekking tot zonale tonnagebeperking aan als relevant intergemeentelijk aspect.

1.5.7.3 Sint-Lievens-Houtem

Een sneltoets in 2018 had als resultaat een volledige actualisering van het mobiliteitsplan van Sint-Lievens-Houtem (Spoor 2 – verbreden en verdiepen).

Concreet denkt de gemeente m.b.t. openbaar vervoer bijvoorbeeld over tonnagebeperkingen die zullen opgelegd worden.

Verder wordt ook vanuit Sint-Lievens-Houtem de vraag gesteld of nog trage wegenverbindingen (recreatief) eventueel kunnen geoptimaliseerd worden (ruiterroutes, menroute...)

1.5.7.4 Herzele

Gemeente Herzele geeft volgende aandachtspunten mee:

- Verkeerssituatie ter hoogte van de Dries te Hillegem (gelegen op de grens Hillegem/Leeuwegem met veel sluipverkeer richting Zottegem)
- Het fietspad langs de spoorweg Zottegem-Aalst
- Onderzoeken of een gemeente-overschrijdend systeem rond (elektrische) deelfietsen kan worden uitgewerkt

1.5.7.5 Lierde

1.5.7.6 Brakel

1.5.7.7 Zwalm

De gemeente Zwalm legt vooral de nadruk op de gemeentegrensoverschrijdende trage wegen en fietsinfrastructuur.

Ook het streefbeeld van Infrabel waarbij verschillende overwegen langs de spoorlijn 89 worden afgeschaft is verder op te volgen.

1.6 Probleemstelling

1.6.1 Bestaande ruimtelijke structuur

- Er is veel verspreide bebouwing in Zottegem onder de vorm van woonlinten en geïsoleerde woningen wat negatieve effecten heeft voor mobiliteit (confrontatie verkeers- en verblijfsgebied, moeilijker te organiseren openbaar vervoer). De koppeling tussen woonontwikkeling en mobiliteit ontbreekt vaak. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij projecten zoals De Lelie, Zwartstraat...
- Een aandachtspunt is de bereikbaarheid van het station met de fiets, openbaar vervoer e.d. De parkeerdruk blijft ook hoog in de omgeving.
- Er zijn enkele ontwikkelingen binnen de stedelijke context, zoals de uitbreiding van het ziekenhuis etc. waarvan de mobiliteitsimpact verder bekeken dient te worden.

1.6.2 Bestaande verkeersstructuur

- De belangrijkste ontsluitingsweg voor Zottegem is de N42 ten westen van de stad. De weg loopt ter hoogte van de gemeente Herzele doorheen de kern van Wijnhuize. De N42 ontsluit het gebied richting E40 te Wetteren. De weg dient eveneens als drager van activiteiten en bedrijvigheid op regionaal niveau.
- De N46 (Aalst-Oudenaarde) en de N8 (Brakel-Ninove) liggen respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de stedelijke vierhoek en zorgen voor de bereikbaarheid van de kernen buiten het stedelijk gebied.
- Langs verschillende verbindingswegen tussen de stadskern en deelgemeenten ontbreken goede en veilige fietspaden.
- De treinverbinding met Brussel is relatief goed en wordt veel gebruikt door pendelaars. Bij voor- en natransport naar het station wordt nog te veel uitgegaan van de wagen.

1.6.3 Gewenste ruimtelijke- en verkeersstructuur

Hieronder wordt met behulp van het GRS en de sneltoets nagegaan welke doelstellingen en implicaties de gewenste ruimtelijke- en verkeersstructuren hebben. De visie uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dateert reeds van 2004.

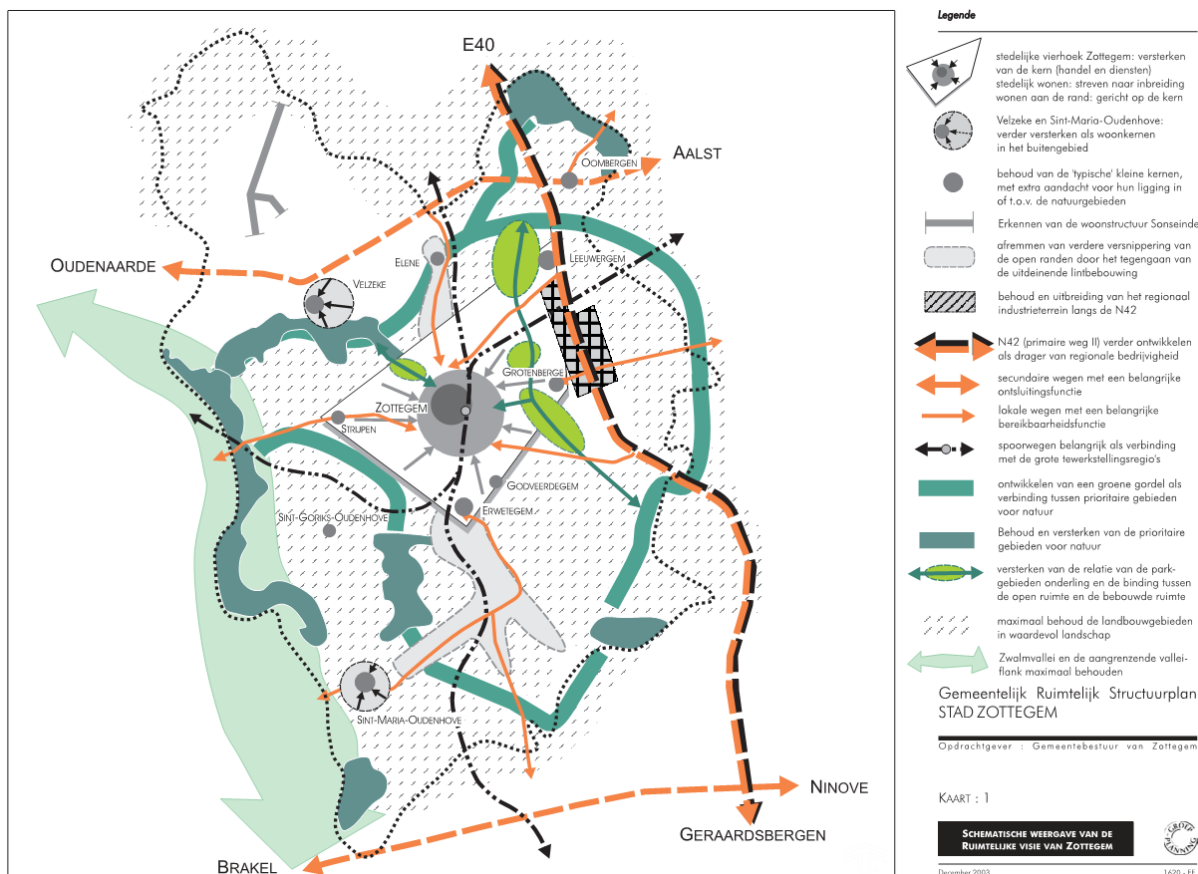
1.6.3.1 Ruimtelijke structuur (volgens GRS)

Ontwikkelingsopties

- Streven naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad in het stedelijk gebied, gericht op alle bevolkingsgroepen,
- Versterken van de multifunctionaliteit in het stedelijk gebied,
- Het creëren van kwalitatieve woonmilieus binnen de stad, waarbij voldoende aandacht wordt besteed aan het opwaarderen van het bestaande weefsel,
- Bij elk bouwproject voldoende aandacht besteden aan de ruimtelijke kwaliteit en een verantwoorde inpassing in het bestaande weefsel,
- Verstarren van de woningbouw (= geen additionele woningbouw) in het buitengebied door het tegengaan van een verdere wildgroei van lintbebouwing en verspreide bebouwing.

Beleids-elementen:

- Aanpakken van de leegstand,
- Renoveren van woningen met mindere woonkwaliteit,
- Herbestemmen van functieloze en/of functie-arme terreinen en gebouwen die geschikt zijn voor de ontwikkeling van woonprojecten,
- Uitbreiden van sociale huisvesting,
- Gecontroleerd aansnijden van onbebouwde woon- en woonuitbreidingsgebieden, waarbij gestreefd wordt naar het creëren van nieuwe woonvormen,
- Strategische projecten
- Een beleid uitwerken voor bebouwing buiten de kernen
- Versterken van de voorzieningen



Figuur 1-53: gewenste ruimtelijke structuur Zottegem (bron: GRS Zottegem)

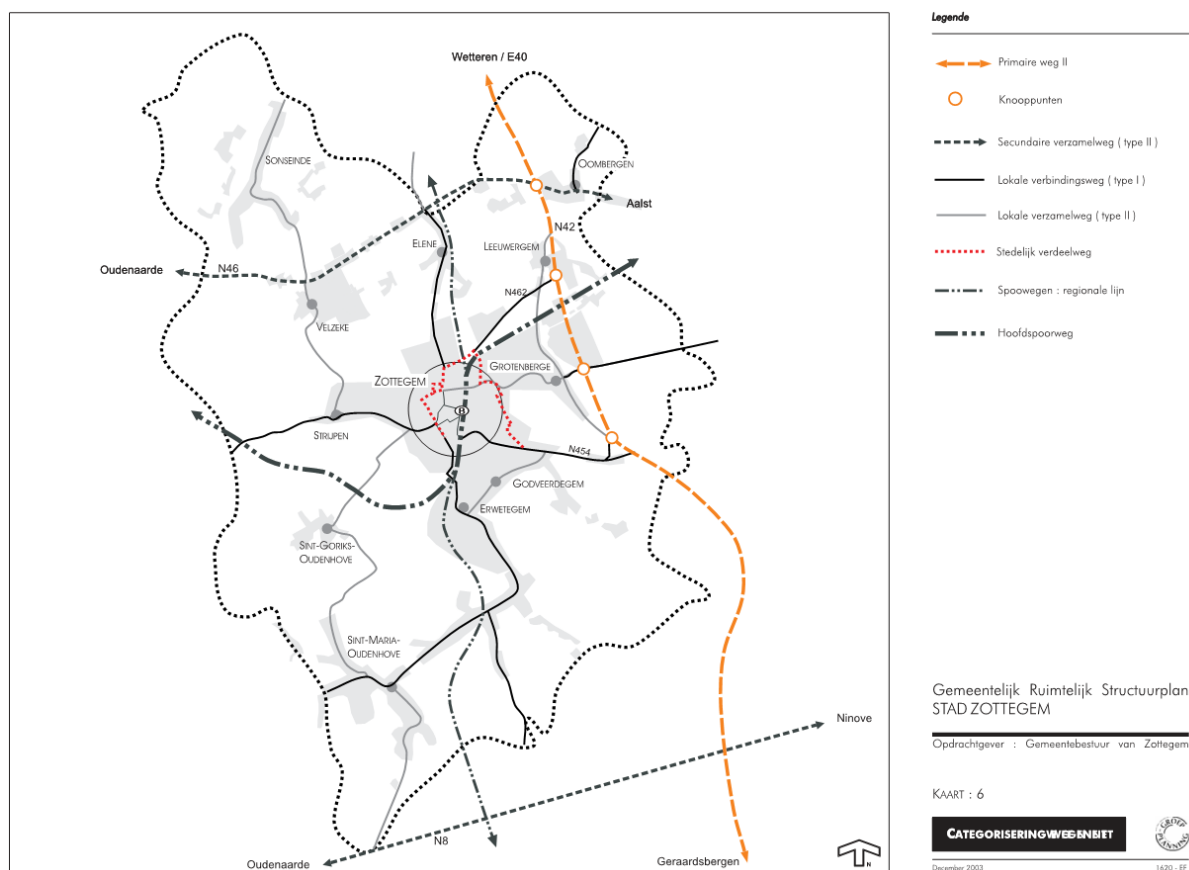
1.6.3.2 Verkeersstructuur (volgens GRS)

In het GRS worden bij de gewenste verkeersinfrastructuur enkele ontwikkelingsopties voorgesteld:

- Optimaliseren van het wegennet
- Doorgaand verkeer weren uit de stadskern en de verblijfsgebieden
- Vrachtverkeer leiden
- Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verhogen (vnl. in functie van voetgangers en fietsers)
- Optimaliseren van de bereikbaarheid via openbaar vervoersnetwerk

Volgende ruimtelijke beleidselementen geven mee vorm aan de verkeersinfrastructuur:

- Opstellen van een categorisering van het wegennet ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer
- Ontsluitingsstructuur Zottegem centrum uitwerken
- Inrichten van de N42 als hoofdonsluiting van Zottegem
- Afbakenen van verblijfsgebieden en uitbouw van een voetgangersnetwerk
- Verhogen van het openbaarvervoersaanbod
- Uitwerken van een gewenste fietsstructuur
- Aangepast parkeerbeleid



Figuur 1-54: Gewenste verkeersstructuur (Bron: GRS Zottegem)

1.6.4 Gerealiseerde acties vorig mobiliteitsplan⁶

1.6.4.1 Werkdomein A

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Herziening		Verkeersleefbaarheid		Laag	Stad	ARP	LT	Lopende
A.1: ruimtelijke planning - gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Verdere invulling woonuitbreidingsgebied gelegen tussen Provinciebaan, Velzekestraat, Kerklandstraat, Zwartestraat	Velzekestraat - Zwartestraat			Hoog	Stad	ARP	MLT	Lopende
A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Klooster Sint - Maria - Oudenhove	Sint -Maria - Oudenhove			Hoog	Stad	ARP	MLT	Lopende
A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Cantaert	Centrum		Apart budget	Middel	Stad	ARP	KT	Lopende
A.1. Ruimtelijke planning - ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Lelie	Leliestraat	Verkeersleefbaarheid	Apart budget	Hoog	Stad	ARP	KT	Lopende
A.2: Strategische ruimtelijke projecten	Project Sanitary	Centrum		Apart budget		Stad		KT	Deels gerealiseerd

⁶ Mobiliteitsplan Zottegem (2012)

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
------------	-------	---------	-------------------	--------	------------	-----------------	----------	--------	---------

met grote impact op mobiliteit

1.6.4.2 Werkdomein B

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat	Centrum	Ruimtelijke kwaliteit	3 000 000	Middel	Stad	Vlaams Gewest	KT	Gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg Passerel tussen oost- en westzijde van station	Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Infrabel	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Heldenlaan	Centrum	Ruimtelijke kwaliteit		Middel	Stad	Vlaams Gewest	LT	Nog niet gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Uitrusting wandelroutes	Algemeen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		continu	Lopende
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Smissenhoek (Erwetegem) (ikv module 10)	Erwetegem	Verkeersleefbaarheid	250 000	Hoog	Stad	AWV, de Lijn	KT	Gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Penitentenlaan (Velzeke)	Erwetegem	Verkeersleefbaarheid	250 000	Hoog	Stad	AWV, de Lijn	KT	Gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Sint – Andriessteenweg (N454) (schoolomgeving Strijpen)	Sint - Andries	Verkeersveiligheid	420 000	Hoog	Stad	AWV, De Lijn	KT	Gerealiseerd

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Schoolomgeving Grotenberge met beveiligen oversteekvoorziening Warande - Grotstraat	Gentse-steenweg	Verkeersveiligheid	200 000	Hoog	Stad	AWV, De Lijn	KT	Gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Heraanleg Dokter Van Wymerschlaan - Acacialaan	Acacialaan	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		LT	Nog niet gerealiseerd
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Aanleg voetpaden	Algemeen	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		Continu	Lopende
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inventaris trage wegen	Algemeen	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Vzw trage wegen	LT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietsweg langs spoorlijn Aalst - Erpe - Mere - Herzele	Spoorlijn	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad, Infrabel	MLT	Lopend
B.2: fietsroutenetwerk	Doortrekking fietsweg langs spoor van Melle tot Leopold III-straat	Spoorlijn	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad, Infrabel	MLT	Lopende
B2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad langs spoor Zottegem - Geraardsbergen	Spoorlijn	-bereikbaarheid		-Hoog	Provincie	Stad, Infrabel	- LT	Lopende
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg	Hoge weg	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	LT	Nog niet gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Inrichting Doolstraat als fietsweg, eventueel met tractorsluis, inrichting Moelde en Wurmendries	Doolstraat	Verkeersveiligheid	100 000	Hoog	Stad	Provincie	KT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad Beugelstraat	Beugelstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	AWV, Provincie	MLT	Markeringen aangebracht

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.2: fietsroutenetwerk	Realisatie fietspad Velzeke-Elene op de N46 via convenantenbeleid	N46 west	Verkeersveiligheid		Hoog	AWV	Stad	MLT	Heraanleg Provinciebaan
B.2: fietsroutenetwerk	Voorzien van fietsstallingen uit fase 1 masterplan	Centrum	Bereikbaarheid	5 000	Hoog	Stad		KT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Nieuwege - Sparrenbosdreef	N46 - oost	Verkeersveiligheid	1 500	Hoog	AWV	Stad	KT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Verbetering fietspad op de N46 "Steenweg op Aalst" te Oombergen voor een lengte van 150 meter vanaf N42 richting Aalst	N46 oost	Verkeersveiligheid		Hoog	AWV	Stad	KT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Beveiligen fietsoversteek Opstalstraat - Lieve Heerstraat - Provinciebaan (N46)	Provinciebaan	Verkeersveiligheid	1 500	Hoog	Stad	AWV	KT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Aanbrengen bewegwijzering	Algemeen	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	Provincie	Continu	Lopende
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad tussen rotonde Klemhoutstraat/Pijperzele/Spende tot gemeentegrens met Lierde (fietsfondsdossier)	Pijperzele	Verkeersveiligheid	12 000	Middel	Stad	Provincie	KT	Gerealiseerd
B.2: fietsroutenetwerk	Aanleg fietspad N8 (in kader van rioleringsdossier) (module 13)	N8	Verkeersveiligheid		Hoog	Geraardsbergen	Brakel, Lierde, Zottegem	MLT	Nog niet gerealiseerd
B.3: openbaar vervoer	Betere treinverbindingen richting Brussel (Zottegem als onderdeel van het GEN) en Aalst,	Stationsomgeving	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	De Lijn, Stad, ARP	MLT	Lopende - vervoerregio
B.3: openbaar vervoer	Afstemming busaanbod op treinaanbod	Stationsomgeving	Bereikbaarheid		Hoog	De lijn	NMBS	MLT	Lopende - vervoerregio

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.3: openbaar vervoer	Realisatie openbaar busstation aan centrumzijde met ruimtelijke interactie tussen het spoor-en busstation (cf. Masterplan)	Stations-omgeving	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn, NMBS-Holding	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd
B.3: openbaar vervoer	Realisatie bijkomende parkeerplaatsen pendelaars	Stations-omgeving	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS-Holding	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd
B.3: openbaar vervoer	Onderzoek naar betere bereikbaarheid van de bedrijvzones Leenstraat en Buke via netmanagement van De Lijn	Leenstraat, buke	Bereikbaarheid duurzaam		Hoog	De Lijn	Bedrijven	MLT	Lopende – vervoerregio
B.3: openbaar vervoer	Fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan belangrijkste bushaltes	Stations-omgeving	Bereikbaarheid	5 000	Hoog	Stad, indien niet kaderend binnen masterplan Stationsomgeving, NMBS-Holding, de Lijn indien in kader van masterplan	De Lijn, Stad	KT	Gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Aanleg 2x2 wegvak Ijshoute – N46	N42	Bereikbaarheid		Laag	AWV	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Ondertunneling N46	N42	Bereikbaarheid		Laag	AWV	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Onderzoek naar aanpassen bediening Leeuwergem De Lijn	N42	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn		MLT	Lopende – vervoerregio
B.4: Herinrichting van de wegen	Verwijderen van fietspaden ter bevordering van het gebruik van de lokale wegen als fietsroute	N42	Verkeerveiligheid		Laag	AWV	Stad	KT	Gerealiseerd

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting kruispunt Langestraat (aanleg rotonde)	N42	Verkeersveiligheid	2 743 000	Hoog	Awv	Stad	KT	Gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe parking Pamzov met toegang vanaf de N46 (Doolbosweg wordt doodlopend, Geen specifieke maatregelen nodig op de N46)	N46 west			Middel	Awv	Stad	KT	Gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Optimaliseren kruispunt Lieve-Heerstraat	N46 west	Verkeersveiligheid		Hoog	Awv	Stad	In uitvoering	Gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Terugbrengen snelheid op wegvak Elene-De Vos naar 70 km/u	N46 west	Verkeersveiligheid	5 000	Hoog	Awv	Provincie	KT	Gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Velzeke omgeving ontmoetingscentrum: aanleg poorteffect, ontubbeling fietspad, middenberm voor betere oversteekbaarheid, herschikken parkeren, aanleg voetpad	N46 west	Verkeersveiligheid	150 000	Hoog	Awv	Stad	KT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Herprofilering rijweg Hundelgem-Velzeke in functie van snelheidsremmend effect	N46 -west	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Awv	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd (wel snelheidsverlaging)
B.6: categorisering lokale wegen	Bijkomend onderzoek in functie van de implementatie van de hooflijzerstructuur (masterplan tweede fase)	Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	De lijn, NMBS-Holding	MLT	Deels gebeurd
B.4: Herinrichting van de wegen	Verbreiding ondertunneling Arthur Gevaertlaan en Grotenbergestraat	Centrum	Verkeersveiligheid		Hoog	Infrabel		LT	Nog niet gerealiseerd

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.4: Herinrichting van de wegen	Nieuwe lokale weg type II tussen Erwetegemstraat en Groenstraat	Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		LT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Evaluatie proefopstelling verkeersvrij maken Stationsstraat en Markt	Centrum	Verkeersleefbaarheid	15 000	Middel	Stad		KT	Uitgevoerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting Langestraat N454 en aanleg fietspad	N454	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	AWV	MLT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting faliestraat	Faliestraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		MLT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting tweekerkenstraat	Tweekerkenstraat	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		MLT	Nog niet gerealiseerd
B.4: Herinrichting van de wegen	Herinrichting molenkouter	Centrum	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		MLT	Lopende
B.4: Herinrichting van de wegen	Onderhoudsplan voetpaden, fietsroutes en infrastructuur	Algemeen	Ruimtelijke kwaliteit		Middel	Stad		Jaarlijks	Lopende
B.4: Herinrichting van de wegen	Aanpassen bewegwijzeringsplan	Algemeen	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		Continu	Gerealiseerd
B.5. Verkeersveiligheidsmaatregelen	Implementatie snelheidszones	Algemeen	Verkeersveiligheid		Middel			MLT	Gerealiseerd
B.6: Parkeerbeleidsplan	Heraanleg parkeervrije Markt	Centrum	Verkeersleefbaarheid	Zie hoger (Heraanleg Stationsstraat, Markt, Zavel, Hoogstraat)	Middel	Stad		KT	Gerealiseerd

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
B.6: Parkeerbeleidsplan	Onderzoek mogelijkheden bijkomende randparkings (in kader van het vergunningenbeleid)	Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad		Continu	Lopende
B.6: Parkeerbeleidsplan	Uitbreiding Parkeeraanbod station	Station-omgeving	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS-holding	Stad	LT	Nog niet gerealiseerd
B.6: Parkeerbeleidsplan	Aanpassing parkeerregimes: betalend parkeren en blauwe zone	Centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		Continu	Gerealiseerd
B.6: Parkeerbeleidsplan	Duidelijke bewegwijzering naar parkeerplaatsen voor langparkeren	Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	Deels gerealiseerd/ Lopende

1.6.4.3 Werkdomein C

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan AZ Sint - Elisabeth	Az Sint-Elisabeth	Duurzaamheid	2 000	Hoog	Ziekenhuis	Stad, provincie	KT	Gerealiseerd
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak bedrijfsvervoersplan bedrijvenzone Buke, Leenstraat, Ballingsweg	Bedrijvenzone	Duurzaamheid	2 000	Hoog	Bedrijven	Stad, provincie	KT	Gerealiseerd

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoersplannen	Scholen	Duurzaamheid	2 000	Hoog	Scholen	Stad, provincie	KT	Gerealiseerd
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Vervoerswijzekeuze woon-werkverplaatsing stadspersoneel	Algemeen	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Lopende	Gerealiseerd
C.2. Tarifiering	Bijsturing betalend parkeersysteem	Centrum	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Continu	Gerealiseerd?
C.2. Tarifiering	Derde betalerssysteem openbaar vervoer	Algemeen	Duurzaamheid		Hoog	Stad	NMBS	LT	Gerealiseerd
C.3. Algemene sensibilisering	Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking...)	Algemeen	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Continu	Lopende
C.3. Algemene sensibilisering	Betrokkenheid bevolking bij specifieke projectrealisaties (inspraakvergaderingen, infodoorstroming...)	Algemeen	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Continu	Lopende
C.3. Algemene sensibilisering	Spandoekcampagnes (bij start nieuwe schooljaar...)	Algemeen	Duurzaamheid					Lopende	Lopende
C.4. Specifieke marketing	Promotieprojecten rond "Zottegem regionale Koopstad"	Algemeen	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Lopende	Lopende
C.4. Specifieke marketing	Fietsroutes (via stadplannen)	Algemeen	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Lopende	Lopende

MOBILITEITSPAN ZOTTEGEM

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	StaVaZa
C.4. Specifieke marketing	Fietsverhuur station	Station-omgeving	Duurzaamheid		Hoog	NMBS-holding		Lopende	Nog niet gerealiseerd (vervoerregio)
C.4. Specifieke marketing	Verkeerspark voor scholieren	Scholen	Duurzaamheid		Hoog	Stad		Lopend	Lopende
C.5. Handhavingsbeleid	Snelheidscontroles	Algemeen	Verkeersveiligheid		Hoog	Politie		Lopende	Lopende
C.5. Handhavingsbeleid	Parkeercontroles	Algemeen	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Parkeerbedrijf		Lopende	Lopende
C.6. Beleidsondersteuning	Gemeentelijke verkeersraad	Algemeen			Hoog	Stad		Lopende	Lopende

1.7 Strategische en operationele doelstellingen

Strategische doelstelling 1: het op een selectieve wijze vrijwaren en versterken van de bereikbaarheid van de gemeente

- Een selectieve uitbouw van woon-, en tewerkstellings- en andere gemeentelijke functies. Tegengaan van versnippering door bebouwing en infrastructuur.
- De verschillende modi beter op elkaar afstemmen, door de realisatie van een samenhangend netwerk van overstappunten (met o.a. ruime fietsstallingen aan OV-haltes).
- Doelstellingen i.v.m. langzaam verkeer: aanleggen en aanduiden op basis van trage wegenplan van voetgangers- en fietsdoorsteken.
- Doelstellingen i.v.m. openbaar vervoer: stations als multimodale vervoersknooppunten
Doelstellingen i.v.m. autoverkeer: optimalisering snelheidsbeleid en wegcatégorisering om sluijpvverkeer tegen te gaan.

Strategische doelstelling 2: het garanderen van de toegankelijkheid van de gemeente

- Toegankelijk maken van de ganse gemeente via openbaar vervoer, andere collectieve systemen en fietsverkeer, met prioriteit voor de belangrijke woon-, werk-, handels- en recreatiezones.
- Vervoersalternatieven moeten concurrentieel aantrekkelijk zijn (door verbeteren netwerk ov, fiets en voetganger).
- Het bewaken van de toegankelijkheid voor alle doelgroepen door middel van ondersteunende en flankerende maatregelen.
- Het aanmoedigen van analyses door de adviesraden (kneipuntenanalyse).
- Het opvolgen van de uitvoering van de oplossingen.

Strategische doelstelling 3: het verzekeren van de verkeersveiligheid in de gemeente

- Realiseren van gerichte infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen.
- Verblijfskarakter voorrang geven op het verkeerskarakter met betrekking tot de snelheidsregimes.
- Afstemmen van de inrichting van wegen aan hun categorie. De categorisering zal op zijn beurt afgestemd moeten zijn op de functie van de weg.
- In navolging van studie over schoolomgevingen een ontwerp kader met randvoorwaarden creëren om de herkenbaarheid van schoolomgevingen te verhogen.

Strategische doelstelling 4: het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de gemeente

- Het terugdringen van de overlast in woon- en verblijfsomgevingen en creëren van een gezonder leefklimaat. Sluipverkeer wordt vermeden door afstemming en inrichting van wegen aan hun functie.
- De verkeers- en parkeerdruk in de kernen, woon- en recreatiegebieden verminderen. Bestaande parkeergelegenheid beter benutten.
- Inzetten op een verhoogde multimodaliteit en duurzame verplaatsingen.

Strategische doelstelling 5: het realiseren van een gemeentelijk taakstelling met aandacht voor de omgevingswaarden (milieu)

- Vrijwaren en versterken van de openruimteverbindingen, door de open ruimte functies zoals natuur te stimuleren.
- Bundelen & verweven gemeentelijke functies. Multimodaal ontsluiten hiervan met een bijzondere aandacht voor de minst belastende wijze van ontsluiten (fiets- en voetgangersnetwerken) aangevuld met OV-ontsluiting
- Het voeren van het duurzaam energie- en milieubeleid: inzetten op duurzame mobiliteit.

1.8 Definiëring verder onderzoek

1.8.1 Bepalingen uit de sneltoets

- Ruimtelijke ordening en mobiliteit:
 - o Waar is nog aanbod voor verdichting: wat is goed en duurzaam ontsloten en wat niet? Kan eventueel een aanzet zijn om bepaalde reserves te schrappen?
 - o Impact van ruimtelijke ontwikkelingen van ziekenhuis, station...
 - o Ruimtelijke impact van afsluiten spoorwegoverwegen:
 - Afhankelijk van knip, ondertunneling/overbrugging kijken naar mogelijke alternatieven en verkeerskundige impact
 - Welke fietsverbindingen kruisen en hoe kan dit opgelost worden?
 - o Kader aanreiken om schoolomgevingen veiliger en meer herkenbaar te maken. Parkeerbeleid dient hierbij specifiek herbekeken te worden.
 - o Efficiëntere benutting bestaande parkeergelegenheden. Capaciteit is niet echt een probleem, parkeerorganisatie kan beter.
- Fietsrouten netwerk/Trage wegennetwerk:
 - o Vertrekken van bestaande trage wegenplan, integratie in het mobiliteitsplan. Onderzoek welke assen moeten toegevoegd worden, welke prioriteit moeten krijgen op vlak van mobiliteit.
 - o Actualiseren functioneel fietsrouten netwerk indien nodig.
- Station als vervoersknooppunt:
 - o Relatie tot andere vervoersmodi en hun netwerken.
 - o Als pendelstad de troeven van het station verder valoriseren om een modal shift zoveel mogelijk te faciliteren.
 - o Goede ontsluiting en bereikbaarheid verhogen. In welke mate is de omgeving reeds goed ontsloten?
- Circulatieplan (ontsluitingsconcept):
 - o Een globale visie uitwerken waarbij optimale afstemming bestaat tussen wegencategorisering en andere netwerken van verschillende modi.
 - o Flankerende maatregelen/acties formuleren.

1.8.2 Definiëring

	Ruimtelijke ordening en mobiliteit
Probleemstelling	Een sterke koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit ontbreekt grotendeels in Zottegem. Er zijn daarenboven verschillende nieuwe ontwikkelingen die zich opdringen zoals bijvoorbeeld het ziekenhuis, Lelie, Zwartstraat...
Onderzoeksvragen	<ul style="list-style-type: none">- Waar liggen de huidige ontwikkelingsmogelijkheden? (RUP Lelie, Zwartstraat, Cantaert, ...) Andere woonuitbreidingsgebieden?- Zijn deze multimodaal ontsloten? Welke ingrepen zijn noodzakelijk om deze beter te ontsluiten?- Zijn er ontwikkelingsmogelijkheden op lange termijn (woonuitbreidingsgebieden?) die vanuit bereikbaarheid beter niet in aanmerking komen voor ontwikkeling? Zijn andere locaties meer aangewezen?
Reeds aanwezige gegevens	<ul style="list-style-type: none">- Bestemmingplannen (gewestplan, BPA's, RUP's)- Structuurplan- Bestaande ontsluitingsinfrastructuur (wegennet, fietsnetwerk, inventaris trage wegen, openbaar vervoersnet...)
Wijze waarop thema verder uitgewerkt wordt	<p>Verschillende kaartlagen worden op elkaar gelegd</p> <ul style="list-style-type: none">- Kaart geplande activiteiten- Kaart met bestaande en geplande bereikbaarheid via de verschillende netwerken <p>Door het op elkaar leggen van de kaartlagen wordt nagegaan welke ontwikkelingsmogelijkheden niet multimodaal bereikbaar zijn en welke maatregelen hiervoor kunnen genomen worden.</p>

Fietsroutenetwerk en trage wegennetwerk	
Probleemstelling	De netwerken voor de zachte weggebruiker werden recent geactualiseerd. Er blijven weliswaar prangende ingrepen waarbij actie ondernomen kan worden.
Onderzoeksvragen	<ul style="list-style-type: none"> - Is het goedgekeurde plan uit 2018 voldoende actueel? Welke assen (trage assen, fietsassen) moeten toegevoegd worden aan het BFF/LFF. Zijn er assen die aangepast en/of geschrapt moeten worden? - Hoe kunnen de adviesnota's met betrekking tot trage wegennetwerk (nog op te maken) geïntegreerd worden in het mobiliteitsbeleid.
Reeds aanwezige gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Geactualiseerd lokaal en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2018 - Studie trage wegen (inventaris is bijna afgerond, visienota's moeten nog uitgewerkt worden). - Visie vervoerregio - Schoolrouteplannen - Fiets- en wandelknooppuntennetwerk (recreatief) - Visie infrabel
Wijze waarop thema verder uitgewerkt wordt	<p>Vertrekkend vanuit het goedgekeurde functionele fietsnetwerk, wordt nagegaan welke wijzigingen aangewezen zijn vanuit bestaande studies en vanuit overleg met de bewoners. Op basis daarvan wordt een actieplan uitgewerkt.</p> <p>Er wordt nagegaan welke acties uit de studie trage wegen dienen geïntegreerd te worden in het mobiliteitsplan.</p>

Station als vervoersknooppunten

Probleemstelling

Als pendelstad dienen de troeven van het station als belangrijk openbaar vervoersknooppunt verder gevaloriseerd te worden. Voor- en natransport dienen geoptimaliseerd te worden.

Onderzoeksvragen

Hoe kan de studie stationsomgeving geïntegreerd worden in het mobiliteitsplan (parkeerstructuur, aanpassing kruispunten, voorstel eenrichtingsverkeer – zie ook verder)

Wat is de visie van de vervoerregio?

Hoe kan het voor-en natransport met de fiets/te voet/OV versterkt worden?

Reeds aanwezige gegevens

- Bestaande en geplande ontsluiting(infra)structuren (zie hoger)
- Frequenties van bus en trein
- Inspiratieboek attractieve mobipunten
- Mobiliteitsstudie parkeertoren
- Visie vervoerregio

Onderzoeksopzet

Deskresearch en terreinbezoek

Wijze waarop thema verder uitgewerkt wordt

Er zal een visie ontwikkeld worden waarbij de visies uit de bestaande studie stationsomgeving en de visies uit de vervoerregio geïntegreerd worden.

Er zullen een aantal mogelijk acties geformuleerd worden om de multimodale bereikbaarheid te verbeteren.

Circulatieplan (Onsluitingsconcept Hoefijzer)	
Probleemstelling	Er wordt werk gemaakt van de implementatie van een onsluitingsconcept (Hoefijzer) voor het centrum. De visie hieromtrent uit het vorige mobiliteitsplan dient geactualiseerd te worden, rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen en inzichten (o.a. voor busverkeer). Aandachtspunt hierbij is de stationsomgeving.
Onderzoeksvragen	<ul style="list-style-type: none"> - Wordt het voorkeursscenario uit de studie stationsomgeving voldoende gedragen (eenrichtingsverkeer onder het spoor en in de Laurens de Metsstraat) en kan dit het uitgangspunt worden voor een circulatieplan? - Waar zitten de andere knelpunten binnen de onsluitingsstructuur via het Hoefijzerconcept? - Welke kruispuntaanpassingen zijn hiervoor noodzakelijk - Is de parkeerstructuur en de visie van infrabel hier goed op afgestemd? - Wordt het stop-principe hierbij gerespecteerd? - Welke acties moeten genomen worden om het te laten functioneren?
Reeds aanwezige gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsplan - Mobiliteitsstudie stationsomgeving - Streefbeeld Infrabel - Parkeergeleidingstudie - PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem
Wijze waarop thema verder uitgewerkt wordt	Op basis van inventarisatie, gegevens, terreinbezoek en onderzoek zal nagegaan worden hoe de aangeduide hoefijzerstructuur beter kan geïmplementeerd worden.

2 **BIJLAGEN**
2.1 **Bijlage 1: Sneltoets**

Formulier (maart 2013)

**Sneltoets ter evaluatie van het
gemeentelijk mobiliteitsplan**



Gelieve geen informatie of tekst buiten de tabellen (kaderjes) in te voeren.
 U kunt de naam van de gemeente ook automatisch op alle pagina's in de voetregel laten verschijnen: dubbelklik op voetregel, tik naam in, sluit het voetnootvenster. Dit document is geen vervanging voor het (officiële) GBC-verslag.

Sneltoets ter evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan van

Stad Zottegem

GBC

Deze sneltoets werd goedgekeurd op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van **06/09/2018**

Aanwezig

Naam	Dienst
Michael Eeckhout	MOW Oost-Vlaanderen
Peter Vansintjan	Stad Zottegem (schepen)
Danny Van Coppenholle	Stad Zottegem (technische dienst)
Kim Droesbeke	Stad Zottegem (mobiliteitsambtenaar)
Isolde De Paepe	Stad Zottegem (technische dienst)
Lode Bruneel	Stad Zottegem (Open VLD)
Ben Boon	Stad Zottegem (Groen)
Louis Albrecht	Stad Zottegem (NVA)
Jo Van de Sype	Arcadis

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

Verontschuldigd

Naam	Dienst
De Lijn Oost-Vlaanderen	
Provincie Oost-Vlaanderen	
NMBS	

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

Inleiding

De sneltoets dient om het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Volgens het nieuwe gemeentedecreet zal het gemeentelijk mobiliteitsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode.

Integrale aanpak via GBC

Het doorlopen van de sneltoets en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt, zoals dat ook voor het opstellen van het gemeentelijk mobiliteitsplan het geval was, in de schoot van de GBC gelegd. Het is bijgevolg van groot belang dat alle actoren die lid zijn van de GBC, aanwezig zijn op de sneltoetsvergadering(en) van de GBC.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid blijft de kerngedachte. Een geïntegreerde aanpak is dan ook noodzakelijk. De linken met andere beleidsdomeinen zoals o.a. Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn niet ver te zoeken. Er wordt dan ook aangedrongen om naast de gemeentelijke ruimtelijke planner de GBC uit te breiden met de milieuambtenaar en/of duurzaamheidsambtenaar.

Hoe actueel is het gemeentelijk mobiliteitsplan nog?

Aan de leden van de GBC wordt gevraagd een inhoudelijk standpunt in te nemen over het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van de sneltoets is niet de herziening op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een conclusie die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen van elke actor zijn.

In een zeldzaam geval zal na de sneltoets een totale vernieuwing van het gemeentelijk mobiliteitsplan (Spoor 1) aan de orde zijn.

Het mobiliteitsplan kan ook bijgestuurd worden door het verfijnen van al bestaande thema's (verdiepen) en/of door extra aandacht voor nieuwe thema's (verbreden) (Spoor 2). Nieuwe thema's kunnen zijn: autoluwe kernen, sluipverkeer, bovengemeentelijke vrachtroutes, gemeentelijk parkeerbeleid, gemeentegrensoverschrijdende problematiek, verkeersveiligheid, ... Maar het kan ook zijn dat het mobiliteitsplan bevestigd wordt en dat een actualisering van het actieplan volstaat. (Spoor 3).

Drie stappen

De sneltoets gebeurt in drie stappen:

- Stap 1: Informatief gedeelte;
- Stap 2: Toetsing van het mobiliteitsplan;
- Stap 3: Conclusie.

1. Stap 1 – Informatief gedeelte

In het informatief deel wordt de actuele situatie van de planningscontext geëvalueerd. Hieruit kunnen al een aantal conclusies worden getrokken wat de verdere aanpak betreft. Deze louter informatieve tabellen kunnen deels worden voorbereid samen met de provinciale Cel Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV) van het Departement MOW.

Verder is het nodig om het beleidsscenario uit het mobiliteitsplan terug onder de aandacht te brengen. De gemeentelijke ambtenaar die de sneltoets voorbereidt, kan dit kort toelichten in de GBC.

Het best wordt een kopie van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten als bijlage aan dit formulier toegevoegd. Het is louter een presentatie van het huidige beleidsscenario, het is niet de bedoeling nu reeds een inhoudelijke discussie te starten.

Tot slot wordt in het informatieve deel getoetst welke thema's per werkdomein in het mobiliteitsplan aanwezig en of ze actueel zijn.

1.1. Toetsing aan de planningscontext

Het mobiliteitsplan van uw gemeente is geen autonoom document. Het werd op een bepaald moment opgemaakt, rekening houdend met een gekende of bestaande ruimtelijke, planologische en juridische toestand. Onderstaand overzicht bevat informatie met betrekking tot de actualiteit van die planningscontext.

Conformverklaring/bekendmaking van het mobiliteitsplan: 21 mei 2012 (gemeenteraad)¹.

Tabel 1a: Planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning	Datum	= vóór	= na
		mobiliteitsplan (plaats kruisje in een van de twee kolommen)	
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	1997	X	
Beleidsplan Vlaanderen	2017		X
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (herziening)	2012		X
Kernnota Oost-Vlaanderen	2016		X
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	2004	X	
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (laatste versie: http://gisooost.be/FIETSNETWERKnew/)	lopende		X
Invoering basismobiliteit	2001	X	
Afbakening stedelijk gebied	2008		X
Afschaffen overwegen	2018		X

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

¹ Met 'statuut' wordt gevraagd te verduidelijken welke datum is vermeld: publicatie in Belgisch Staatsblad, (voorlopige) vaststelling door gemeenteraad, conformverklaring,....

Tabel 1b: Datum van conformverklaring/bekendmaking van de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten

Naam buurgemeente	Datum en statuut	= vóór	= na
		mobiliteitsplan (plaats kruisje in een van de twee kolommen)	
Oosterzele (herziening lopende) https://www.oosterzele.be/Wonen/Mobiliteitenverkeer.aspx	2001	X	
Sint-Lievens-Houtem https://www.sint-lievens-houtem.be/index.php?m=p2&page=gemeente&id=71&id2=871&id3=871&idS=871&level=3&template=2&paq=871#loaded	2011	X	
Herzele https://www.herzele.be/?page=4&id=50&id2=390&level=2&id3=&template=2&paq=390	2013		X
Lierde	2014		X
Brakel https://www.brakel.be/images/upload/JDM/verdieping_mobiliteitsplan.pdf	2012		X
Zwalm https://www.zwalm.be/wonen/mobiliteit-en-openbare-werken/mobiliteit-en-verkeer/mobiliteitsplan.aspx	2012		X
Gavere http://www.gavere.be/website/5551-www/version/default/part/AttachmentData/data/BE0111001156_rap3l_Beleidsplan%20Gavere-versie%20def_vastst_07_09_2015.pdf	2015		X

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

1.2. Informatieve toetsing van de werkdomeinen

Het beleidsscenario wordt verder uitgewerkt in de werkdomeinen A-B-C.

- Werkdomein A. Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.
- Werkdomein B. Netwerken per modus.
- Werkdomein C. Ondersteunende maatregelen.

Tabel 2 (in stap 2) vermeldt een aantal thema's die in deze werkdomeinen aan bod komen. Van de leden van de GBC wordt verwacht dat zij voor elk van deze thema's de volgende informatieve vragen beantwoorden: (zie: tabel 2 in stap 2).

1. Komt dit thema voor in het mobiliteitsplan? (**Aanwezig**)
2. Is het mobiliteitsplan voor dit thema nog voldoende **actueel**?
Onder voldoende actueel wordt verstaan dat gedurende de komende 6 jaren een voldoende operationeel beleid gevoerd kan worden.

Eventuele essentiële problemen

Overloop de ingevulde kolommen 'werkdomeinen', 'aanwezig' en 'actueel' in tabel 2 (stap 2). Indien er essentiële problemen zijn met de actualiteitswaarde en de inhoudelijke samenhang van het huidig mobiliteitsplan, bespreek ze kort in de GBC en formuleer ze kort in de onderstaande invulzone.

Het verslag van de GBC wordt als bijlage toegevoegd.

Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen

- Koppeling woonontwikkelingen en mobiliteit ontbreekt nog teveel, nu eerst ontwikkelen dan pas oplossingen zoeken indien er mobiliteitsproblemen optreden. Aandachtspunten zijn b.v. project De Lelie, Zwartstraat, ... (dit zal nog verder aangevuld worden o.b.v. de dienst RO) – het is nodig om reeds in de planning (voor realisatie) reeds mobiliteitsmaatregelen voor te stellen, achteraf is dit immers vaak zeer moeilijk of zelfs niet meer mogelijk.
- Het ziekenhuis is ook sterk gegroeid en heeft ook zijn mobiliteitsimpact op de stad. Verder overleg met het ziekenhuis is nodig zowel rond alternatieve modi zoals fiets, openbaar vervoer, ... om het ziekenhuis te bereiken als rond de parkeerorganisatie en bereikbaarheid met de wagen (welke wegen bij voorkeur, ...)
- Ook de plannen van het cultureel centrum zijn hierbij van belang. Dit zal ook een mobiliteitsimpact hebben op de binnenstad (bereikbaarheid, parkeerbeleid, fietsnetwerk, ...)
- Het station vormt een belangrijk openbaar vervoersknooppunt voor de regio rond Zottegem en heeft ook zijn impact op de mobiliteit van de stad (voortransport met de auto, ...). De NMBS plant een parkeertoren. De stad heeft een studie bureau aangesteld om dit te evalueren. Dit dient ook in het mobiliteitsplan meegenomen te worden. Ook de bereikbaarheid van het station met de fiets, openbaar vervoer, ... verdient nog verdere aandacht.
- De hooflijzerstructuur die in de categorisering werd uitgewerkt, is niet vertaald in de praktijk en functioneert niet op deze manier. Hieraan dient ook de verkeerscirculatie in de binnenstad gekoppeld worden. Vandaag wordt dit meer ad hoc bekeken. Het in vraag stellen van deze structuur heeft een enorme impact op de wegencategorisering. Dit betekent dat deze volledig herbekeken dient te worden. De categorisering heeft op zijn beurt een grote invloed op de verschillende vervoersnetwerken. Dit betekent dat deze allen afgetoetst dienen te worden op de nieuwe wegencategorisering en vice versa (de keuze voor een wijziging in netwerk kan immers eveneens leiden tot een aangepaste categorisering). De categorisering is de ruggengraad van het mobiliteitsplan. Dergelijke wijzigingen hebben dan ook een grote impact op het plan.

Werkdomein B: netwerken per modus

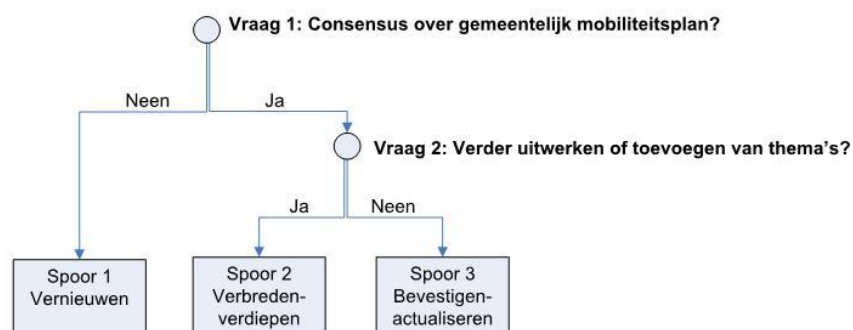
- Octopusplan is ingevoerd aan de scholen. Dit zal ook geïntegreerd worden in het mobiliteitsplan.
- Parkeerbeleid in de schoolomgevingen dient ook herbekeken te worden. Er zijn positieve ervaringen met de schoolomgeving Sint-Andriessteenweg waar er niet langer ter hoogte van de school wordt geparkeerd doch verder van de schoolpoort wat een grote verkeersveiligheids- en leefbaarheidswinst oplevert.
- De stad werkt aan een trage wegenplan waar ook interessante info inzit voor mobiliteit. Het voetgangersnetwerk is in het verleden slechts beperkt uitgewerkt. De trage wegen kunnen hier een betere input op geven (vroeger was dit sterk gebaseerd op eerder recreatieve routes).
- Zoneplan snelheden werd ingevoerd. Er dient een afstemming te gebeuren met het mobiliteitsplan. Er dient ook nagegaan te worden wat de impact op het snelheidsregime is bij wijziging van de wegencategorisering.
- Het fietsroutenetwerk dient verder geactualiseerd en geoptimaliseerd te worden (mede ook door het verdwijnen van het provinciaal fietsnetwerk en het grotere belang voor subsidies van het lokaal netwerk). Dit past ook in de plannen van de stad om b.v. meer suggestiestroken te voorzien, dit dient getoetst te worden aan een beleidskader zoals het mobiliteitsplan. Er dient niet zomaar geopteerd te worden voor suggestiestroken. Dit dient te kaderen in een duidelijke visie en afgestemd te worden met het vademecum fietsvoorzieningen. Ook de afstemming categorisering en fietsnetwerk is belangrijk. Dit heeft immers een grote invloed op het type-fietsinfrastructuur dat dient voorzien te worden langsheen het fietsnetwerk. Een aandachtspunt is ook de verdere uitbouw van een goede en vooral veilige fietsverbinding tussen de deelgemeenten en de stadskern.
- Zottegem is een pendelstad waar openbaar vervoer belangrijke potenties heeft. De troeven van het station dienen verder gevaloriseerd te worden met oog voor andere openbaar vervoersmodi, de fiets, voetganger en ook de auto. Vandaag wordt nog sterk voor het voor- en natransport uitgegaan van de auto.
- De herinrichting van de wegen dient sterker gekoppeld te worden aan de categorisering. Dit gebeurt vandaag nog onvoldoende. De leefbaarheid van de omgeving vormt hierin een belangrijk aandachtspunt.
- Parkeerbeleid dient verder bekeken te worden. Er wordt gewerkt met "Z-borden" die de chauffeur naar de dichtstbijzijnde parkings gidst. Dit is vandaag onvoldoende duidelijk. Op zich lijkt er geen groot parkeerprobleem in de stad te zijn. De parkeerorganisatie kan weliswaar nog sterk verbeteren. Ook de koppeling met RO dient sterker te zijn.

- Rond zwaar vervoer dient de visie verder verfijnd te worden.
 - Er is b.v. een impact door de invoering van de kilometerheffing van het Vlaams Gewest (verschuiving verkeer van N 8 naar N 46). Dit vraagt ook verder onderzoek.
- Werkdomein C: ondersteunende maatregelen**
- De verschillende ondersteunende maatregelen dien volledig geëvalueerd en geoptimaliseerd te worden.
 -
- Aandachtspunten zijn alvast: parkeersignalisatie, afspraken met ziekenhuis, tarifiering parkeren,

Indien ervoor gekozen wordt om milieuaspecten te integreren in het mobiliteitsplan, wordt van de milieu-/duurzaamheidsambtenaar een actieve inbreng verwacht in het aanwijzen van de relevante milieuthema's bij de werkdomeinen. Er kan hierbij gebruik worden gemaakt van de methodologische ondersteuning die door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie ([LNE](#)) ([link](#)) ter beschikking wordt gesteld.

2. Step 2: Toetsing van het beleidsplan

Op basis van het informatieve gedeelte (Stap 1) en vervolgens twee vragen die in de GBC worden besproken, wordt de eigenlijke toetsing doorlopen. Het gesprek in de GBC geeft aanleiding tot het resultaat van de sneltoets: één van de drie sporen die richting geven aan de planning van het toekomstige lokale mobiliteitsbeleid:



De toetsing van het huidige mobiliteitsplan gebeurt aan de hand van twee vragen en leidt uiteindelijk tot een van de drie sporen.

2.1. Vraag 1

De 1ste vraag polst of de GBC nog achter de geest van het beleidsscenario en het huidige mobiliteitsplan staat. Belangrijk hierbij is na te gaan of er in de GBC nog voldoende draagvlak is om verder te werken op basis van het huidige mobiliteitsplan.

Indien "ja", betekent het dat volgens de globale inhoudelijke samenhang kan worden verder gegaan, indien "neen" werden in het voorgaande mobiliteitsplan "nu niet meer gedragen" keuzes gemaakt.

Het is dus in het bijzonder een ideologische vraag die toetst of de GBC verder wil werken of duidelijk een andere richting wil uitgaan, weliswaar binnen het toetsingskader van duurzame mobiliteit.

Vraag 1

Staan de actoren die lid zijn van de GBC nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario?

Ja/ Neen
(schrappen wat niet past)

Antwoord Neen

Is het antwoord op vraag 1 "neen", dan wordt de basis van het mobiliteitsbeleid in vraag gesteld en wordt Spoor 1 (Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan) gevolgd voor de verdere planning van het lokaal mobiliteitsbeleid.

- **Spoor 1: Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan**
Eén of meerdere actoren staat niet meer achter het beleidsscenario van het bestaande mobiliteitsplan of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld; het mobiliteitsplan is aan vernieuwing toe.

U hoeft de rest van deze vragenlijst van stap 2 niet verder af te werken.

Maak binnen de GBC concrete afspraken over de precieze aanpak. Noteer deze afspraken onder Stap 3: Conclusie (Spoor 1). **Zie ook boven**

Antwoord Ja

Indien het antwoord op vraag 1 "ja" is, dan wordt van de GBC een inhoudelijke overlegronde gevraagd omtrent de opsomming van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan. Gebruik in de GBC de ingevulde tabel 2 om te detecteren welke belangrijke thema's ontbreken en/of welke mogelijke thema's het best verder uitgewerkt zouden worden.

Voorbeelden extra thema's werkdomein A:

- deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)
- specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit (SBZ-gebieden (GEN, VEN, ...))
- ...

Voorbeelden thema's Werkdomein B:

- sluisverkeer;
- autoluwe kernen;
- trage wegen;
- ...

Voorbeelden extra thema's Werkdomein C:

- gemeentegrensoverschrijdende aspecten
- verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluisverkeer
- ...

Gebruik daarvoor de laatste kolom in tabel 2, meer bepaald de kolom "uitwerken/toevoegen".

In deze fase van de sneltoets is het de bedoeling meer mogelijkheden te formuleren, later kan er dan nog een selectie plaatsvinden.

Hoewel de verschillende kolommen in tabel 2 verschillende deelaspecten uit elkaar halen, is het van belang bij de evaluatie de onderlinge samenhang ervan in het oog te houden. Een beslissing om één werkdomein of aspect verder uit te werken kan gevolgen hebben op andere domeinen.

Tabel 2: Actualiteitswaarde van de werkdomeinen + mogelijk uit te werken / toe te voegen thema's per werkdomein

	Informatieve toetsing (zie 1.2)		Uitwerken/ toevoegen (kruisje in geval van "ja")
	Aanwezig	Actueel	
Werkdomein A RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN			
A.1 Ruimtelijke planning.			

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.			X
A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen.			X

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

Werkdomein B NETWERKEN PER MODUS	Aanwezig	Actueel	Uitwerken/ toevoegen (kruisje in geval van "ja")
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen			X
B.2 Fietsroutenetwerk			X
B.3 Openbaarvervoernetwerk			X
B.4 (Her)inrichting van wegen			X
B.5 Parkeerbeleid			X
B.6 (Goederen)vervoer			X

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

Werkdomein C ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN	Aanwezig	Actueel	Uitwerken/ toevoegen (kruisje in geval van "ja")
C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.			X
C.2 Tarifiering			X

C.3 Algemene sensibilisering Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen			X
C.4 Handhaving			X
C.5 Beleidsondersteuning			X
C.6 Monitoring en evaluatie			X

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

Besteed in de GBC voldoende tijd om deze tabel te bespreken. Op basis daarvan komt u immers tot duidelijke afspraken in verband met de thema's die verder uitgewerkt of toegevoegd moeten worden, de reden hiervoor en de draagwijdte van het bijkomend studiewerk.

Uit de voorbereidende besprekingen en de GBC blijkt dat elk thema wel in het vorige mobiliteitsplan aan bod kwam doch niet langer actueel is. Belangrijkste items zijn de afstemming met het beleid rond ruimtelijke ordening en de categorisering van de wegen. Deze hebben immers een impact op elk facet van het plan waardoor alle thema's herbekeken dienen te worden. Daarnaast dient ook een bijsturing te gebeuren aan de verschillende netwerken (b.v. omgaan met fietsnelwegen en afschaffing provinciaal netwerk in het fietsnetwerk, rol van het station en welk voortransport richting trein, verder uitwerken voetgangersnetwerk, ...).

2.2. Vraag 2

Vraag 2	
Verder uitwerken of toevoegen van thema's?	Ja / Neen (schrappen wat niet past)
Zo ja, welke thema's (zie tabel 2) wenst de GBC uit te werken in of toe te voegen aan het gemeentelijk mobiliteitsplan? Bespreek ook specifiek de samenhang tussen de verschillende thema's. Specifiek de samenhang tussen de geselecteerde thema's en het huidig mobiliteitsplan moet bij beantwoording van de vraag in het oog gehouden worden.	

U kunt deze tabel langer maken door de cursor in de laatste cel rechts te plaatsen en dan op de tabtoets → te drukken.

Antwoord Ja

De GBC wenst het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te verbreden-verdiepen.

- **Spoor 2: Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.**
Er wordt gekozen om één of meerdere specifieke thema's toe te voegen aan het mobiliteitsplan (verbreden) en/of verder uit te werken (verdiepen). Deze thema's worden geselecteerd in de sneltoets.

Maak binnen de GBC concrete afspraken over de precieze aanpak. Noteer deze afspraken onder Stap 3: Conclusie (Spoor 2).

Antwoord Nee

Indien de GBC in tabel 2 weinig aspecten kan invullen, worden het huidige mobiliteitsplan en de werkdomeinen nog actueel en goed bevonden en wenst de GBC geen nieuwe thema's toe te voegen of uit te werken waardoor de GBC naar Spoor 3 overgaat.

- **Spoor 3: Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan.**
Het bestaande mobiliteitsplan is nog voldoende actueel en gedragen, waardoor het verder uitgevoerd kan worden. Het mobiliteitsplan wordt dus bevestigd. Het actieplan wordt wel geactualiseerd.

Maak binnen de GBC concrete afspraken over de precieze aanpak voor deze actualisering. Noteer deze afspraken onder Stap 3 : Conclusie (Spoor 3).

3. Stap 3: Conclusie

Kruis het spoor aan dat de GBC beslist te volgen.	
<input type="checkbox"/>	Spoor 1: De GBC beslist het gemeentelijke mobiliteitsplan te 'vernieuwen'.
<input type="checkbox"/>	Spoor 2: De GBC beslist het gemeentelijk mobiliteitsplan te 'verbreden-verdiepen'.
<input type="checkbox"/>	Spoor 3: De GBC beslist het mobiliteitsplan te 'bevestigen-actualiseren'.

3.1. Wie doet wat wanneer hoe?

Spoor 1
<p>Indien de GBC besliste het mobiliteitsplan te herzien, noteer de belangrijkste aspecten die bepalen dat het mobiliteitsplan grondig moet herbekeken worden. Noteer de nodige afspraken (omschrijving, initiatiefnemer en timing).</p> <p>Het initiatief ligt bij de stad om een nieuw mobiliteitsplan op te maken.</p> <p>In de eerste fase (oriëntatienota) zullen de afspraken gemaakt worden voor de verdere inhoudelijke uitwerking van het mobiliteitsbeleid.</p> <p>De thema's die naar aanleiding van de sneltoets aan bod kwamen, vormen alvast een eerste waardevolle insteek.</p>

Spoor 2

<p>Indien de GBC besliste het mobiliteitsplan te verbreden of te verdiepen, noteer dan de thema's die worden aangepakt en de samenhang met andere onderwerpen (de onderlinge samenhang). Noteer de nodige afspraken (omschrijving, initiatiefnemer en timing).</p>

<p>Spoor 3</p>
<p>Indien de GBC besliste het mobiliteitsplan te bevestigen, noteer hier de krachtlijnen voor de aanpassing van het actieplan. Noteer de nodige afspraken (omschrijving, initiatiefnemer en timing). </p>

3.2. Verder procesverloop

Advies op de sneltoets

De voorzitter van de GBC maakt de resultaten van de sneltoets samen met de GBC-verslagen over aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). De RMC gaat na of de sneltoets correct werd uitgevoerd en of de leden van de GBC consensus bereikt hebben over het te volgen spoor.

De RMC neemt ook kennis van de afspraken m.b.t. het gekozen spoor dat de GBC voor ogen heeft met het gemeentelijk mobiliteitsplan. Na bespreking in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur een advies over de sneltoets, inclusief het gekozen spoor.

Is het advies over de gepresenteerde sneltoets gunstig, dan kan worden gestart met de verdere procedure afhankelijk van het te volgen spoor.

Een sneltoets die ongunstig wordt geadviseerd, moet worden overgedaan. Wanneer de GBC de sneltoets heeft aangepast aan de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur, bezorgt de voorzitter van de GBC de aangepaste sneltoets opnieuw aan de kwaliteitsadviseur en de voorzitter van de RMC. De kwaliteitsadviseur brengt een nieuw advies uit.

Voor het vernieuwen (spoor 1) of verbreden-verdiepen (spoor 2) van het gemeentelijk mobiliteitsplan kan een subsidie worden aangevraagd.

Toepassing van het participatiebeginsel

Het [Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid](#), gewijzigd bij het decreet van 10 februari 2012, voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld. Dat gebeurt dan ook het best op het moment dat de beslissing tot de opmaak/bijsturing van het mobiliteitsplan wordt genomen. Het decreet geeft gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Het participatiebeginsel wordt toegepast bij spoor 1 en spoor 2.

N.a.v. de oriëntatienota zal ook een participatieproces uitgezet worden.

Integratie van milieu en mobiliteit

Steden en gemeenten die er voor kiezen om meer specifieke aandacht te willen vestigen op milieuaspecten in hun mobiliteitsplan, kunnen hiervoor gebruikmaken van het instrumentarium dat door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) ter beschikking wordt gesteld.

Meer info op www.mobielvlaanderen.be/overheden/ (thema milieu).

4. Bijlagen

- Het beleidsscenario en overzichtskaart strategische projecten.
- Het verslag van de GBC-vergadering(en) m.b.t. de sneltoets.

2.2 Goedkeuring participatietraject



Uittreksel

uit de notulen van het College van Burgemeester en
Schepenen

12 oktober 2020

Aanwezig:

Jenne De Potter, burgemeester-voorzitter,
Evelien De Both, Leen Goossens, Lieselotte De Roover, Evert De Smet, Brecht Cassiman, schepenen,
Peter Vansintjan, schepen van rechtswege,
Koen Codron, algemeen directeur

Afwezig:

Goedkeuring van het participatietraject voor het nieuw mobiliteitsplan.

Bevoegdheid

Artikel 56, §3 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Wetten en reglementen

Het decreet van 26 april 2019 betreffende basisbereikbaarheid.

Verwijzingsdocumenten

/

Verantwoording

Begin 2020 heeft de stad het proces opgestart voor de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan.

Het vorige mobiliteitsplan dateert van 2012 en was toen reeds het resultaat van een verbredings- en verdiepingsproces. Na de evaluatie van dat plan via de sneltoets werd beslist om het mobiliteitsplan volledig te vernieuwen (spoor 1). De opmaak van het nieuw mobiliteitsplan verloopt in drie fasen: een oriëntatiefase, de planopbouw en het beleidsplan. Op dit ogenblik wordt de oriëntatiefase uitgerold.

Om de inwoners van Zottegem te betrekken, zal er op verschillende momenten binnen de drie fasen (oriëntatiefase, planopbouw en beleidsplan) mogelijkheid zijn tot participatie:

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 3 blz op code.esignflow.be met verificatiecode 9206-5253-1802-9555.

- De opstart van het mobiliteitsplan wordt gecommuniceerd naar de bevolking via de website en lokale kranten. Er wordt hierin verwezen naar de website van de stad.
- In de oriëntatiefase wordt via de website van de stad een eerste algemene toelichting gegeven met betrekking tot het mobiliteitsplan (half november). Deze toelichting gebeurt in de vorm van een ingesproken presentatie via de website. Via de website zal de burger vervolgens de mogelijkheid krijgen om zich in te schrijven voor de 2 workshops die zullen georganiseerd worden in de fase van de planopbouw. Deze inschrijving gaat gepaard met een korte motivatie van de burger waarom hij wil deelnemen aan de workshops.
- In de synthesefase (planopbouw) worden twee workshops georganiseerd om verschillende mobiliteitsonderwerpen en hun knelpunten en kansen te bespreken.
 - a. In een eerste workshop wordt gepeild naar de knelpunten en de kansen die ervaren worden door de burgers. Dit is, indien de epidemiologische situatie n.a.v. het coronavirus het toelaat, een fysiek overleg waarbij in kleine groepen rond de tafel wordt gezeten (half december).
 - b. In een tweede workshop worden eventuele concepten/oplossingsrichtingen besproken (datum nog niet nader bepaald).
- In de fase van het beleidsplan zal feedback worden gegeven om aan te tonen hoe hun input werd verwerkt. Door middel van een infomarkt wordt het mobiliteitsplan aan de bevolking voorgesteld (datum nog niet nader bepaald).

Stemmen

Met algemene stemmen

BESLIST:

Artikel 1. Volgend participatietraject voor het nieuwe mobiliteitsplan goed te keuren:

- 1) De opstart van het mobiliteitsplan wordt gecommuniceerd naar de bevolking via de website en lokale kranten. Er wordt hierin verwezen naar de website van de stad.
- 2) In de oriëntatiefase wordt via de website van de stad een eerste algemene toelichting gegeven met betrekking tot het mobiliteitsplan (half november). Deze toelichting gebeurt in de vorm van een ingesproken presentatie via de website. Via de website zal de burger vervolgens de mogelijkheid krijgen om zich in te schrijven voor de 2 workshops die zullen georganiseerd worden in de fase van de planopbouw. Deze inschrijving gaat gepaard met een korte motivatie van de burger waarom hij wil deelnemen aan de workshops.
- 3) In de synthesefase (planopbouw) worden twee workshops georganiseerd om verschillende mobiliteitsonderwerpen en hun knelpunten en kansen te bespreken.
 - a. In een eerste workshop wordt gepeild naar de knelpunten en de kansen die ervaren worden door de burgers. Dit is, indien de epidemiologische situatie n.a.v. het coronavirus het toelaat, een fysiek overleg waarbij in kleine groepen rond de tafel wordt gezeten (half december).

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 3 blz op code.esignflow.be met verificatiecode 9206-5253-1802-9555.

- b. In een tweede workshop worden eventuele concepten/oplossingsrichtingen besproken (datum nog niet nader bepaald).
- 4) In de fase van het beleidsplan zal feedback worden gegeven om aan te tonen hoe hun input werd verwerkt. Door middel van een infomarkt wordt het mobiliteitsplan aan de bevolking voorgesteld (datum nog niet nader bepaald).

Het College van Burgemeester en Schepenen

getekend Koen Codron
algemeen directeur

getekend Jenne De Potter
burgemeester-voorzitter

Voor eensluidend afschrift op 19 oktober 2020

Koen Codron
algemeen directeur

Jenne De Potter
burgemeester

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 3 blz op code.esignflow.be met verificatiecode **9206-5253-1802-9555**.

2.3 Geregistreeerde ongevallen (2017)

(zie afzonderlijk document)

COLOFON

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM
ORIËNTATIENOTA

AUTEUR

Pieter Bulcke/Adel Lannau

PROJECTNUMMER

BE0120000293

ONZE REFERENTIE

BE0120000293

DATUM

27 oktober 2020

Arcadis Belgium nv

Gaston Crommenlaan 8
9050 Gent

www.arcadis.com