

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM

Synthesenota

VERSIE MORA - 7 JUNI 2022

Contactpersoon



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



Arcadis Belgium nv

Gaston Crommenlaan 8 bus

101

9050 Gent

Revisiestatus

Versie	Datum	
1	Maart 2021	Werkdocument, voorbereidend document voor het werkoverleg met de Stad
2	November 2021	Werkdocument, voorbereidend document voor het werkoverleg met de Stad
3	December 2021	Werkdocument, voorbereidend document voor het werkoverleg met de Stad
4	Januari 2022	Document voorgelegd aan CBS dd 31 januari 2022
5	Februari 2022	Document voorgelegd aan de gemeenschappelijke fracties - Maandag 14 maart 2022
6	April 2022	Document voorgelegd aan de PSG dd 20 mei 2022
7	Mei 2022	Document beperkt aangepast nav opmerkingen politie en PSG. Document voorgelegd aan de MORA op 7 juni.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Vernieuwen van het mobiliteitsplan – Fase 2	6
1.2	Overlegproces	7
1.2.1	Projectstuurgroep	7
1.2.2	Participatieproces	7
1.2.3	Overlegmomenten	8
2	SYNTHESENOTA	9
2.1	Onderzoeksresultaten	9
2.1.1	Input bewonersoverleg	9
2.1.2	Onderzoeksvragen vanuit oriëntatiefase	17
2.2	Knelpunten, kansen en doelstellingen	22
2.2.1	Knelpunten en kansen	22
2.2.2	Strategische en operationele doelstellingen	25
2.3	Opbouw van scenario's	26
2.3.1	Basisscenario	26
2.3.2	Verkeersluw centrum	27
2.3.3	Verkeersvrij centrum	28
2.4	Afweging van de scenario's	30
2.5	Het beleidsscenario	33
3	BIJLAGEN	44
3.1	Verslag PSG Oriëntatienota	44
3.2	Goedkeuring participatietraject GR dd. 25 april 2019	52
3.3	Verslag workshop 1	55
3.4	Workshop 2 (Inhoudelijke bespreking)	59
3.4.1	Algemene opmerkingen/bedenkingen die naar voor kwamen tijdens de workshop	59
3.4.2	Knip ter hoogte van de Markt	61
3.4.3	Uitbreiding eenrichting in Laurens de Metsstraat en onderdoorgang (cf. Studie stationsomgeving)	63
3.4.4	Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: behoud huidige situatie (eenrichting 7/7)	65
3.4.5	Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: naar de "marktsituatie" (verkeer in twee richtingen 7/7) en knip Neerhofstraat	67
3.4.6	Knip Laurens de Metsstraat (te combineren met vorige ingreep)	69

3.4.7	Wolvenstraat eenrichting (richting Luchtbal), Molenkouter eenrichting (richting centrum)	70
3.4.8	Wolvenstraat eenrichting (richting Molenkouter), Molenkouter eenrichting (richting Sint-Andriessteenweg)	71
3.4.9	Eenrichtingsverkeer in Kasteelstraat en Firmin Bogaertstraat omkeren	72
3.4.10	Eenrichtingsverkeer in B. Firmin de Meyerstraat (richting Meerlaan)	73
3.4.11	Eenrichtingsverkeer in Van Aelbrouckstraat (richting station)	74
3.4.12	Overzicht “voor-en tegenstanders” workshop en input citizenlab	78
3.5	Mobiliteitstoets Sportsite Zottegem, NV Mint 2022	80

FIGUREN

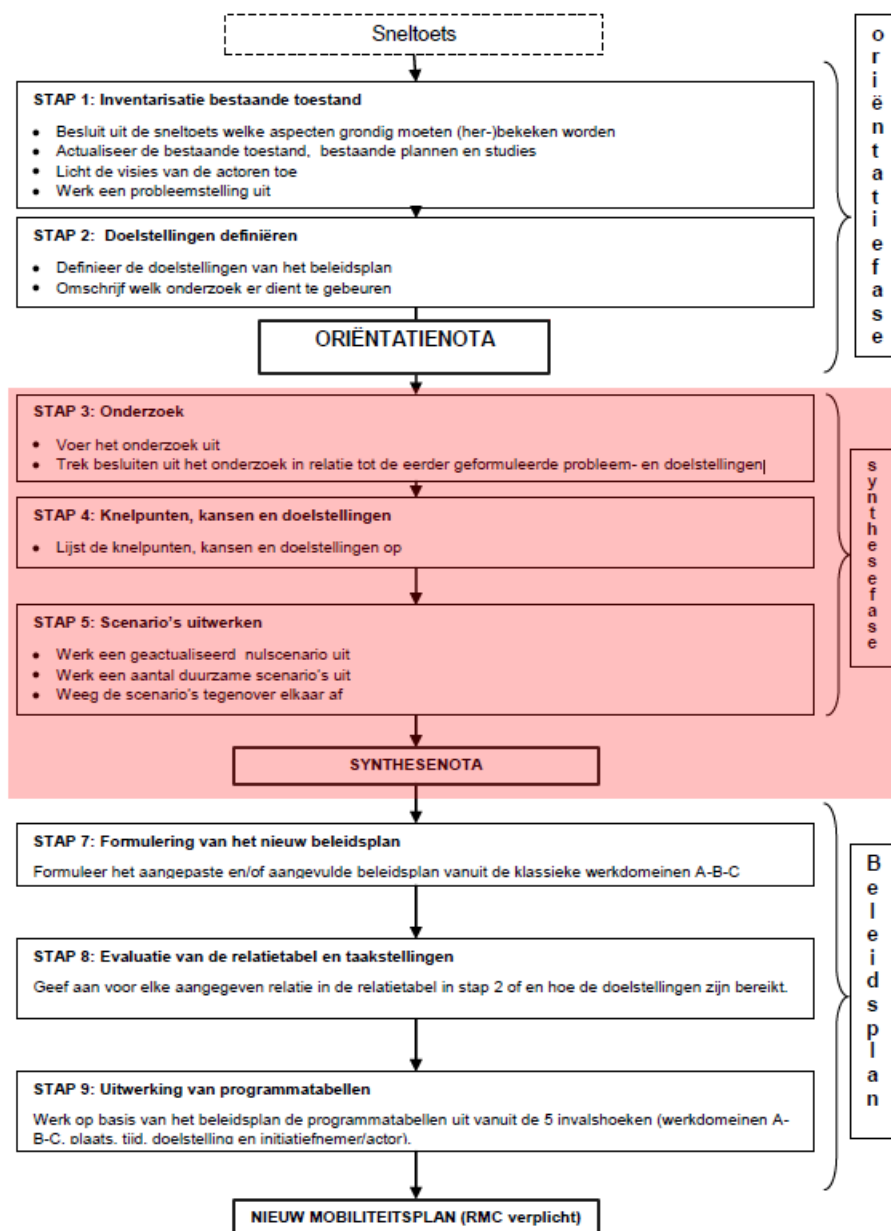
Figuur 1: <i>Stappenplan opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan (MOW)</i>	6
Figuur 2: Ruimtelijke ontwikkelingen en multimodaliteit	17
Figuur 3: Ruimtelijke ontwikkelingen en multimodaliteit – detail RUP Lelie en RUP Cantaert	18
Figuur 4: Ruimtelijke ontwikkelingen en multimodaliteit – detail RUP Klooster	18
Figuur 5: Lokaal en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en voorgestelde hoppinpunten	20
Figuur 6: Planvoorstellen fietssnelweg (mobiliteitsstudie Stationsomgeving Vectris)	35
Figuur 7: Voorstel inrichting interregionaal Hoppinpunt Station Zottegem – Vervoerregio Vlaamse Ardennen.	37
Figuur 8: Belangrijkste ontsluitingsassen centrum Zottegem (oranje lijnen en voorstellen eenrichtingsverkeer)	40

1 INLEIDING

1.1 Vernieuwen van het mobiliteitsplan – Fase 2

Voorliggend document is het resultaat van fase 2 binnen de opmaak van het vernieuwde mobiliteitsplan van Zottegem.

Conform de richtlijnen van de Vlaamse overheid bestaat het mobiliteitsplan uit 3 delen: oriëntatienota (1), synthesenota of opbouw van het plan (2) en beleidsplan (3). Het voorliggend rapport behelst de synthesenota. Per deel zijn verschillende stappen te zetten zoals onderstaand figuur aangeeft.



Figuur 1: Stappenplan opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan (MOW)

1.2 Overlegproces

Bij het opstellen van een mobiliteitsplan zijn een aantal partijen betrokken. Deze partijen vormen samen een Projectstuurgroep (PSG).

1.2.1 Projectstuurgroep

De PSG vormt één geïntegreerd overlegorgaan waarvan de leden hun advies samenbrengen tot er een consensus ontstaat over het voorliggend dossier. De PSG bundelt de expertise van de verschillende partners voor de opmaak van een mobiliteitsplan (of van een ander mobiliteit gerelateerd project).

De PSG wordt samengesteld uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente, van het beleidsdomein MOW en van de betrokken weg- of waterwegbeheerder (minimale samenstelling). Afhankelijk van de aard van het project, kan de PSG uitgebreid worden. In de stad Zottegem is de PSG samengesteld uit volgende leden:

Naam	Functie
Kim Droesbeke	Stad Zottegem
Peter Lagaert	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
Hannes Decuypere	Provincie – mobiliteit
Diederik Malfroid	Provincie – water
Tom Vandendriessche	Infrabel
Jan Van Beneden	NMBS
Adel Lannau	Arcadis

1.2.2 Participatieproces

Het decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij decreet van 10-02-2012 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."

Om de **inwoners te betrekken**, wordt te Zottegem volgend participatietraject gevolgd:

- In de oriëntatiefase werd gecommuniceerd naar de bevolking via de website en lokale kranten. Er wordt hierin verwezen naar de website van de stad.

- In de oriëntatiefase werd via de website van de stad een eerste algemene toelichting gegeven met betrekking tot het mobiliteitsplan. Deze toelichting gebeurde in de vorm van een ingesproken presentatie via de website die in november 2020 kon beluisterd worden. Via de website kreeg de burger de mogelijkheid om zich in te schrijven voor de 2 workshops die georganiseerd werden in de fase van de planopbouw.
- In de synthesefase (planopbouw) werden twee workshops georganiseerd om verschillende mobiliteitsonderwerpen en hun knelpunten en kansen te bespreken.
 - In een eerste workshop werd gepeild naar de knelpunten en de kansen die ervaren worden door de burgers. Deze workshop is doorgegaan op 7 december (digitaal, wegens Covid 19). Een samenvatting van dit overleg is opgenomen in dit document.
 - Naar aanleiding van de eerste workshop werd een tweede workshop georganiseerd m.b.t. de verkeerscirculatie. Eventuele mogelijke ingrepen op de circulatie werden besproken. Deze tweede workshop ging door op 27 september 2021. De input van dit overleg wordt opgenomen in dit document.
- In de fase van het beleidsplan zal feedback worden gegeven om aan te tonen hoe de input werd verwerkt. Door middel van een infomarkt wordt het mobiliteitsplan aan de bevolking voorgesteld (datum nog niet nader bepaald).

1.2.3 Overlegmomenten

Onderstaande tabel geeft de overlegmomenten met de gemeente en de stuurgroep weer.

Datum	Overleg
<i>Oriëntatiefase</i>	
25 mei 2020	Startoverleg
11 september 2020	Projectstuurgroep
<i>Synthesefase</i>	
7 december 2020	Participatie/informatiemoment – workshop Knelpunten en kansen
29 september 2021	Participatie/informatiemoment – workshop verkeerscirculatie
22 november 2021	Werkoverleg Synthesenota Stad
10 december 2021	Werkoverleg Synthesenota Stad
14 maart 2022	Overleg gemeenschappelijk fracties
20 mei 2022	Projectstuurgroep
7 juni 2022	Mora
<i>Beleidsfase</i>	
pm	Werkoverleg Beleidsnota
pm	Participatie/informatiemoment
pm	Werkoverleg Beleidsnota
pm	GBC Beleidsnota
pm	Projectstuurgroep

2 SYNTHESNOTA

2.1 Onderzoeksresultaten

2.1.1 Input bewonersoverleg

2.1.1.1 Workshop Knelpunten en kansen 7 december 2020

De workshop waarbij gepolst werd naar knelpunten en kansen die de burgers ervaren ging door op 7 december 2020. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste input. Daarnaast was er ook de mogelijkheid om via Citizenlab input te leveren.

Onderstaande tabel geeft aan waar, volgens de deelnemers, de grootste knelpunten lagen

Onveilige en ontbrekende fietsassen	33
Gevaarlijke kruispunten of wegen	32
Ontsluiting/circulatie centrum	31
Foutparkeren en hoge parkeerdruk	22
Hoge snelheid	22
Onveilige schoolomgevingen	11
Sluipverkeer	10
Verspreide bebouwing	5
Toegankelijkheid trage wegen	2
Openbaar vervoer	1

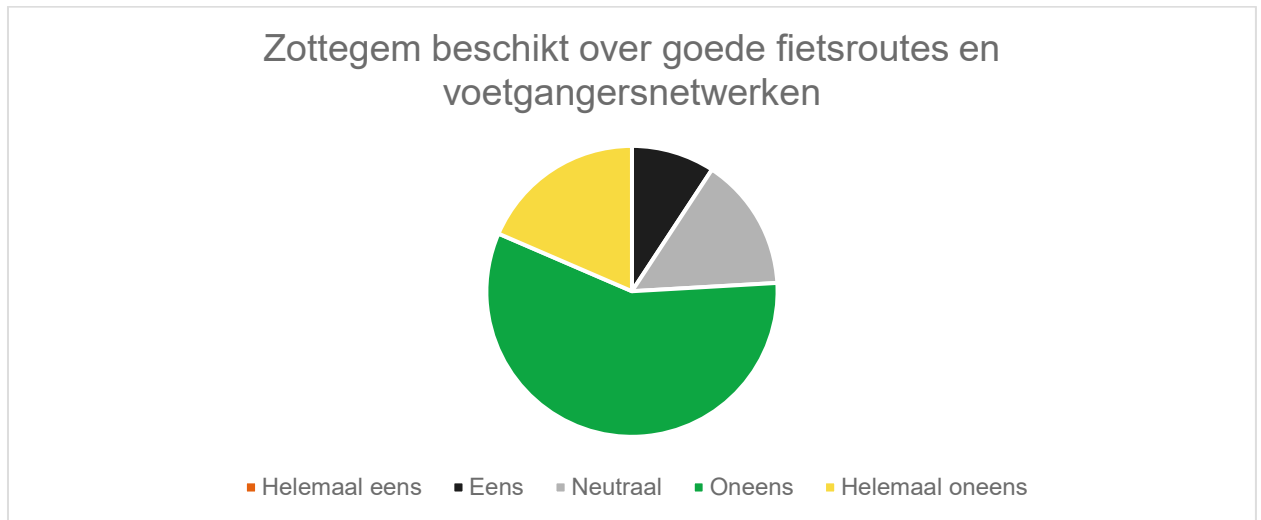
Onderstaande tabel geeft aan waar de grootste prioriteiten zouden moeten liggen

Verder uitbouwen fietsnetwerk	29
Een goed ruimtelijk beleid	26
Herinrichting van wegen	25
Veilige schoolomgevingen	21
Parkeerbeleid	16
Het opzetten van ondersteunende maatregelen zoals campagnes, controles, etc.	12
Kwalitatieve voetgangersvoorzieningen	9
Verdere uitbouw deelmobiliteit	3
Verbeteren en afstemming binnen openbaar vervoersnetwerk	2
Vrachtvervoer	2

Er werden vervolgens een aantal stellingen geponeerd binnen vier thema's. Er kon aangegeven worden in welke mate men hiermee akkoord kon gaan. Daarnaast konden suggesties geformuleerd worden. Deze worden samengevat in dit document.

THEMA 1: Zachte weggebruiker: fiets- en voetpaden

Stelling:

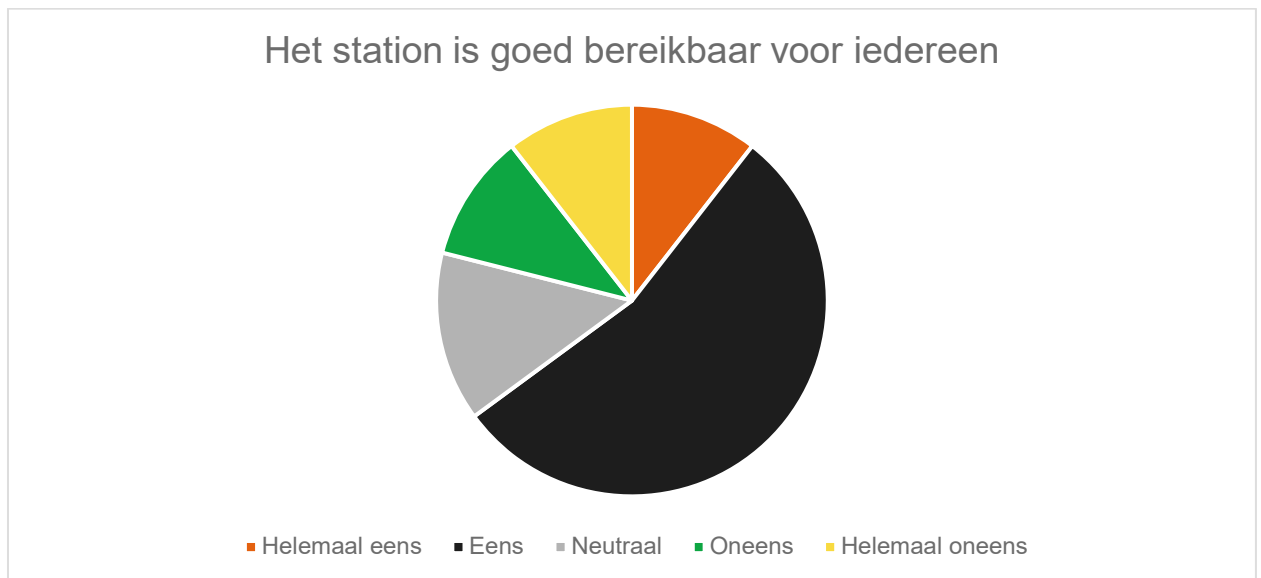


Suggesties m.b.t. fietsroutes en voetgangersnetwerken.

- Beter onderhoud
- Meer kleuren in het wegdek
- Belang van schoolomgevingen
- Oplaadpunten voor elektrische fietsen
- Gebruik van de wagens wordt niet afgeraden voor korte verplaatsingen
- Fietsinfrastructuur ontbreekt en is niet veilig genoeg
- Nood aan fietsparkeerplaatsen
- Nood aan vlotte en veilige fietsverbindingen van centrum naar de andere woonkernen (deelgemeenten) en ook buurgemeenten
- Er is nood aan een mentaliteitswijziging waarbij alle vormen van verkeer gelijkwaardig worden beschouwd.

THEMA 2: Station als vervoersknooppunt

Stelling:

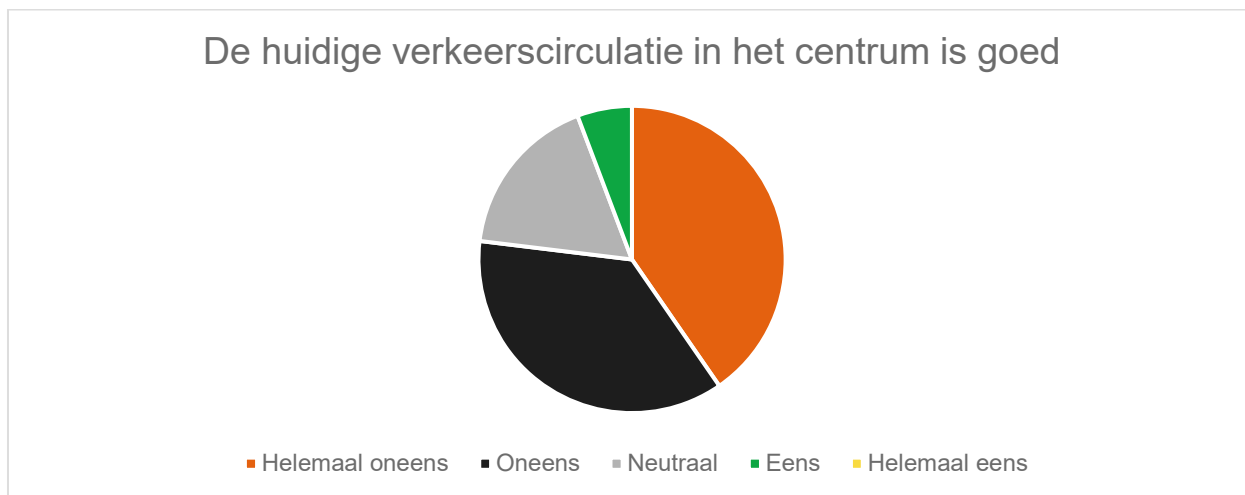


Suggesties m.b.t. bereikbaarheid van het station:

- Nood aan avondverlichting
- Station is totaal niet aangepast voor minder mobiele gebruikers
- Er zijn geen veilige fiets- of wandelroutes naar het centrum
- Te weinig veilige parkeergelegenheid voor fietsers aan voorkant van station
- De infrastructuur achteraan en vooraan is gericht op doorgaand verkeer. Dat moet anders om de omgeving veiliger te maken.
- De straten in de wijken rond het station worden gebruikt als parking. Parking zou moeten geclusterd worden.
- Teveel doorgaand verkeer aan school achterkant station (Egmont)
- Niettegenstaande Zottegem over een ruim busstation beschikt, is de dienstverlening er de laatste jaren dermate op achteruitgegaan dat meer en meer pendelaars de bus hebben opgegeven en zich nu met de auto naar het station begeven. De stad Zottegem zou volgende maatregelen kunnen nemen.
 1. De functie van het busstation respecteren en niet om de haverklap de ruimte gebruiken voor kermis, koers, ...
 2. De route van de bus doorheen het centrum herbekijken voor de bussen 21,22,23,24,25, 13 en 41. Er wordt gevraagd om een alternatief uit te werken. Een mogelijkheid zou zijn om telkens dezelfde route te volgen. Hiervoor zou enkel de Kazernstraat tweerichtingsverkeer moeten gemaakt worden (mogelijks enkel voor bussen) en zou de parkeergelegenheid in de Kazernestraat en de Gustaaf Schockaertstraat opgeheven moeten worden.
 3. De aanpassing van de dienstregeling met De Lijn bespreken met het oog op de optimalisatie voor pendelaar.
 4. De werking van De Lijn in vraag stellen bij de bevoegde instanties aangezien dit een rechtstreeks gevolg heeft op de mobiliteit in de stad.

THEMA 3: Gemotoriseerd verkeer

Stelling:

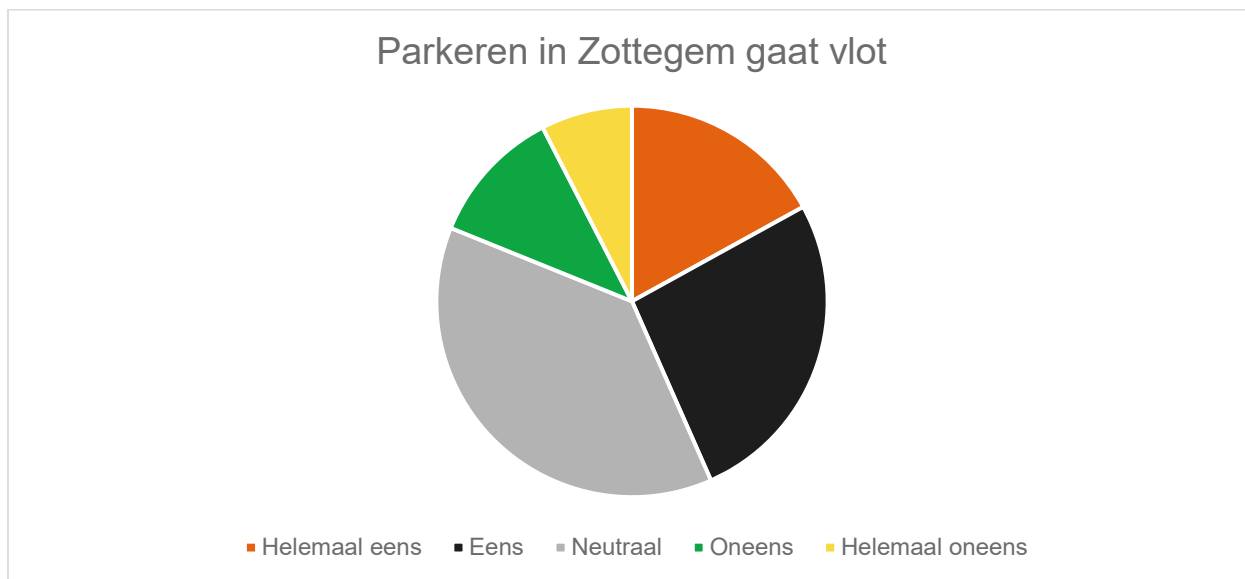


Suggesties m.b.t. verkeerscirculatie

- Te veel doorgaand verkeer in het centrum
- Maak het centrum autovrij (desnoods bepaalde uren)
- Structureel invoeren van eenrichtingsverkeer
- De wagen mag niet volledig geband worden
- Invoeren van lussen
- Er is veel sluipverkeer

THEMA 4: Parkeerbeleid

Stelling:



Suggesties

- Er moet meer ingezet worden op alternatieven voor de auto
- De capaciteit van de parkings is beperkt, waardoor er meer langs de weg geparkeerd wordt
- Centrum enkel voor kortparkeren
- Pendelbussen van de rand naar het centrum
- Te veel parkeren aan achterzijde station, eventueel blauwe zone invoeren?
- Te veel autoparkeerplaatsen in het centrum, trekt auto's aan en maakt het weinig aangenaam voor andere weggebruikers. Aangepaste weginrichting, snelheid en meer ruimte voor andere ?
- Gebrek aan goede fietsparkeerplaatsen
- Een duidelijke signalisatie naar de stadsparkings met een matrixbord met aantal beschikbare parkeerplaatsen. Eventueel via een parkeerroute.
- Voer een 'mobiliteitsnorm' in met normen voor zowel auto's als fietsenstallingen - zie onderzoek en suggesties van Fietsberaad hierover
- Laat koning auto thuis en kom te voet, is goed voor milieu en gezondheid.

Daarnaast werd ook nog de mogelijkheid gegeven aan de deelnemers om andere suggesties mee te geven. Het gaat onder meer om volgende suggesties:

- Meer groen in het centrum
- Ruimte en respect voor elke verkeersdeelnemer
- Laad- en loszones voor leveringen
- Geen vrachtwagens tijdens de schooluren
- Meer scheiding van de verkeersdeelnemers
- Naar een aangename stad om te wonen en te bezoeken
- Tegengaan van verlinting en "overal wonen" (streven naar kernversterking) = positief voor de mobiliteit
- Handhaving snelheidsbeperkingen
- Verkeersveiligheid

2.1.1.2 Workshop Verkeerscirculatie 27 september 2021

Uit de eerste workshop bleek dat volgende aspecten als meest problematisch beschouwd werden:

- Onveilige en ontbrekende fietsassen
- Gevaarlijke kruispunten of wegen
- Ontsluiting/circulatie centrum

De Stad Zottegem is zich bewust van het belang van de uitbouwen van een veilig fietsnetwerk. Samen met de Vlaamse overheid en de provincie zal de stad werken aan een conform fietsnetwerk. Het bestaande fietsnetwerk zal hier als basis dienen (zie ook verder 2.1.2.2).

Uit de workshop kwam ook het belang van fietsveiligheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in het algemeen en in het centrum in het bijzonder naar voren.

In de tweede workshop – die fysiek doorging op 27 september 2021 - werd nagegaan in welke mate de verkeerscirculatie kan aangepast worden om te komen tot een betere leefbaarheid en veiligheid in het centrum.

Eerst werd een **presentatie** gegeven waarin de verschillende voorstellen m.b.t. circulatie werden voorgelegd aan de bewoners tijdens de tweede workshop. Voor elk van de ingrepen werden voor- en nadelen geformuleerd in de presentatie. De gepresenteerde voorstellen waren:

- Knip ter hoogte van de Markt (cf. Mobiliteitsstudie stationsomgeving Zottegem)
- Uitbreiding eenrichting in Laurens de Metsstraat en onderdoorgang (cf. studie stationsomgeving)
- Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: behoud huidige situatie (eenrichting 7/7)
Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: naar de “dinsdagmarktsituatie” (verkeer in twee richtingen 7/7)
- Knip Laurens de Metsstraat
- Wolvenstraat eenrichting (richting Luchtbal), Molenkouter eenrichting (richting centrum)
- Wolvenstraat eenrichting (richting Molenkouter), Molenkouter eenrichting (richting Sint-Andriessteenweg)
- Eenrichtingsverkeer in Kasteelstraat en Firmin Bogaertstraat omkeren
- Eenrichtingsverkeer in B. Firmin de Meyerstraat (richting Meerlaan)
- Eenrichtingsverkeer in Van Aelbrouckstraat (richting station)

Vervolgens werden de aanwezigen **ingedeeld in 10 groepen**. Het was de bedoeling om binnen deze groep de voorstellen te bespreken. De genoemde voor- en nadelen konden aangevuld en/of verbeterd worden door de deelnemers. Elke groep kon zijn voorkeur met betrekking tot een bepaald voorstel aangeven. Elke groep duidde een verantwoordelijke aan die de resultaten van de groepsbespreking toelichtte.

De volledige presentatie en de aanvullingen door de deelnemers worden in bijlage 3.4 weergegeven.

2.1.1.2.1 Algemene opmerkingen/bedenkingen die naar voor kwamen tijdens de workshop

- Het STOP-principe moet aan de basis liggen van de visie. Het mag niet alleen een autocirculatieplan zijn.
- Redenen om de circulatie aan te passen is niet enkel ruimte voor fietsers, maar ook voor minder mobiele mensen, voetgangers, mensen met kinderwagens, schoolgaande jeugd, ...
- Er mag geen bijkomende druk komen op andere straten.
- Het is aangewezen een verkeersvrij centrum te maken, dat aantrekkelijker gemaakt wordt.
- Zwaar verkeer in het centrum mag niet toegelaten worden
- Niet alleen het centrum bekijken
- Er wordt gepleit voor een grote zone 30
- Schoolomgevingen zijn belangrijk.

- Parkings moeten goed toegankelijk zijn, maar dit is van ondergeschikt belang. Vooral de randparkings moeten goed bereikbaar zijn, niet de centrumparkings.
- Betere ordehandhaving (cf. 20 jaar geleden)
- Scholen en andere concentraties van verkeer ook in kaart brengen
- Straten categoriseren en richtlijnen volgen.
- Grote lussen om/buiten het centrum maken, geen verkeer meer door Stationsstraat en Hoogstraat
- Meer aandacht voor schoolomgevingen
- De infrastructuur dient aangepast te worden.
- Problematiek van de Grotstraat wordt niet aangepakt.
- Parkings moeten op de juiste locatie liggen en duidelijk aangegeven worden
- Betere bewegwijzering, waardoor doorgaand verkeer in het centrum kan vermeden worden.
- Vraag naar extra laadpalen

Aanvullend werden door de deelnemers volgende ingrepen geformuleerd:

- Ter hoogte van kruispunt Elenestraat is er een splitsing (links ri Buke, rechts ri centrum). Er wordt een voorstel geformuleerd om iedereen naar rechts, richting centrum te laten rijden.
- Eenrichting in de Heldenlaan (richting Neerhofstraat)

2.1.1.2.2 Overzicht 'voor-en tegenstanders' fysieke workshop en input Citizenlab

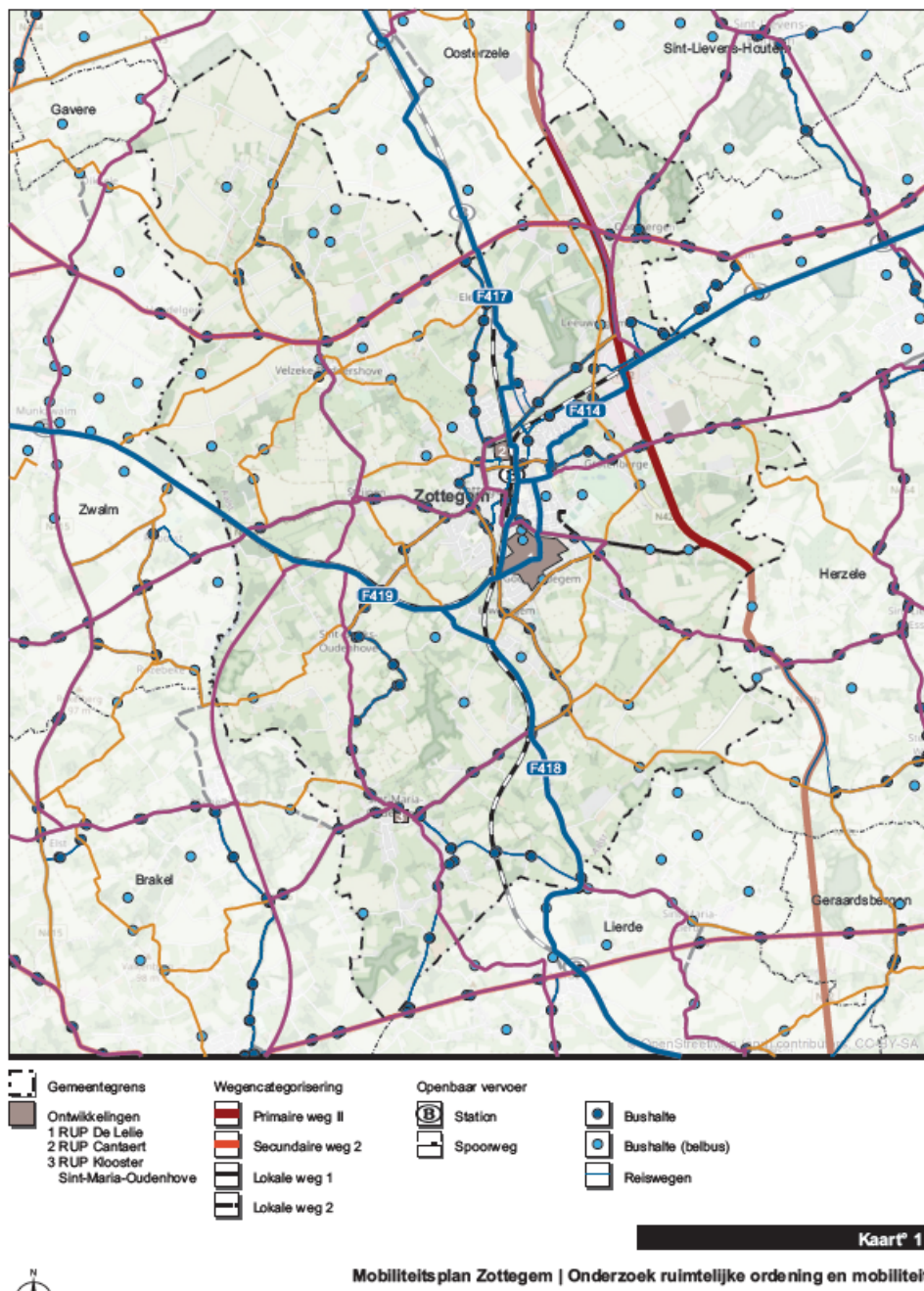
Onderstaand wordt een overzicht gegeven van het aantal groepen die, globaal beschouwd 'voor' -of 'tegen' een bepaalde maatregel zijn. In totaal waren er 10 groepen. Niet alle groepen hebben zich expliciet uitgesproken over alle maatregelen. Ook wordt een overzicht gegeven van de input die werd gegeven via Citizenlab.

Voorgestelde ingreep	Input fysieke workshop		Input CitizenLab	
	VOOR	TEGEN	VOOR	TEGEN
1. Knip markt	7 Met suggesties: meerdere knips en verschuiving van knips	1	32	42
2. Eenrichting Laurens De Metsstraat en onderdoorgang	7 Soms met vraag te combineren met eenrichting in de A. Gevaertlaan.	1 Met suggestie: eenrichting Grotenbergstraat (opgaand; vanaf Kollegestraat)	30	13
3a. Behoud huidige toestand (eenrichting 7/7)	4	4	18	4
3b. Invoeren "dinsdagmarksituatie"	4	4		Duidelijke meerderheid voor behoud van de huidige toestand, 7 dagen op 7
4. Knip Laurens de Metsstraat	1	5	4	31
5a. Wolvenstraat richting Luchtbal	4	5	28	9
5b. Wolvenstraat richting Molenkouter	5	3	28	9
	Met suggestie: eenrichting op Meire (in Meileveld)			
6. Omkeren eenrichting Kasteelstraat en F. Bogaertstraat	1	5	1	34
7. Eenrichtingsverkeer in B. Firmin de Meyerstraat (richting Meerlaan)	7		11	31 Vnl. bewoners Zuidstraat, zij stellen alternatieven voor.
8. Eenrichtingsverkeer in Van Aelbrouckstraat (richting station)	6	1	36	8

2.1.2 Onderzoeksvragen vanuit oriëntatiefase

2.1.2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteit

Zottegem wil een sterkere koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de ontwikkelingen rond het ziekenhuis. Er wordt nagegaan wat de huidige ontwikkelingsmogelijkheden zijn en of deze multimodaal ontsloten zijn.



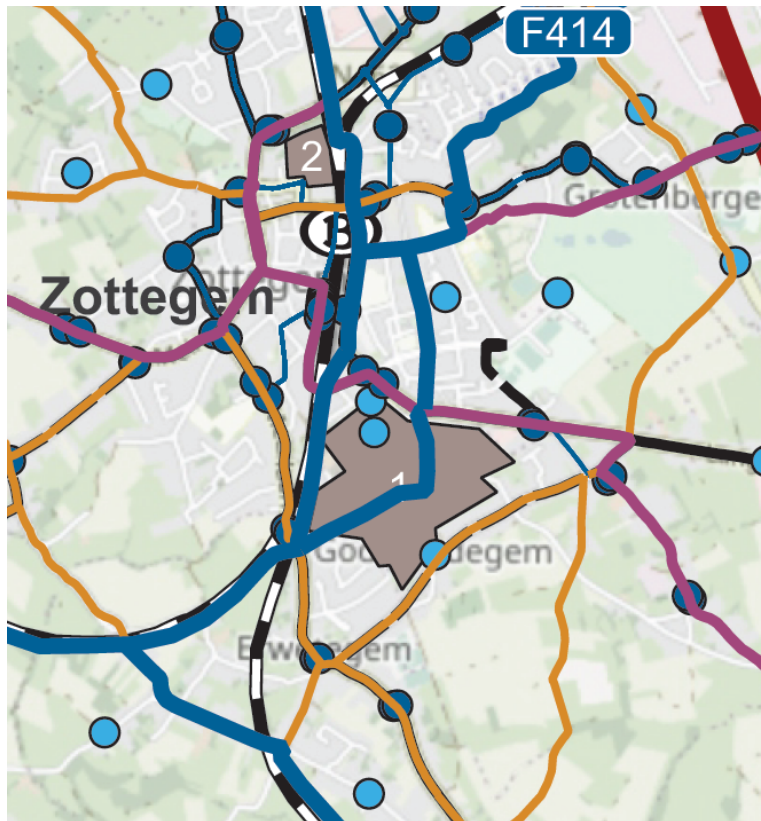
Figuur 2: Ruimtelijke ontwikkelingen en multimodaliteit

De ontwikkelingen binnen het RUP Lelie zijn lopende (1 op onderstaande figuur).

De ontwikkelingen zijn op een relatief beperkte afstand van het station. Tussen de ontwikkeling en het station is een fietssnelweg en een bovenlokale functionele fietsverbinding. Er wordt gestreefd naar een conforme inrichting van deze fietsassen.

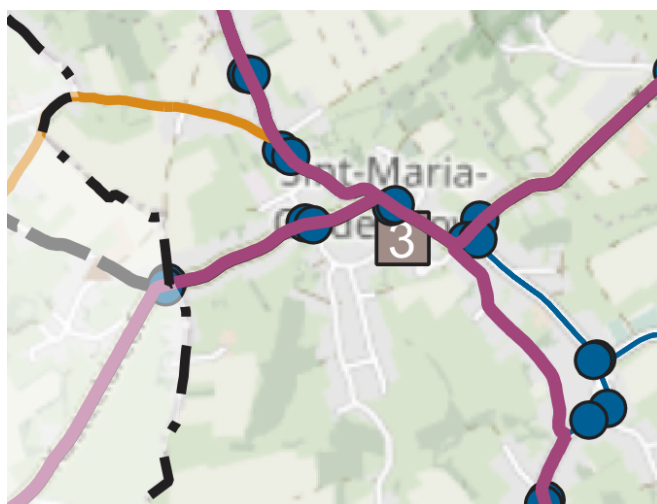
De ontwikkeling wordt ontsloten door verschillende fietsverbindingen naar de verschillende richtingen en door het openbaarvervoer.

De ontwikkelingen binnen RUP Cantaert liggen eveneens dicht bij het centrum en zijn ook goed ontsloten door bovenlokale fietsverbindingen. Er zijn bushaltes voorzien.



Figuur 3: Ruimtelijke ontwikkelingen en multimodaliteit – detail RUP Lelie en RUP Cantaert

Het RUP Klooster te Sint-Maria Oudenhove ligt op een grote afstand van een NMBS-station, maar er is wel een busontsluiting. Het is tevens ontsloten via verschillende bovenlokale functionele fietsroutes.



Figuur 4: Ruimtelijke ontwikkelingen en multimodaliteit – detail RUP Klooster

2.1.2.2 Fietsroutenetwerk en trage wegen

Er wordt nagegaan of het functioneel fietsroutenetwerk moet bijgesteld worden.

Onderzoeksvragen zijn:

- 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 (reeds goedgekeurd¹) met betrekking tot het trage wegennetwerk geïntegreerd worden in het mobiliteitsbeleid?

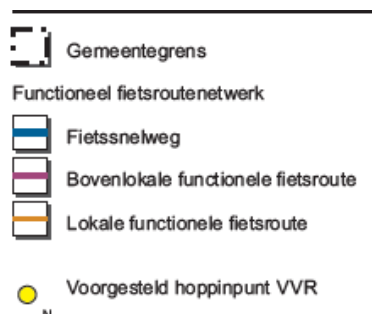
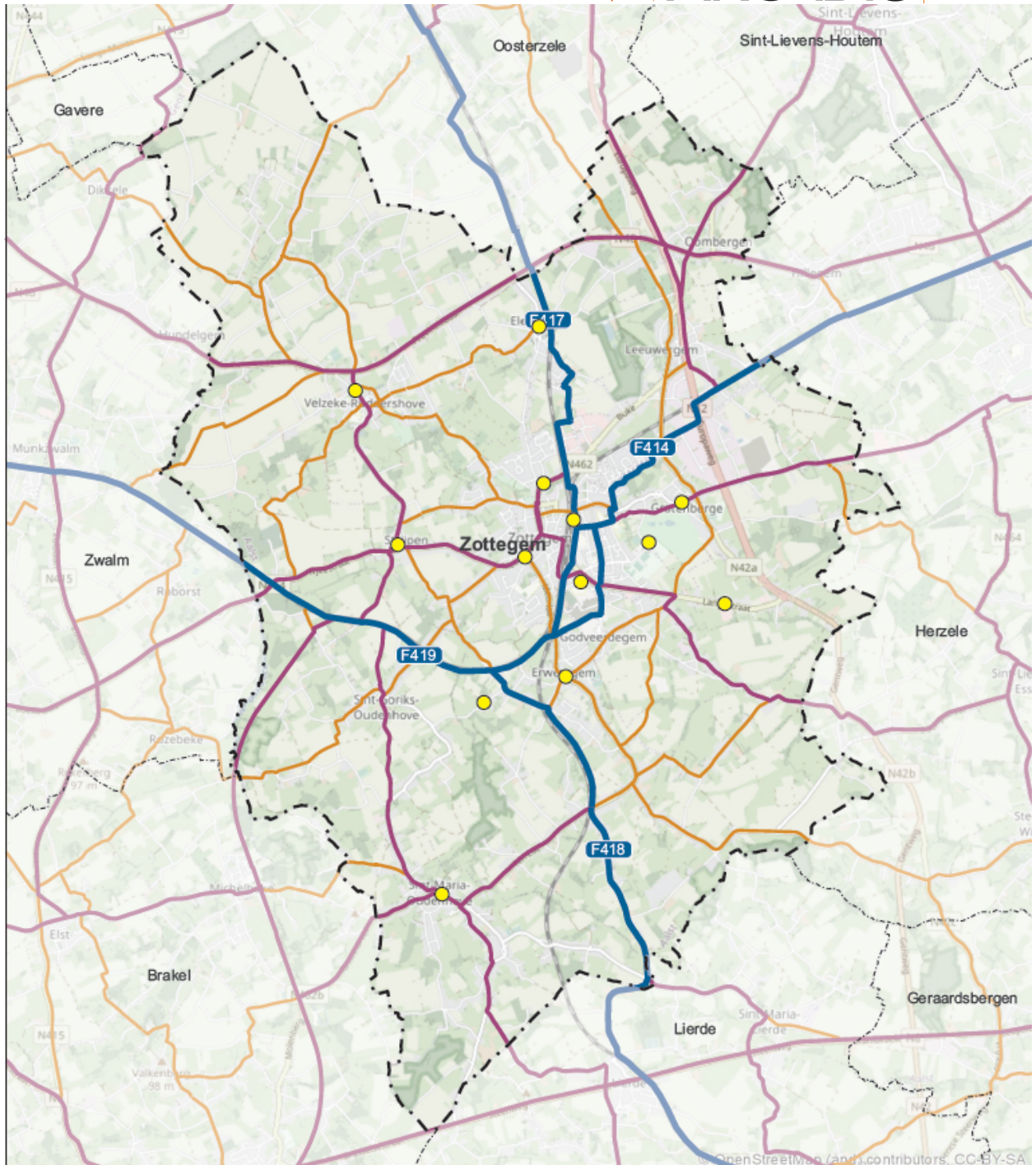
Reeds aanwezige gegevens:

- Geactualiseerd lokaal en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2018
- Studie trage wegen, goedgekeurde adviesnota's en actieplannen
- Visie vervoerregio
- Schoolroutekaarten
- Fiets- en wandelknooppuntennetwerk (recreatief)
- Visie infrabel - overwegen
- Octopusplan

Er wordt vertrokken vanuit het goedgekeurde functionele fietsnetwerk en er wordt nagegaan welke wijzigingen aangewezen zijn vanuit bestaande studies, vanuit overleg met de bewoners en rekening houdend met de (voorlopig) geselecteerde hoppingpunten op het functionele fietsnetwerk.

Er zullen in een volgende fase een aantal wijzigingen in het netwerk voorgesteld worden.

¹ Er zijn goedgekeurde adviesnota's per deelgemeente en goedgekeurde actieplannen die gekoppeld zijn aan die adviesnota's. Alles is terug te vinden op volgende website: <https://www.rlva.be/trage-wegen-zottegem>.



Figuur 5: Lokaal en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en voorgestelde hoppingpunten

2.1.2.3 Stations als vervoersknooppunten

Er zal een visie ontwikkeld worden waarbij de visies uit de bestaande studie stationsomgeving (Vectris) en de visies uit de vervoerregio geïntegreerd worden. Intussen wordt deze visie in grote mate uitgewerkt door de vervoerregio. Het station wordt door de VVR aangeduid als een interregionaal hoppinpunt. Er werd een unieke verantwoordingsnota opgemaakt voor 19 hoppinpunten binnen de vervoerregio Vlaamse Ardennen, waaronder het station van Zottegem. Deze unieke verantwoordingsnota zal ook voorgelegd worden aan de projectstuurgroep.

Daarnaast werden 12 lokale hoppinpunten geselecteerd te Zottegem (zie ook verder onder 2.5.).

2.1.2.4 Circulatieplan (ontsluitingsconcept Hoefijzer)

Er wordt verder gewerkt aan de implementatie van een ontsluitingsconcept (Hoefijzer) voor het centrum. Er dient nagegaan te worden hoe dit verder kan geoptimaliseerd worden.

Onderzoeksvragen zijn:

- 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 ontsluitingsstructuur 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:

- Mobiliteitsplan
- Mobiliteitsstudie stationsomgeving (Vectris)
- Streefbeeld Infrabel
- Parkeergeleidingsstudie (ontwerp)
- PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem

Methodiek:

Op basis van inventarisatie, gegevens, terreinbezoek en onderzoek zal nagegaan worden hoe de aangeduide hoefijzerstructuur beter kan geïmplementeerd worden. Dit werd bekeken in het kader van workshop 2 (zie 2.1.1.2) . Onder “opbouw van de scenario’s” worden hieromtrent een aantal voorstellen gedaan.

2.2 Knelpunten, kansen en doelstellingen

Navolgend worden per thema alle knelpunten, kansen en doelstellingen weergegeven. Deze werden in grote mate aangereikt door de tijdens de burgerparticipatie op de eerste workshop.

2.2.1 Knelpunten en kansen

Thema	Knelpunten	Kansen
Ruimtelijke ordening en mobiliteit	Er is veel doorgaand verkeer, ook door de woonwijken. Er is te weinig groen, Meer groen is aangenaam en helpt tegen hitte-eilanden. Verlating vanuit het centrum naar de dealkernen.	Concentratie van activiteiten in het centrum (commerciële handelscentrum, socio-culturele zwaartepunt) Socio-medisch gezien is er het AZ Sint-Elisabeth ziekenhuis en de psychiatrische instelling Sint Franciscus in Velzeke.
Fietsroutenetwerk en trage wegen	Er zijn te weinig veilige fietspaden. Er zijn geen veilige fiets- of wandelroutes naar het centrum en naar het station in het bijzonder.	Er is een geactualiseerde versie voor het bovenlokaal fietsnetwerk en er zijn fietssnelwegen aangeduid. Zottegem beschikt over goedgekeurde adviesnota's en actieplannen mbt de trage wegen.
	Specifieke locaties m.b.t. fietsveiligheid die genoemd zijn: - N46 Velzeke (aanleg fietspaden gepland) - Het eerste stukje van de Deinsbekestraat (de frituur, er is geen 2-richtingsverkeer voor fietsers) - Broeder Mareslaan (achterkant station) - Langestraat - Hoogstraat - Schoolomgeving Parkstraat/Grotstraat - Omgeving Musselystaat en kruispunt Dreamland (stoplichten plaatsen?) - Te snel autoverkeer in het centrum (Wolvenstraat, Weidestraat, Molenkouter,...). Auto's/vrachtwagens/bussen gebruiken voetpaden als uitbreiding van de rijweg. Heel gevaarlijk. - L. De Metsstraat (eenrichtingsverkeer, weg van centrum) - Lyceumstraat (uitrit van de parking)	Momenteel wordt gewerkt aan de realisatie van de fietssnelwegen en aan de realisatie van veilige fietspaden langs de N46. Tijdens het bewonersoverleg werden een aantal suggesties geformuleerd: - Fietstunnel tussen Ooststraat en Hospitaalstraat - Fietsverbinding door Leliewijk - Fietserspassage creëren tussen brug Leonce Roelsstraat en Broeder Mareslaan langs de sporenbundel. - Kwadestraat als trage weg, met tunnel onder de sporen richting Kleine Deinsbekestraat, richting Bijloke – Leeuwergem - Oversteekplaats ter hoogte van Voetbalstraat (Bruggenhoek)

Stationsomgeving is niet goed verlicht De omgeving is onveilig Slechte bereikbaarheid van de bushaltes. Station is totaal niet aangepast voor minder mobiele gebruikers Om het pendelen met een elektrische fiets aantrekkelijker te maken, ontbreekt een goede, bewaakte fietsenstalling. Er zijn geen oplaadpunten. Er is geen kiss and ride. Te weinig parkeergelegenheid voor fietsers. Station als openbaar vervoersknooppunt Er is een parkeerprobleem in de stationsomgeving. Er is een hoge parkeerdruk in Bevegem en de achterkant van het station Duidelijkere signalisatie is noodzakelijk De straten in de wijken rond het station worden gebruikt als parking. Parking zou moeten geclusterd worden. Er is teveel doorgaand verkeer aan school achterkant station (Egmont). Er kan een tunnel in de Broeder Mareslaan gerealiseerd worden zodat voetgangers en fietsers veilig kunnen "oversteken". Bereikbaarheid station vanuit Erwetegem/SMO laat te wensen over.	Er is een visie op de stationsomgeving (Mobiliteitsstudie stationsomgeving Zottegem, Vectris). Hier wordt gezocht naar bijkomende parkeercapaciteit voor auto's en fietsers. De ontsluitingsmogelijkheden worden onderzocht. In het kader van de vervoerregio worden visies ontwikkeld op de stations. De stad Zottegem startte in juni 2020, samen met 14 andere Zuid-Oost-Vlaamse gemeenten, met autodelen. Concreet voor de gemeente gaat het om twee elektrische deelwagens. Deze hebben een standplaats aan de parking van de bibliotheek en de parking Molenstraat aan AC Sanitary.
Circulatieplan Er is teveel doorgaand verkeer in het centrum. Er is geen onderscheid tussen doorgaande straten en woonstraten. Overall rijden er auto's door het centrum. Er is sluisverkeer op verschillende assen. Ook de omliggende dorpen hebben last van sluipverkeer: SM Oudenhove, Velzeke, Elene, ... De weginfrastructuur is op weinig plekken aangepast aan het snelheidsregime. Er wordt dus op veel plekken te snel gereden.	De N42 wordt heraangelegd van Wetteren tot Oombergen (Grup in opmaak). Er wordt gestreefd naar een vlottere doorstroming op de N42 waardoor mogelijk de E40 meer gebruikt wordt (in plaats van de N46). Er werden verschillende snelheidszones ingevoerd. Zottegem beschikt over een geactualiseerde parkeervisie. 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.

	Parkeren zorgt voor zoekverkeer in het centrum.	
Andere	Er is te veel ruimte voor parking in Velzeke dorp. Er zijn 6 stroken ifv autoverkeer. Er wordt beter ingezet op lagere snelheid en ruimte voor ontmoeten, spelen en trage weggebruikers	Laadpalen voor elektrische wagens zijn in volle ontwikkeling. Momenteel beschikt Zottegem over publieke laadpalen op verschillende locaties.

2.2.2 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 sluipverkeer 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 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.

2.3 Opbouw van scenario's

De tweede fase van een mobiliteitsplan omhelst de opbouw en toetsing van verschillende toekomstscenario's, wat uiteindelijk zal resulteren in een beleidsscenario en het formuleren van concrete maatregelen in de derde fase. De problemen en kansen worden benut bij de opbouw van de toekomstscenario's. De strategische en operationele doelstellingen worden op hun beurt gebruikt bij de toetsing van deze scenario's.

De toekomstscenario's omvatten het nul scenario en alternatieve toekomstscenario's. Het beschrijven van de scenario's is **te beschouwen als een denkoefening in ambitieniveaus. Deze scenario's staan los van projecten en concentreren zich op WAT er zal opgelost worden, (nog) niet op HOE dit zal opgelost worden.**

Het basisscenario komt sterk overeen met de huidige toestand en de visie beschreven in het bestuursakkoord 2018-2024. In de andere alternatieven wordt meer het accent gelegd op het toepassen van het STOP-principe.

2.3.1 Basisscenario

Stedelijke activiteiten worden verder **gebundeld binnen het stedelijke gebied van Zottegem**. Ook het wonen wordt er versterkt. Door de nabijheid van wonen en voorzieningen wordt het gebruik van de fiets en te voet gaan evident.

Ook in de **kernen wordt aan verdichting** gedaan. Naast versterking van het wonen in de kernen, wordt er gestreefd naar het behoud en/of het aantrekken van basisvoorzieningen in de verschillende kernen, zodat ook hier voorzieningen en wonen op fiets en/of wandelafstand liggen. Verdere verlinting van de woonstructuur wordt vermeden.

Binnen de stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de kernen gaat aandacht naar **meer ruimte voor voetgangers en fietsers en meer groen**. Er worden groene ontmoetingsplaatsen gerealiseerd binnen het centrum, ter hoogte van de kernen en ter hoogte van de scholen.

De veiligheid ter hoogte van de schoolomgevingen is prioritair. Naar aanleiding van het octopusplan werden een aantal ingrepen uitgevoerd met oog op een betere herkenbaarheid en veiligheid ter hoogte van de scholen. Het gaat hierbij om het plaatsen van de octopuspalen ter markering van de zones 30. Daarnaast wordt blijvend ingezet op vergroening van de schoolomgevingen, ...

Voetgangers

De stad heeft een goedgekeurd **trage wegenplan met adviesnota's en actieplannen**. In het stadscentrum en in de dorpscentra worden inspanningen gedaan om het verblijven aangenamer te maken door heraanleg van publieke ruimte, het voorzien van (betere) voetpaden, veilige oversteekvoorzieningen, invoeren van snelheidsbeperkende maatregelen.

Fietsers

Er werd reeds een samenhangend fietsnetwerk uitgewerkt, in samenwerking met de Vlaamse overheid en de provincie Oost-Vlaanderen (november 2018). Recent werd dit netwerk ook aangevuld met een fietssnelwegennetwerk. De stad zal samen met de hogere overheid werken aan de realisatie van **veilige fietsinfrastructuur op dit netwerk**.

Ook in het centrum en in de verschillende centra worden inspanningen gedaan om het fietsen aangenamer en veiliger te maken. Doorgaand verkeer in het centrum wordt geweerd via het

parkeerbeleid waarbij gestreefd wordt naar maximale **opvang van de parkeervraag op en in parkings, eerder dan parkeren op de straat in het centrum**.

Er zijn reeds fietsstallingen aan spoorweg- en busstation en aan de belangrijkste bushaltes gerealiseerd. Er worden meer fietsstallingen en fietslaadpalen in het centrum en in de deelgemeenten gerealiseerd.

Openbaar vervoer

Bijzondere aandacht gaat naar de verbetering van de verblijfskwaliteit in de stationsomgeving. Het station wordt ontwikkeld als een stedelijk openbaar vervoersknooppunt. (Cf. unieke verantwoordingsnota hoppinpunt station).

Gemotoriseerd verkeer

Op twee locaties worden deelwagens aangeboden (aan de bibliotheek en AC Sanitary). Via informatie worden mensen gestimuleerd om deze te gebruiken. Bedoeling is om dit aanbod stapsgewijs uit te breiden waardoor het autobezit (en het autogebruik) in de stad daalt.

Doorgaand autoverkeer wordt zoveel mogelijk vermeden. Bovenlokaal doorgaand verkeer moet maximaal de N42, de N46 en de N8 gebruiken. Deze wegen zijn ingericht om grotere verkeersstromen op te vangen. Het verkeer met een bestemming te Zottegem gebruikt dit hoger wegennet zo lang mogelijk om vervolgens Zottegem te bereiken via de invalswegen. Lokaal verkeer gebruikt maximaal de "hoefijzerstructuur" om zijn bestemming te bereiken. Deze assen worden zo goed mogelijk ingericht om deze rol op een veilige manier te vervullen.

Er worden maatregelen genomen om te hoge snelheden te vermijden (herinrichting, handhaving, ...)

Doorgaand verkeer wordt geweerd door het voorzien van parkeergelegenheid weg van de straat. Voor het centrum van Zottegem wordt een parkeerplan uitgewerkt met verschillende parkeerzones en een parkeergeleidingsplan zodat de parkings weg van de straat vlot bereikbaar zijn aan de hand van eenduidige signalisatie en communicatie.

2.3.2 Verkeersluw centrum

Het principe van kernversterking wordt verder toegepast in het centrum en in de kernen.

De bestaande zone 20 in het centrum (Stationsplein, Stationstraat, Zavel, Markt, Hoogstraat) zal uitgebreid worden met de Heldenlaan. De zone 30 wordt uitgebreid in het centrum en in de kernen van de dorpen.

De dorpskernen worden heringericht indien de inrichting van de weg niet in lijn is met de maximaal toegelaten snelheid. In elke kern wordt een deelauto ter beschikking gesteld, liefst elektrisch. Er wordt zoveel mogelijk gezocht naar gebundeld parkeren bij de kernen zodat meer ruimte in de kernen kan gaan naar de zachte weggebruiker en naar groen.

De sportsite Bevegemse vijvers wordt uitgebreid. Aandacht gaat naar het beheersen van de verkeersdruk en de parkeerdruk in de wijk Bevegem. Door het aanbieden en promoten van verplaatsingsalternatieven bij de sportsite wordt de verkeersdruk zoveel mogelijk beheerst. Door invoeren van een gepast parkeerbeleid in Bevegem zelf wordt de parkeerdruk beheerst.

Voetgangers en fietsers

Er wordt gestreefd naar een aantrekkelijker centrum door meer ruimte te voorzien voor groen, voetgangers en fietsers. Daarom wordt verkeer **in één richting over de Heldenlaan** geleid (verkeer rijdt in noordelijke richting). Een bijkomend gevolg is dat er minder doorgaand verkeer in het centrum zal zijn (zie verder gemotoriseerd verkeer). Ook door het **schrappen van parkeerplaatsen in de straten** in het centrum ontstaat meer ruimte voor de zachte weggebruiker. Deze parkeerplaatsen

worden dan gecompenseerd op parkings weg van de straat. en in de parking “Oud college”, Deze parkings worden ontsloten via de “hoefijzerstructuur”.

De ruimte in het centrum wordt meer en meer een aangename verblijfsruimte. De fietser krijgt meer ruimte door de Heldenlaan als een fietsstraat in te richten of door een fietszone te voorzien in het centrum.

Beperkt eenrichtingsverkeer zal veralgemeend ingevoerd worden (BEV).

Openbaar vervoer

Het aantal hoppinpunten wordt uitgebreid (cf. Vervoerregio) . Het station wordt een belangrijke uitvalsbasis om het centrum te bereiken. In alle kernen is een hoppinpunt aanwezig en daardoor zijn de kernen vlot verbonden met het station.

Gemotoriseerd verkeer

Eerder werd aangegeven dat verkeer in één richting over de Heldenlaan wordt voorgesteld omwille van een kwalitatieve ruimtelijke inrichting. Dit heeft als bijkomend voordeel dat het aandeel doorgaand verkeer beperkt wordt. Verkeer komende uit het noorden wordt via de Graaf van Egmontstraat/Kasteelstraat gestuurd en zal dus minder via de Markt /Hoogstraat rijden.

Om het centrum verkeersluw te maken wordt de **hoefijzerinfrastructuur verder geoptimaliseerd**. Er worden ingrepen toegepast om de verkeersveiligheid te verbeteren (vb eenrichtingsverkeer in de Wolvenstraat omwille van de schoolomgeving, permanent eenrichtingsverkeer in de Kasteelstraat omwille van de leesbaarheid, uitbreiding eenrichtingsverkeer in de Laurens De Metsstraat,...)

Het **parkeerbeleid wordt aangepast** aan de visie met betrekking tot een verkeersluw karakter. Omwille van ruimtelijke kwaliteit worden parkeerplaatsen op de straat geschrapt in het centrum. De zone voor betalend parkeren wordt uitgebreid zodat parkeerplaatsen in het centrum maximaal behouden worden voor kortparkeren (en het bezoeken van de handelszaken). Voor langparkeren moeten de parkings weg van de straat gebruikt worden. Om parkeerdruk in de omliggende (woon)gebieden te vermijden zal ook de blauwe zone uitgebreid worden. Bewoners kunnen wel parkeren in hun straat. Om het centrum bereikbaar te houden zal voldoende aanbod aan parkeerplaatsen weg van de straat voorzien worden, goed bereikbaar en bewegwijzerd vanaf de Hoefijzerstructuur.

2.3.3 Verkeersvrij centrum

Ruimtelijke ontwikkelingen

Het centrum en de kernen worden verder verdicht. Delen van het centrum worden vrijgemaakt van gemotoriseerd verkeer omdat **bepaalde assen geknipt worden**. Mensen die wonen of een handelszaak hebben in de verkeersvrije gebieden kunnen deze zone bereiken door het bezit van een vergunning.

In de kernen zijn hoppinpunten ontwikkeld. Rond deze punten wordt aan kernversterking gedaan, waardoor op zijn beurt een beter aanbod aan openbaarvervoersvoorzieningen kan aangeboden worden. Hierdoor daalt het autobezit (en het autobedrijf) verder.

Voetgangers en fietsers

Alle kernen staan in verbinding met het centrum via veilige en vlotte fietsverbindingen. Door de opkomst van de elektrische fiets en de aanwezigheid van de fietssnelwegen wordt de fiets een beter alternatief dan de wagen.

Delen van het centrum (Stationsstraat, Heldenlaan, Markt) zijn volledig verkeersvrij gemaakt. Hier ontstaat een verblijfsruimte met veel groenvoorzieningen. Voetgangers en fietsers kunnen doorrijden en kunnen de volledige openbare ruimte innemen.

Openbaar vervoer

Vanuit de kernen zijn er vlotte verbindingen met het openbaar vervoer waardoor omwonenden snel het centrum kunnen bereiken. Het gen-netwerk is gerealiseerd.

Gemotoriseerd verkeer

In het stadscentrum worden fysieke knips gerealiseerd, waardoor enkel fietsers, voetgangers, en vergunninghouders het centrumgebied kunnen bereiken.

Ook buiten het stadscentrum zullen knips gerealiseerd worden om sluipverkeer op de meer landelijke wegen te weren.

In het centrum, en in de kernen indien mogelijk, verdwijnt de geparkeerde wagen uit het wegbeeld. De wagens worden maximaal weg van de straat gestald.

2.4 Afweging van de scenario's

In dit hoofdstuk worden de verschillende scenario's ten opzichte van elkaar afgewogen. Hierbij gaat de aandacht uit naar een afweging ten opzichte van de vooropgestelde strategische en operationele doelstellingen, maar ook aandacht naar algemene waardering van de verschillende scenario's in het uitgebreide participatietraject dat werd gevoerd in deze fase.

De drie toekomstscenario's worden afgewogen tegen de vooropgestelde strategische en operationele doelstellingen. Deze afweging gebeurt op basis van de quoterings van dubbel min tot dubbel plus (--, -, 0, +, ++):

- het uitwerken van de maatregelen uit het scenario werkt de realisatie van de doelstelling tegen;
- het uitwerken van de maatregelen uit het scenario bemoeilijkt de realisatie van het scenario enigszins;
- 0 het uitwerken van de maatregelen uit het scenario draagt niet bij tot de realisatie van de doelstelling, maar bemoeilijkt ze ook niet;
- + het uitwerken van de maatregelen uit het scenario vergemakkelijkt de realisatie van de doelstelling;
- ++ het uitwerken van de maatregelen uit het scenario draagt bij tot de realisatie van de doelstelling;

Doelstellingen	Basisscenario	Verkeersluw centrum	verkeersvrij centrum
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 wegcategorisering om sluipverkeer 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 opvolgen van de uitvoering van de oplossingen.	nvt	nvt	nvt

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

- Realiseren van gerichte infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen.	nvt	nvt	nvt
- Verblijfskarakter voorrang geven op het verkeerskarakter met betrekking tot de snelheidsregimes.	0	+	++
- Afstemmen van de inrichting van wegen aan hun categorie. De categorisering zal op zijn beurt afgestemd moeten zijn op de functie van de weg.	0	+	+
- In navolging van studie over schoolomgevingen een ontwerpkader 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.	0	+	++
- 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.	nvt	nvt	nvt
- 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.	+	++	++

2.5 Het beleidsscenario

Vanuit de besprekingen van de scenario's wordt gepleit voor een **geleidelijke modal shift** naar meer duurzame alternatieven. Door het voorzien van een veilig netwerk van trage wegen en fietsverbindingen wordt de burger aangemoedigd zijn wagen meer aan de kant te laten staan en om te voet of met de fiets te gaan. Het station wordt uitgebouwd als een openbaarvervoersknooppunt met verschillende overstapmogelijkheden naar andere modi. Stelselmatig zullen ook de hoppinpunten, waarbij deelwagens kunnen ter beschikking gesteld worden, uitgebouwd worden in de verschillende kernen. Hierdoor kan het autobezit (en het autogebruik) verder afnemen.

Aandacht gaat naar het **stapsgewijs autoluwer** maken van het stadscentrum en de dorpskernen. In het centrum en in de kernen komt meer ruimte voor groen en voor de zachte weggebruiker. Er worden een aantal maatregelen genomen om het doorgaand verkeer in het centrum te beperken (éénrichtingsverkeer, snelheidsbeperking, parkeerbeleid, ...). Daarnaast worden maatregelen genomen om de stad en de kernen verkeersveiliger te maken (herinrichting schoolomgevingen, herinrichting wegen conform snelheidsregime, verkeershandhaving, ...).

2.5.1.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Versterking stedelijk weefsel

Zottegem heeft mogelijkheden om zich te ontwikkelen als een kwalitatieve en leefbare woongemeente. Stedelijke activiteiten worden verder gebundeld binnen het stedelijke gebied van Zottegem. Wonen boven winkels wordt gestimuleerd. De ontwikkeling van het RUP Cantaert en het project Sanitary kaderen hierin. Het GRUP Lelie, gelegen binnen het kleinstedelijk gebied wordt fasegewijs gerealiseerd.

De site sportstadion zal uitgebreid worden. In het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag werd een mobiliteitstoets opgemaakt (Mint NV, 2022) die de impact beschrijft op de site zelf en de Bevegemstraat. Deze studie wordt als bijlage toegevoegd. Er is een impact te verwachten op het verkeer in Bevegemstraat, Kastanjelaan en bij uitbreiding op volledig Bevegem.

Versterking van de kernen

Ook in de kernen wordt aan verdichting gedaan. Naast versterking van het wonen in de kernen, wordt er gestreefd naar het behoud en/of het aantrekken van basisvoorzieningen in de verschillende kernen, zodat ook hier voorzieningen en wonen op fiets en/of wandelafstand liggen. Verdere verlinting van de woningen wordt vermeden.

Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen

Binnen de stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de kernen gaat aandacht naar meer ruimte voor voetgangers en fietsers en meer groen. Naast een aangename leefomgeving, draagt dit ook bij tot ontharding. Er worden groene ontmoetingsplaatsen gerealiseerd binnen het centrum en de kernen en daarbuiten. Zo zal rond de Cantaert-site, het Sanitarycomplex en het cultuurcentrum groen voorzien worden. De tweede fase van de stadskernrenovatie met waterpartij zal uitgevoerd worden.

Er wordt gestreefd naar de realisatie van publieke ruimten met aandacht voor de behoeften van de gebruikers, in het bijzonder de kinderen (cf visie vanuit de schoolroutekaarten opgemaakt in het kader van het octopusplan). Hierbij gaat aandacht naar aanzetten tot meer bewegen, het makkelijker leggen van sociale contacten, een verbeterde luchtkwaliteit en betere omgevingsfactoren zoals lawaai en geurhinder.

Uitwerking ruimtelijke visie in een woonomgevingsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

De gemeente zal haar visie uitwerken in een woonomgevingsplan, als onderdeel van het bredere gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het woonomgevingsplan is in volle voorbereiding. Hieraan zal ook een parkeerverordening aan gekoppeld worden.

2.5.1.1 Werkdomein B: Netwerk per modus

2.5.1.1.1 Langzaam verkeer

De stad beschikt over een goedgekeurd tragewegenplan met adviesnota's en actieplannen. De voorstellen zullen op het terrein zichtbaar gemaakt worden waardoor de trage wegen meer en meer hun nut hebben in functionele en recreatieve verplaatsingen in de stad. Aandacht gaat naar het openstellen en onderhouden van deze trage wegen. Door het inzetten van wegspotters (sinds het najaar van 2019 zijn ze met 25) wordt de status van de trage wegen geïnventariseerd. Mogelijke problemen worden dan doorgegeven aan de stad.

Er wordt gestreefd naar een verkeersluw centrum zonder dat de bereikbaarheid in het gedrang komt. Volgende ingrepen dragen daartoe bij

- Verkeer in één richting in de Heldenlaan
- De bestaande zone 20 in het centrum (Stationsplein, Stationstraat, Zavel, Markt, Hoogstraat) zal uitgebreid worden met de Heldenlaan Uitbreiding zone 30 in het centrum
- Schappen van parkeerplaatsen in het centrum op de straat en compenseren met parkeerplaatsen weg van de straat.

Er wordt gewerkt aan een veilige fietsinfrastructuur op het fietsnetwerk.

Er zijn 4 **fietssnelwegen** aangeduid: richting Gent (F417), richting Aalst (F414), richting Geraardsbergen (F418) en richting Oudenaarde (F419). Een aantal onderdelen van elk van deze fietssnelwegen zijn nog niet ingericht als een fietssnelweg. Samen met de betrokken instanties streeft de stad naar een conforme inrichting.

- Er wordt werk gemaakt van de aanleg van het lange afstandsfietspad Gent – Zottegem (F437). De fietsweg langs spoor van Melle wordt doorgetrokken tot de Leopold III-straat. (Het deel vanaf de Provinciebaan tot aan Snijdreefken is gerealiseerd. In een volgende fase wordt werk gemaakt van de aansluiting tot op de Buke (via Rijkbos, Bambosstraat en Leeuwerikstraat)).
- De Broeder Mareslaan is een belangrijk knooppunt binnen dit fietssnelwegennetwerk. In het kader van het Mobiliteitsstudie stationomgeving Zottegem (Vectris) werd al een eerste voorstel geformuleerd voor de realisatie van de fietssnelweg langs het spoor (F419 richting Oudenaarde en F418 richting Geraardsbergen). Infrabel heeft bij de realisatie van de ongelijkvloerse spoorwegovergang rekening gehouden met de fietssnelweg.



Figuur 6: Planvoorstellen fietssnelweg (mobiliteitsstudie Stationsomgeving Vectris)

- Daarnaast zal ook nog werk gemaakt worden van de realisatie van een fietsweg langs de spoorlijn Aalst - Erpe - Mere – Herzele (F414)

Op volgende **functionele bovenlokale fietsroutes** worden veilige fietsinfrastructuren gerealiseerd (niet limitatief, zal verder uitgebreid worden in het beleidsplan):

- N46 tussen Velzeke en Elene (BFF) (reeds gerealiseerd)
- Godveerdegemstraat /Tweekerkenstraat/Rodestraat (BFF) (reeds gerealiseerd)
- Aansluiting Mijnwerkerspad – Fietssnelweg (BFF)
- Oudenhovestraat (BFF)

Ook op volgende **lokale fietsroute** worden ingrepen voorgesteld met oog op een beter fietscomfort (niet limitatief zal verder uitgebreid worden in het beleidsplan)::

- Aanleg fietsweg Hof te Wassenhove - Hoge Weg

De bestaande zone 20 in het centrum (Stationsplein, Stationstraat, Zavel, Markt, Hoogstraat) zal uitgebreid worden met de Heldenlaan. In het centrum worden, naast de uitbreiding van de zone 30 en de herinrichting, ingrepen gedaan om het fietsen aangenamer te maken. In een groot deel van het centrum wordt beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) ingevoerd. Er werd onderzoek gedaan naar de assen waarvoor dit aangewezen is, rekening houdend met de fietsveiligheid.

Aandacht voor de schoolroute

In het kader van het octopusplan zullen, samen met de provincie en vzw netwerk duurzame mobiliteit, alle knelpunten op de schoolroutekaarten onder de loep genomen worden. Bepaalde knelpunten zullen voorgelegd worden aan stakeholders in cocreatiesessies.

Aanpak sluipverkeer op fietsroutes

Omwille van fietsveiligheid zullen tractorsluizen geplaatst worden op de landelijke wegen, bijvoorbeeld in de Sint – Goriksstraat en de Velzekestraat.

Aandacht voor directe schoolomgevingen

De verkeersveiligheid ter hoogte van de schoolomgevingen is prioritair. De acties zoals aangegeven in de octopusplan worden verder uitgevoerd. Naast ondergenoemde infrastructurele maatregelen zijn er nog verschillende ondersteunende maatregelen.

- Vergroenen van de schoolomgevingen, bijvoorbeeld bv. boompjes planten in de Lindestraat
- Verbeteren en vergroenen oversteekplaatsen
- Duidelijker voetgangerszone rond de volledige cluster Grotenberge
- Aanpassen van doorgang aan de dokterspraktijk in de Oombergestraat
- Uitbreiden van het voetpad aan de schoolingang in de Ooststraat
- Aanleg van een voetpad achter de bomenrij tussen de schoolomheining en de Kollegestraat (bijvoorbeeld vlonderpad)
- Duidelijker voetgangerszone aan de ingang van de BSGO
- Verhogen oversteekplaats Sint-Barbaracollege centrum
- 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)

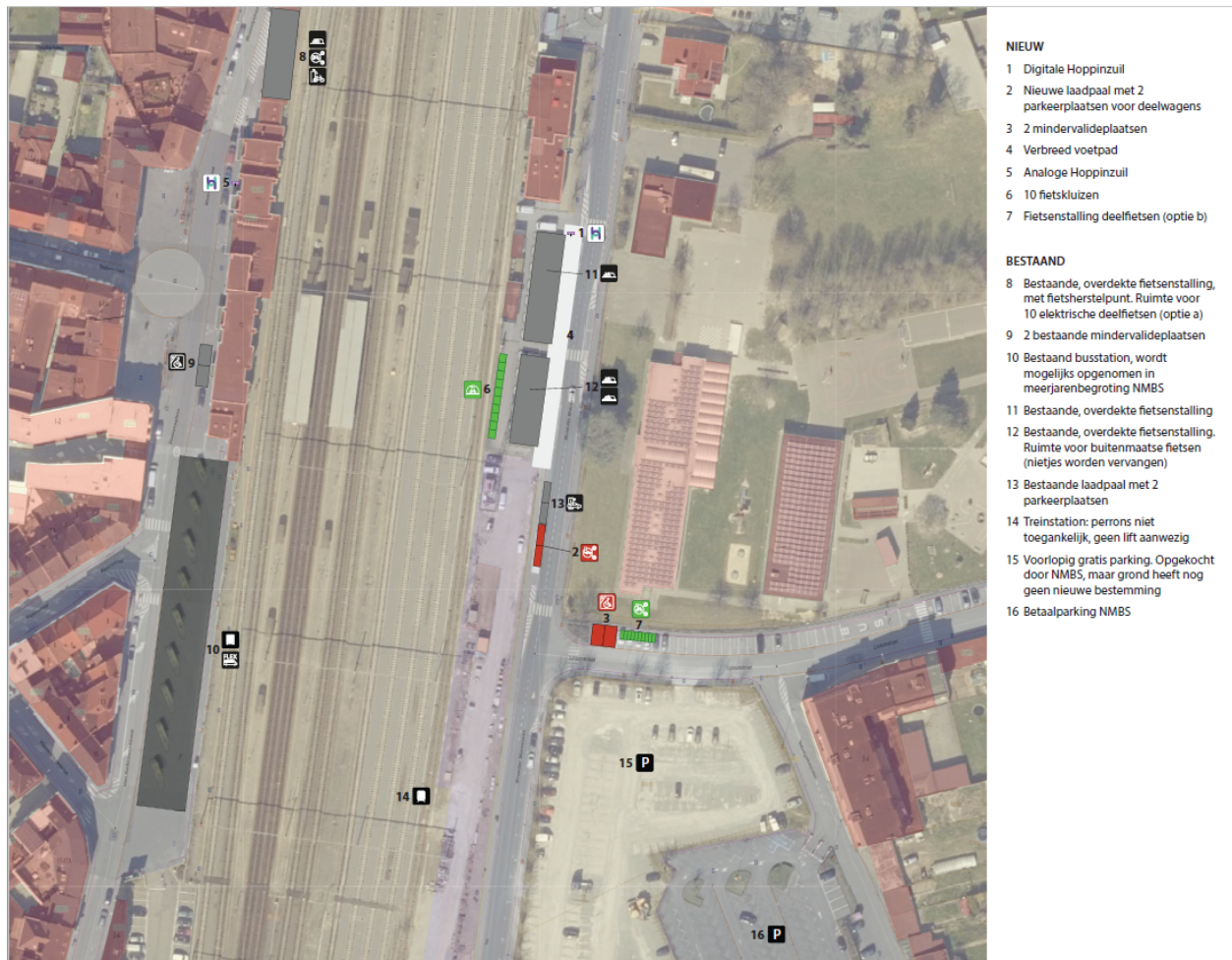
Een bijzondere aandacht moet gaan naar de omgeving van de scholen te Grotenberge. In de toekomst worden hier nog uitbreidingen (en meer verkeer) verwacht. Eerdere plannen voorzagen in eenrichtingsverkeer in de Grot-en de Parkstraat, waardoor de verkeersveiligheid kan verbeteren.

2.5.1.1.2 Openbaar vervoer

Met betrekking tot openbaar vervoer worden de belangrijkste keuzes gemaakt binnen de vervoerregio.

Het station werd aangeduid als interregionaal hoppinpunt. De inrichtingsprincipes voor de interregionale hoppinpunten zijn opgenomen in de unieke verantwoordingsnota voor hoppinpunten met deelmobiliteit, vervoerregio Vlaamse Ardennen, , opgesteld door Atelier\demitro2 in opdracht van Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor Zottegem werd volgend plan opgemaakt en goedgekeurd door de PSG.



Figuur 7: Voorstel inrichting interregionaal Hoppinpunt Station Zottegem – Vervoerregio Vlaamse Ardennen.

Daarnaast zijn er volgende lokale hoppinpunten aangeduid.

- Elene Dorp
- Erwetegem Kerk
- Erwetegem Rustoord De Vlamme
- Grotenberge Kerk
- Sint-Maria-Oudenhove Dorp
- Strijpen Kerk
- Velzeke Romeins Plein
- Zottegem Bevegemse Vijvers
- Zottegem Bibliotheek
- Zottegem Delhaize
- Zottegem Luchtbal
- Zottegem Ziekenhuis

Voor de lokale hoppinpunten worden volgende basisprincipes voor ontwerp gehanteerd.

- Voor de fiets: Fietsenparking met diefstalveilige stallingen en onbemande fietsherstel (pomp,toolkit) zijn essentieel. De oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen wordt aanbevolen.

- Voor openbaar vervoer: Frequentie lokale verbindingen of vraaggericht collectief vervoer. Analoge informatie over alle vervoer-mogelijkheden is essentieel, maar ook hier real-time informatie en een goede doorstroming aanbevolen.
- Voor de auto: Het voorzien van parkeerplaatsen, incl. gereserveerde parkeerplaatsen voor personen met een beperking, is essentieel met oog op de overstap auto – openbaar vervoer. Parkeerplaatsen met oplaadpunten voor elektrische wagens wordt aanbevolen. De afstemming met het parkeerregime in de buurt is noodzakelijk. Taxibediening op afroep is essentieel.

De stad Zottegem startte een autodeelsysteem. Sinds juni 2020 zijn er voor de stad twee elektrische deelwagens beschikbaar (aan de bibliotheek en Sanitary) . Dit systeem zal stapsgewijs uitgebreid worden, in kader van de behoefte die ontstaan.

2.5.1.1.3 Gemotoriseerd verkeer

Het gemeentelijk mobiliteitsplan zal afgestemd worden op het regionaal mobiliteitsplan. Het gemeentelijk mobiliteitsplan zal zich inpassen binnen het Robuust Wegennet zoals opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan (nog niet goedgekeurd). Er wordt uitgegaan van onderstaande basisprincipes.

De bovenlokale wegen (N42, N46 en N8)

Een eerste (basis)ingreep om doorgaand verkeer door het centrum en door de kernen te vermijden, is het verkeer maximaal gebruik te laten maken van het hogere wegennet door deze assen daarvoor in te richten.

Bovenlokaal doorgaand verkeer moet maximaal de N42, de N46 en de N8 gebruiken. Deze wegen zijn ingericht om grotere verkeersstromen op te vangen. Het verkeer met een bestemming te Zottegem gebruikt dit hoger wegennet zo lang mogelijk om vervolgens Zottegem te bereiken via de invalswegen. Lokaal verkeer gebruikt maximaal de “hoefijzerstructuur” om zijn bestemming te bereiken.

De N42, de N46 en de N8 moeten zodanig ingericht worden zodat zij de meest aangewezen route zijn voor bovenlokaal verkeer.

De belangrijkste ontsluitingsweg voor Zottegem is de N42 ten oosten van de gemeente. Deze wordt heringericht met het oog op vlotter en veiliger verkeer naar de E40 toe. Er wordt ook geïnvesteerd in een veilige fietsinfrastructuur en in een carpoolparking (op grondgebied van Oosterzele). Er wordt verwacht dat de heraanleg van de weg zal leiden tot hoger gebruik van de weg, ten voordele van de lokale wegen.

De N42 staat ook in voor de ontsluiting van regionale bedrijvigheid, zoals Sluizeken (rechtsin – rechtsuit ontsluiting regionaal bedrijventerrein).

De kruispunten op grondgebied van Zottegem zijn heringericht en in lijn met de visie op de N42. De uitvoering van de doortrekking van de N42 door Sint-Lievens Esse (Herzele) is in voorbereiding.

De N46 (Aalst-Oudenaarde) ligt ten noorden van het stedelijk gebied en zorgt voor de ontsluiting van het centrumgebied en voor de bereikbaarheid van de kernen buiten het stedelijk gebied (Balegem, Velzeke, Strijpen, Sint-Lievens-Houtem). Ook deze weg wordt heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. De N46 zal heringericht worden van “De Vos” (kruispunt N42) tot midden het segment tussen Lindenstraat – Windmolenstraat.

De N8 (Brakel-Ninove) ligt ten zuiden van het stedelijke gebied en zorgt voor de bereikbaarheid van de kernen buiten het stedelijk gebied (Sint-Maria -Oudenhove, Sint -Goriks Oudenhove, Erwetegem) via Klemhoutstraat en via Bontestraat.

De lokale wegen

Vanaf de N42 wordt Zottegem oostelijk ontsloten via

- De Buke (Verkeerslichten of VRI)
- Langestraat (rotonde, met ontsluiting van Gentsesteenweg en Leenhoutstraat)
- Leenstraat (VRI)

De Godveerdegemstraat (in het verlengde de Langestraat) wordt de belangrijkste ontsluitingsas van RUP Lelie. Hiermee zal rekening moeten gehouden worden bij de herinrichting van de kruispunten. De driehoek Tweekerkenstraat – Jasmijnstraat – Godveerdegemstraat is al heringericht. Ook de Langestraat en de Tweekerkenstraat zullen heringericht worden (studie is gestart).

Vanaf de N46 wordt Zottegem ontsloten via de invalssassen

- Elenestraat (ontsluiting Zottegem Centrum)
- Lieve Heersstraat (Velzeke)
- N462 Oombergenstraat (ontsluiting Sint-Lievens -Houtem),

De N8 (Brakel-Ninove) zorgt voor de bereikbaarheid van de kernen buiten het stedelijk gebied (Sint-Maria -Oudenhove, Sint - Goriks Oudenhove, Erwetegem) via Klemhoutstraat en via Bontestraat.

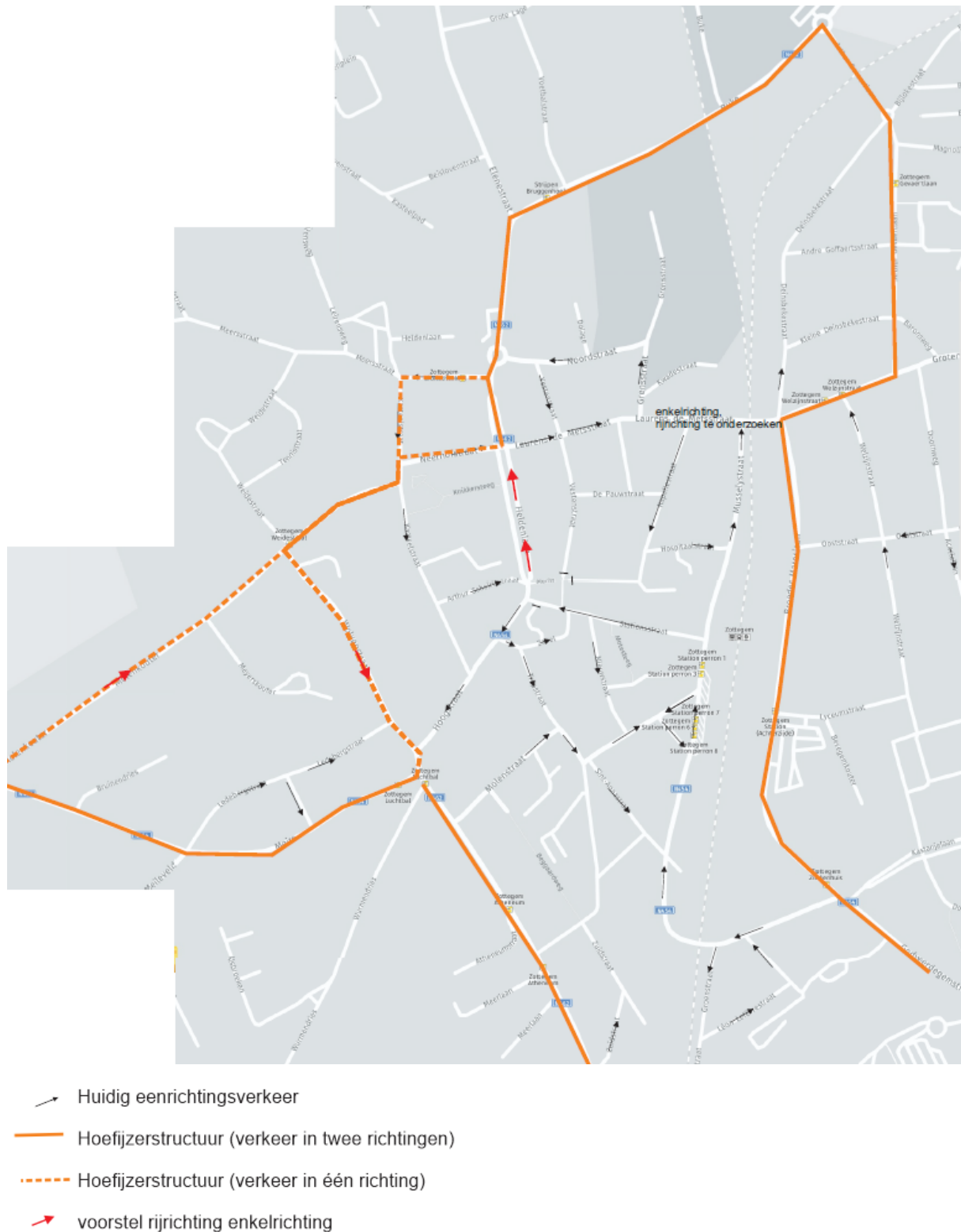
De lokale hoofijzerstructuur

Vanaf de invalswegen staat de hoofijzerstructuur in voor de ontsluiting van het centrum. In de nabijheid van het centrum wordt het verkeer zoveel mogelijk opgevangen via de “Hoefijzerstructuur”.

De hoofijzerstructuur bestaat uit (delen) van N462 Meerlaan, Wolvenstraat, Molenkouter, Kasteelstraat, Graaf Van Egmontstraat, Heldenlaan, Noordstraat/Laurens de Metsstraat, Broeder Mareslaan, Godveerdegemstraat. De hoofijzerstructuur wordt verder geoptimaliseerd met oog op verkeersveiligheid

- Ter hoogte van de school “de Kleine Planeet” in de Wolvenstraat wordt verkeer in één richting ingevoerd. Hierdoor kan in het huidige smallere wegprofiel meer ruimte geboden worden aan de fietsers en de voetgangers. Bovendien kan hier ook een duidelijkere verkeerssituatie ontstaan ter hoogte van de school omdat autoverkeer hier uit een richting komt. Verkeer in de andere richting wordt via Molenkouter gestuurd.
- Omwille van de duidelijkheid zal het verkeer alle dagen in een richting gebruik maken van de Graaf Van Egmontstraat/Kasteelstraat. Er wordt dus geen uitzondering meer gemaakt voor de marktdag. De aanpassingen van de verkeerssituatie zorgt voor verwarrende situaties. Dit wordt aldus vermeden. Het eenrichtingsverkeer in de Laurens De Metsstraat wordt uitgebreid tot aan de Broeder Mareslaan. De rijrichting zal in een volgende fase onderzocht worden, rekening houdend met het openbaar busvervoer.

Deze ingrepen hebben een aantal gevolgen voor de Hoefijzerstructuur. Onderstaande figuur illustreert dit (volle lijn: twee richtingen, stippellijn: enkelrichting).



Figuur 8: Belangrijkste ontsluitingsassen centrum Zottegem (oranje lijnen en voorstellen eenrichtingsverkeer)

Merk op dat de “Hoefijzerstructuur” wordt uitgebreid met de Arthur Gevaertlaan waar de spoorwegonderdoorgang onvoldoende breed is om elkaar te kunnen kruisen en met beperkte hoogte (max. 3 meter). Tijdens de spitsmomenten is in de huidige toestand reeds filevorming. Deze zal in de toekomst toenemen. Dit is mogelijks een knelpunt.

Parkeerstructuur

Ook de parkeerstructuur moet bijdragen tot een verkeersluw, maar ook bereikbaar centrum. Er wordt maximaal gestreefd naar parkeren weg van de straat. Via de parkeergeleiding worden bezoekers zoveel mogelijk naar deze parkings geleid. Hoe dichterbij het centrum, hoe meer (lang)parkeren wordt ontmoedigd (via betalend parkeren, blauwe zone, ...). In de huidige situatie wordt dit als volgt geregeld:

- De parkings op grootste afstand van het centrum, maar het dichtst bij de invalswegen, worden gratis aangeboden (Parking Egmont (Bib), De Muze, OCMW (deels gratis))
- In de gordel tussen de rand en het centrum worden parkings voorzien, waar gebruik kan gemaakt worden van de parkeerschijf (max 2 uren) (OCMW, Academie (Molenstraat), Sanitary).
- De parkings bij/in het centrum zijn betalend: Station (zal betalend worden in de loop van 2022), Vestenstraat, Nijverheidsstraat, Oud College

Rond de zone met betalend parkeren is een blauwe zone voorzien. Hierdoor wordt verschuiving van de parkeerdruk, vanuit het centrum vermeden.

De parkeerstructuur is een dynamisch gegeven waarbij aanpassingen worden onderzocht.

- Om langparkeren in het centrum in de straat te ontmoedigen wordt betalend parkeren in het centrum uitgebreid. De huidige blauwe zones worden betalend gemaakt: Laurens De Metsstraat, Vestenstraat, Grensstraat, Noordstraat, Desiré Vanden Bosschestraat, Kapellestraat, Hospitaalstraat, De Pauwstraat, Nijverheidsstraat, Musselystraat)
- In gebieden waar er een te hoge parkeerdruk heerst wordt blauwe zone ingevoerd bijvoorbeeld in Bevegem. Bewoners kunnen wel parkeren in de straat.
- Parking Nijverheidsstraat wordt blauwe zone (al dan niet met bewonerskaarten) in plaats van betalend parkeren.
- De nieuwe parking OCMW wordt deels gratis ipv blauwe zone omdat de parking achterkant station op Broeder Mareslaan betalend geworden is.

Er werd werk gemaakt van een parkeergeleidingsplan dat centrumparkings vlotter bereikbaar moet maken aan de hand van eenduidige signalisatie en communicatie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een duidelijke naamgeving van de parkings en de uitwerking van een P-route met eenvormige infoborden, wegwijzers en naamborden.

Parkeerverordening

Gekoppeld aan het woonomgevingsplan zal de stedenbouwkundige verordening met betrekking tot parkeren aangepast worden zodat er meer private parkeergelegenheid zal voorzien worden. Hierdoor kan meer openbare ruimte gegeven worden aan voetgangers, fietsers en aan groenvoorzieningen.

Verbeteren verkeersveiligheid.

Ter hoogte van het Sint- Hubertusplein (Sint -Maria -Oudenhove) zullen maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook de bushalte zal er verplaatst worden. De politie heeft hier een aantal maatregelen geadviseerd. Deze zullen geïmplementeerd worden.

Op verschillende locaties zijn er problemen gesignaleerd met betrekking tot de snelheid. Meer specifiek gaat het over volgende wegen:

- Elenestraat
- Ten noorden van Provinciebaan: Lindestraat ,Opstalstraat en Sonseinde
- Beugelstraat (Velzeke)
- Klemhoutstraat (Erwetegem)
- Romeins Plein (Velzeke)

- Gentse Steenweg (Leeuwerger, Grotenberge)

Voor deze assen zal nagegaan worden welke infrastructurele maatregelen er kunnen genomen worden om de inrichting af te stemmen op de maximale toegelaten snelheid. Er zullen sensibiliseringsacties uitgevoerd worden, indien nodig zullen snelheidscontroles gedaan worden.

Op uitzondering van één straat zijn deze opgenomen in het snelheidshandhavingplan (repressieve snelheidscontroles).

Sluipverkeer wordt maximaal geweerd. Dit kan door het plaatsen van signalisatie, maar ook door bepaalde assen te knippen en tractorsluizen te plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld toegepast worden in de Sint-Goriksstraat en de Velzekestraat.

Zwaar vervoer

Zwaar verkeer moet maximaal het vrachtroutenetwerk volgen zoals aangegeven in het regionaal mobiliteitsplan. Via tonnageverbod wordt doorgaand vrachtverbod vermeden door tonnagebeperking.

Zwaar vervoer wordt vermeden in de schoolomgevingen. Om dit te implementeren wordt er een charter opgemaakt waarbij de bedrijven zich verbinden om transport tijdens de begin- en eindtijden van de school maximaal te vermijden.

2.5.1.2 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Participatie en overleg

- Er is een gemeentelijke Mobiliteitsraad waarin mobiliteitsvraagstukken besproken worden
- Bij projecten worden bewoners betrokken via overlegmomenten en co-creatiesessies. Er zal ook meer en meer gebruik gemaakt worden van het online participatieplatform Citizenlab.

Voorlichting, educatie, sensibilisatie

- Algemene sensibiliseringsacties (informatiebrochures, digitale informatieverstrekking...)
- Participanten van culturele activiteiten zullen geactiveerd worden om te voet of met de fiets naar het evenement te komen.
- Elektrisch rijden en fietsgebruik zal gestimuleerd worden bij het stadspersoneel.
- Sensibiliseringsacties op school
 - o Organisatie van acties i.s.m. school + wijkagenten om mensen te sensibiliseren voor een correct gedrag aan de schoolpoort
 - o Blijven inzetten op acties als Strapdag om kinderen te mobiliseren om te strappen - doen de scholen nu via Octopus omdat we Octopusgemeente zijn.
 - o 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).
 - o 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)
 - o Spandoekcampagnes (zie voorbeeld fietsstraat)
- Er worden autovrije zondagen georganiseerd
- Organisatie Het Grote Fietsexamen

Handhaving

Met betrekking tot handhaving worden snelheidscontroles en parkeercontroles uitgevoerd. De optie van lokale trajectcontrole wordt onderzocht.

3 BIJLAGEN

3.1 Verslag PSG Oriëntatienota

OVERLEGNAAM

PSG mobiliteitsplan Zottegem – oriëntatienota

DATUM NOTULEN VERZONDEN

15 oktober 2020 (definitieve versie)

DATUM VERGADERING

29 september 2020 – Teams

NAAM

Adel Lannau

M 0474 55 00 64

AANWEZIGEN

Sophie De Vlieger, AWV

Michael Eeckhout, MOW

Bart Van der Haegen, AWV

Tom Vandendriessche, Infrabel,

Jan Van Beneden, NMBS

Gust Verheyen, De Lijn

Carolina De Winne, Provincie Oost-Vlaanderen

Evert De Smet, Schepen Zottegem

Danny Van Coppenholle, Stad Zottegem, Afdeling openbare werken

Kim Droesbeke, Stad Zottegem, dienst mobiliteit

Ann Vanderpoorten, Stad Zottegem

Filip Schepens, Stad Zottegem

Adel Lannau, Arcadis

Pieter Bulcke, Arcadis

VERONTSCHULDIGD

Jimmy Bequé, Politie

Luc Sagaer, De Lijn

Diederik Mafruid, Provincie Oost-Vlaanderen

Opzet van het overleg.

- De oriëntatienota werd eerder doorgestuurd naar de projectstuurleden. Deze nota wordt besproken in de Projectstuurgroep (PSG).
- De Provincie Oost-Vlaanderen maakt de opmerkingen schriftelijk over (zie bijlage)

Inhoudelijke aspecten mobiliteitsplan

Participatie

De stad geeft aan dat de voorkeur uitgaat naar maximale fysieke bijeenkomsten. Rekening houdend hiermee wordt volgend participatietraject voorgesteld:

- 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 gemeente. (half november).
- Via de website van de gemeente wordt 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 krijgt de burger de mogelijkheid zich in te schrijven voor de 2 workshops die zullen georganiseerd worden. Deze inschrijving gaat gepaard met een korte motivatie van de burger waarom hij wil deelnemen aan de workshops.
- In een eerste workshop wordt gepeild naar de knelpunten en de kansen die ervaren worden door de burgers. Dit is een fysiek overleg waarbij in kleine groepen rond de tafel wordt gezeten. (half december - Zaal Bevegemse Vijvers – max 50 personen).
- In een tweede workshop worden eventuele concepten/oplossingsrichtingen besproken (datum nog niet nader bepaald.)
- Vervolgens zal in de fase van het beleidsplan feedback worden gegeven om aan te geven hoe hun input werd verwerkt. Door middel van een infomarkt wordt het mobiliteitsplan aan de bevolking voorgesteld. (datum nog niet nader bepaald.)

Bestaande plannen en studies

- Juridische planningscontext
 - o RUP Lelie
 - Er is geen mobiliteitsstudie opgemaakt bij de opmaak van het plan (studieproces reeds lang lopende).
 - De gemeente verduidelijkt de fasering:
 - Eerste fase is vervolledigd
 - Tweede fase wordt momenteel uitgerold
 - Derde fase zal normaal ontsluiting hebben langs de Erwetegemstraat
 - Ontsluiting en verkeersimpact van fase vier dient nog concreter na gegaan te worden. Mogelijks zal de Tweekerkenstraat aangeduid worden als ontsluitingsweg.
 - Voor Fase 3 en 4 gaat het om 100 tot 150 woningen.
 - Infrabel wijst op de ontsluitingsweg en fietssnelweg die over het grondgebied van dit RUP zijn ingetekend. Voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising van het spoor is het belangrijk dat ruimte gevrijwaard wordt.
 - o RUP Cantaert
 - o RUP Sanitary dient bijgevoegd te worden als relevant RUP (staat wel in nota, maar werd niet opgenomen in de presentatie). De oude industriële site wordt herzien en zal onder meer een nieuwe cultuurzaal krijgen. Complementair gebruik van de parkeerplaatsen in het station en de parkeerplaatsen rond Sanitary kan overwogen worden omwille van de beperkte afstand tussen beide parkings en het gebruik van de parking op andere tijdstippen.
 - o Er zijn verschillende projecten (Meerlaan, luchtbal, verkaveling Bosveld...) in aanvraag of reeds toegekend. De gemeente bezorgt Arcadis hiervan een overzicht.
- Ruimtelijke planningscontext
 - o (Realisatie van) verschillende fietssnelwegen dienen hier opgenomen te worden.
 - o Er wordt werk gemaakt van Woonomgevingsplan (samen met SOLVA, is opgestart). Hieraan zal ook een parkeerverordening gekoppeld worden.

- Verkeerskundige planningscontext

- De Lijn geeft een aantal detailopmerkingen m.b.t. het regionaal vervoersplan. Er staan fouten in het document m.b.t. de complementariteit van de openbaar vervoersnetten. De mobipunten worden recent anders genoemd. Dit dient afgestemd te worden op de laatste versie van het regionaal vervoersplan.
- Het vrachtroutenetwerk dient opgenomen te worden op vraag van AWW. MOW verduidelijkt dat dit te beschouwen is als een visie. Het is nooit definitief afgeklopt. Er wordt verwezen naar onderzoek dat uitgevoerd is m.b.t. het vrachtverkeer. Er zijn nul- en één metingen gebeurd op telposten bij in werking treden van tolheffing op verschillende gewestwegen (N42 en N8). Mogelijks is hier sluipverkeer. Meer info kan opgevraagd worden bij MOW (Katia Rottiers).
- 'Vervoerregio Vlaamse Ardennen' aan te passen naar 'regionaal mobiliteitsplan'.
- In de nota moet verwezen worden naar de nieuwe wegencategorisering (Robuust Wegennet). AWW geeft aan dat o.a. voor Vlaamse Ardennen hier binnenkort meer duidelijkheid over komt.
- Het mobiliteitsplan mag niet strijdig zijn met Geïntegreerd investeringsprogramma van AWW, meer specifiek gaat het over de doortrekking N42 door Sint-Lievens-Esse, de ombouw van de N42 tussen E40 en kruispunt "De Vos" en het uitvoeringsplan N46 (tussen "De Vos en , Lindestraat/Windmolenstraat) en de studieopdracht voor de herinrichting N454 Langestraat – N454a Tweekerkenstraat. Dit is beslist beleid.
- In 2018 is er een overdracht gebeurd waarbij de Godveerdegemstraat een gemeenteweg geworden is. De Tweekerkenstraat is een gewestweg N454a geworden. Ook dit moet meegenomen worden als beslist beleid.
- Voor de herinrichting van de Tweekerkenstraat en Langestraat wordt een startnota opgemaakt.
- De overweg van de Meerlaan is opgenomen in het RUP Lelie (zie eerder). Een eerste voorontwerp is in opmaak en zal overgemaakt worden.
- Conclusie van ongevalgegevens in oriëntatienota is algemeen en onduidelijk. Bijkomende gedetailleerde info is noodzakelijk (geen heatmaps). Arcadis geeft aan dat de GIS-ongevallen opgevraagd werden (2017) en dat deze zullen ingevoegd worden in de nota.
- De sluiting van de overwegen (Infrabel) heeft globaal gezien een kleine impact op de mobiliteit. Impact zal m.a.w. vooral lokaal blijven. Bovendien wordt de realisatie van de ongelijkvloerse overwegen pas op lange termijn voorzien.
- MOW/AWV vraagt aandacht voor de ontsluitingsprincipes voor bedrijventerreinen.

Visies van actoren

- Visie van de lijn is terug te vinden in regionale mobiliteitsplannen. Verdere en definitieve beslissingen zullen hier normaal genomen worden in het voorjaar van 2021
- Streefbeeld Infrabel reeds ter beschikking
- Indien nog niet gebeurd, maken andere actoren hun visie over aan Arcadis.

Probleemstelling

- De bepalingen m.b.t. de 'stedelijke vierhoek' (overgenomen uit GRS) lijkt niet thuis te horen onder "Probleemstelling". Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt. Voorstel is om dit niet op te nemen onder 1.6.2.

Strategische en operationele doelstellingen

- Bij strategische doelstelling 2 is zin 'Het aanmoedigen van analyses door de adviesraden (knelpuntenanalyse)' te herformuleren of weg te laten.

Definiëring van verder onderzoek

- Ruimtelijk ordening en mobiliteit
 - o Dienstorder AWW: ontsluiting nieuwe projectontwikkelingen gebeurt normaliter op laagst mogelijke categorie (context gebonden)
 - o AWW wijst op hun visie duurzaam parkeren langs gewestwegen. Daarbij moeten ontwikkelingen parkeerplaatsen voorzien op eigen terrein en niet afgewenteld worden op de gewestweg. De stad verwijst naar het woonomgevingsplan waarbij de parkeernorm zal gediversifieerd en opgetrokken worden.
 - o De Stad wijst op het belang van instrumentarium om aanvragen te beoordelen (bijvoorbeeld verplichte opmaak van mobers). In het mobiliteitsplan kan dit aangehaald worden.
 - o De gemeente maakt andere ruimtelijke ontwikkelingen over aan het studiebureau. Daarbij zal aangegeven worden in hoeverre het gaat om beslist beleid (zie ook hoger).
- Trage wegen en fietsroutenetwerk:
 - o NMBS geeft aan dat de zwakke weggebruiker in de oriëntatienota eerder onderbelicht blijft.
 - o Duurzame verkeersmodi mogen ook meer aandacht krijgen.
- Station als vervoersknooppunt (zie ook aanvullende verduidelijking in bijlage).
 - o NMBS komt terug op de idee om een parkeertoren te realiseren. Zij willen eerst de impact zien van invoering van betalend parkeren, op hun eigen parkings levert dit gemiddeld een daling van 30% op, fietsverkeer kent tegelijk een stijging. Wat betreft parkeerbeleid is er een goede afstemming nodig tussen de Gemeente Zottegem en de NMBS.
 - o MOW geeft aan dat parkeeronderzoek aangewezen is en dat dit in aanmerking komt voor subsidie in het kader van dit mobiliteitsplan. Er kan een kentekenonderzoek overwogen worden. (opmerking: in het kader van de aangescherpte GDPR-regels kan dit evenwel moeilijk te realiseren zijn). NMBS en De Lijn geven aan dat zij hieromtrent al wat info hebben. NMBS stuurt grafiek op met woonafstand voor pendelaars met Zottegem als vertrekstation. De Lijn heeft info over herkomst/bestemming van de bus gebruikers. Na analyse van deze gegevens kan nagegaan worden of bijkomend onderzoek vooralsnog aangewezen is.
 - o Gemeente wil graag alternatief horen voor de parkeertoren en geeft aan dat parkeernormen binnen de gemeente zullen wijzigen in kader van woonomgevingsplan.
 - o NMBS: het aspect van de fietssnelweg ter hoogte van dit studiegebied (parking nabij station) dient ook nadrukkelijker aandacht te krijgen. Er zou bepaald moeten worden waar en hoe fietssnelweg er zal komen en hoe het verkeer geregeld zal worden. In een ideale situatie is er geen doorgaand verkeer, maar enkel bestemmingsverkeer. NMBS geeft aan dat doorgaand verkeer in de Broeder de Maerelaan moet vermeden worden omwille van het statuut van de fietssnelweg. De Stad geeft aan dat het de bedoeling is dat er op termijn een fietssnelweg wordt gerealiseerd langs het spoor en de Grotenbergestraat (cf kaart fietssnelwegennetwerk). Infrabel wijst op het knooppunt van de twee fietssnelwegen. Zo een knooppunt vraagt ruimte.
- Circulatieplan (ontsluitingsconcept Hoefijzer)
 - o Een eventuele aangepaste circulatie zal ook impact hebben op de lijnvoering. Dit moet mee bekeken worden. De Stad verduidelijkt dat zij de circulatie vlotter willen maken. Ook voor de Lijn zou dit een verbetering zijn.
 - o De Lijn wijst op gevaarlijk kruispunt Laurens De Metsstraat x Grensstraat en vraagt naar stand van zaken. Gemeente zal hier met de Lijn over terugkoppelen.
 - o De Lijn vraagt om collega Björn Cool te betrekken op PSG indien verkeersveiligheid (oa die bocht Laurens de Metsstraat x Grensstraat) en/of praktische uitwerking van de verkeerscirculatie op de agenda staat.
 - o In de mobiliteitsstudie rond de stationsomgeving werd uitgegaan van een parkeertoren. NMBS is hier vandaag geen voorstander meer van. Dit dient expliciet vermeld te worden.
 - o De bestaande onderbrugging nabij stationsomgeving (Laurens De Metsstraat) wordt in vraag gesteld door de gemeente. Deze zou moeten verbreed worden. Infrabel heeft hier oor naar, maar de visie en het financiële aspect is bepalend is voor verdere stappen. De stad merkt op dat dit ook belangrijk is voor de bereikbaarheid van het station.

- AWV merkt op dat er een ruilactie gebeurde tussen de Tweekerkenstraat en de Godveerdegemstraat. De laatste werd veranderd van gemeenteweg naar gewestweg. De Godveerdegemstraat werd opgenomen het hoofijzerconcept. Dit kan impact hebben op de wegcategorisering. De kruispunten Godveerdegemstraat – Jasmijnstraat, Jasmijnstraat – N454a Tweekerkenstraat en de N454a Tweekerkenstraat – N454 Langestraat werden in samenspraak met de stad recent aangepakt.
- Molenkouter wordt niet benoemd in hoofijzerconcept. Is ook te bekijken, vermoedelijk is ook hier sluipverkeer aanwezig.

Afspraken

- 14 dagen voor actoren om visie/ verdere opmerkingen over te maken omtrent oriëntatienota.
 - De lijn maakt detailopmerkingen over (p. 60 en volgende). De Lijn heeft de visie inmiddels overgemaakt
 - Infrabel maakt voorontwerp spoorwegbrug Meerlaan over
 - De gemeente geeft aan welke relevante ruimtelijke ontwikkelingen eveneens dienen meegenomen te worden (naast deze dit reeds in de nota staan). Er wordt aangegeven wat de stand van zaken is (visie, beslist beleid, ...)
 - De Lijn en NMBS maken info m.b.t. herkomst station gebruikers over. (info NMBS reeds overgemaakt tijdens het overleg)
 - Arcadis vraagt info op mbt vrachtroutenetwerk bij Katia Rottiers)
- Arcadis past oriëntatienota aan volgens opmerkingen en stuurt door ter goedkeuring naar verschillende instanties.
- Ook Bjorn Cools (De Lijn) moet uitgenodigd worden in de volgende PSG.

Afspraken participatie

- Arcadis geeft voorbeeld van werkwijze omtrent 1^{ste} infomoment, de gemeente zal beslissen of dit voor hen de gewenste manier is.
- 1^{ste} participatiemoment: half december: Workshop 'benoemen van knelpunten' vindt plaats in grote zaal van Bevegemse Vijvers. De gemeente gaat de beschikbaarheid na en geeft aan wat mogelijk is.
- 2^{de} participatiemoment: later in te plannen en is inhoudelijk ook nog nader te bepalen. Zal o.a. afhankelijk zijn van welke problematieken naar boven komen bij 1^{ste} participatiemoment.
- De stad legt het voorgestelde participatietraject voor aan het college

Bijlage: opmerkingen provincie Oost-Vlaanderen (schriftelijk overgemaakt)

Sommige kaartjes zijn wazig.

Pag. 13 bij recreatie en toerisme vermelding van PAMZOV

Pag. 26 station pendelparking ~~gratis~~ volgens mij is deze betalend

Pag. 29 parkeerbehoefte fietsers station? Zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen aan het station (ook op andere publiekstrekkers binnen de stad)

Pag. 31 zijn er fiets gerelateerde ongevallencijfers beschikbaar?

Pag 55 N45 N46

Pag 56.

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:
 - 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.
 - 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.
 - 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.
 - 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

Pag. 62 ...samenwerking tussen verschillende partijen: betrokken gemeentes, Provincie graag vermelden.

Pag. 69 de voorgestelde inrichtingsprincipes van de fietssnelweg Broeder Mareslaan werden niet doorsproken met de Provincie Oost-Vlaanderen

Pag. 74 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 de burgers inzake het verplaatsingsgedrag.’

Pag. 91. ~~LBB~~ LFF Het Provinciaal Fietsroutenetwerk werd vastgelegd in 1997 en het BFF in 2002. Het is niet de intentie om dit netwerk dat in 2018 een actualisering onderging binnen het nieuwe MP opnieuw volledig onder de loep te nemen. Mijns inziens is het eerder aangewezen om binnen dit fietsroutenetwerk na te gaan welke de meest prangende ingrepen zijn en op basis daarvan een actieplan uit te werken.

Algemeen:

- binnen de nota is de opbouw niet steeds volgens het stop-principe, welke toch een belangrijk uitgangspunt blijft. Ook de strategische en operationele doelstelling worden niet opgebouwd volgens het stop-principe.
- Er wordt steeds gesproken over ‘trage wegen/fietsroutenetwerk’. Volgens onze visie is het trage wegennetwerk aanvullend aan het fietsroutenetwerk en spreken we eerder over het ‘fietsroutenetwerk/trage wegennetwerk’.

Bijlage: Aanvullende verduidelijking NMBS (Jan Van Beneden – overgemaakt via mail op 12 oktober 2020)**Blz. 4: Station als vervoersknooppunt – aanvullende verduidelijking**

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 gemeente, 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 gemeente) 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 gehoord 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 transport hub te beschouwen. Doorgaand verkeer door een dergelijke transport hub 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.

3.2 Goedkeuring participatietraject GR dd. 25 april 2019



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.

3.3 Verslag workshop 1

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM

WORKSHOP 1 - DECEMBER 2020

VERSLAG

Knelpunten, kansen en doelstellingen

Navolgend worden alle knelpunten, kansen en doelstellingen weergegeven. Deze werden in grote mate aangereikt door de bewoners op de eerste workshop.

THEMA ZACHTE WEGGEBRUIKER: FIETS- EN VOETPADEN	
Knelpunten	Kansen
Er zijn te weinig veilige fietspaden. Er zijn geen veilige fiets of wandelroutes naar het centrum en naar het station in het bijzonder.	Er is een geactualiseerde versie voor het bovenlokaal fietsnetwerk. Zottegem werkt aan de Visie trage wegen. De actieplannen zijn in opmaak. De Broeder Mareslaan vervult een belangrijke rol bij het verbinden van fietssnelwegen. Er wordt in de studie geopteerd voor een dubbelrichtingsfietspad in de Broeder Mareslaan aan de kant voor de spoorweg. Tussen de Ooststraat en de Grotenbergstraat wordt het dubbelrichtingsfietspad op talud gelegd. Hier werd evenwel nog niets over beslist.
Specifieke locaties mbt fietsonveiligheid die genoemd zijn: - N46 Velzeke (aanleg fietspaden gepland) - Het eerste stukje van de Deinsbekerstraat (de frituur, er is geen 2-richtingsverkeer voor fietsers) - Br Mareslaan (achterkant station) - Langestraat - Hoogstraat - Schoolomgeving Parkstraat/Grotstraat - Omgeving Musselystaat en kruispunt Dreamland (stoplichten plaatsen?) - Te snel autoverkeer in het centrum (Wolvenstraat, Weidestraat, Molenkouter,...) - Auto's/vrachtwagens/bussen gebruiken voetpaden als uitbreiding van de rijweg. Heel gevaarlijk. - L. De Metsstraat (eenrichtingsverkeer, weg van centrum) - Lyceumstraat (uitrit van de parking)	Momenteel wordt gewerkt aan de realisatie van de fietssnelwegen en aan de realisatie van veilige fietspaden langs de N46. Tijdens de workshop werden een aantal suggesties geformuleerd: - Fietstunnel tussen Ooststraat en Hospitaalstraat - Fietsverbinding door Leliewijk (opgenomen in plan?) - Fietterspassage creëren tussen brug Leonce Roelsstraat en Broeder Mareslaan langs de sporenbundel. - Kwadestraat als trage weg, met tunnel onder de sporen richting Kleine Deinsbekerstraat, richting Bijloke – Leeuwergem - Oversteekplaats ter hoogte van Voetbalstraat (Bruggenhoek)

THEMA STATION ALS VERVOERSKNOOPPUNT / PARKEERBELEID	
Knelpunten	Kansen
Stationsomgeving is niet goed verlicht.	Er is een visie op de stationsomgeving (Masterplan Stationsomgeving). Hier wordt gezocht naar bijkomende parkeercapaciteit voor auto's en fietsers. De
De omgeving is onveilig.	ontsluitingsmogelijkheden worden onderzocht. De voorkeur ging naar de realisatie pendelparking met
Slechte bereikbaarheid van de bushaltes. Station is totaal niet aangepast voor minder mobiele gebruikers.	eenrichtingsverkeer onder het spoor en in de Laurens de Metsstraat.
Om het pendelen met een elektrische fiets aantrekkelijker te maken, ontbreekt een goede, bewaakte fietsenstalling. Er zijn geen oplaadpunten.	In het kader van de vervoerregio worden visies ontwikkeld op de stations. Hierbij kan gezocht worden naar de opwaardering van het stationsplein.
Er is geen kiss & ride.	Stad Zottegem heeft een parkeerplan uitgewerkt. Ter hoogte van het station komt betalend parkeren (met onderscheid tussen treinreiziger en niet treinreiziger).
Te weinig parkeergelegenheid voor fietsers.	Zottegem beschikt over een geactualiseerde parkeervisie. Parkings voor langparkeren liggen langs de belangrijkste invalswegen.
Er is een parkeerprobleem in de stationsomgeving. Er is een hoge parkeerdruk in Bevegem en de achterkant van het station.	Stad Zottegem startte in juni 2020, samen met 14 andere Zuid-Oost-Vlaamse gemeenten, met autodelen. Concreet voor Zottegem gaat het om twee elektrische deelwagens. Deze hebben standplaats aan de parking van de bibliotheek en de parking Molenstraat aan AC Sanitary.
Duidelijkere signalisatie is noodzakelijk.	Laadpalen voor elektrische wagens zijn in volle ontwikkeling. Momenteel beschikt Zottegem over 8 publieke laadpalen op verschillende locaties.
De straten in de wijken rond het station worden gebruikt als parking. Parking zou moeten geclusterd worden.	
Er is teveel doorgaand verkeer aan school achterkant station (Egmont). Er kan een tunnel in de Broeder Maresstraat gerealiseerd worden zodat voetgangers en fietsers veilig kunnen "oversteken".	
Bereikbaarheid station vanuit Erwetegem en Sint-Maria-Oudenhove laat te wensen over.	
Er is te veel ruimte voor parking in Velzeke dorp. Er zijn 6 stroken ifv autoverkeer. Er wordt beter ingezet op lagere snelheid en ruimte voor ontmoeten, spelen en trage weggebruikers.	

THEMA: GEMOTORISEERD VERKEER - VERKEERSCIRCULATIE	
Knelpunten	Kansen
Er is veel doorgaand verkeer, ook door de woonwijken. Er is te weinig groen. Meer groen is aangenaam en helpt tegen hitte-eilanden. Verlating vanuit het centrum naar de deukernen.	Concentratie van activiteiten in het centrum. De kern van Zottegem vormt het commerciële handelscentrum van de stad. Ook het socio-culturele zwaartepunt is te situeren in het stadcentrum van Zottegem (stadhuis, politiebureau, bibliotheek, CC Zoetegem, 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 Zottegem en de psychiatrische instelling Sint Franciscus in Velzeke.
Er is teveel doorgaand verkeer in centrum. Er is geen onderscheid tussen doorgaande straten en woonstraten. Overal rijden er auto's door het centrum. Sluipverkeer via de Hoevestraat/Groenstraat tegen hoge snelheid. Het "rond punt" op einde Tweekerkenstraat wordt te weinig benut wegens te ver, te lastig, te druk ... Het kruispunt Elenestraat, Buke, richting rond punt zorgt op piekmomenten voor file tot ver in de Elenestraat. Ook de omliggende dorpen hebben last van sluipverkeer: Sint-Maria-Oudenhove, Velzeke, Elene,... De weginfrastructuur op weinig plekken aangepast aan het snelheidsregime. Er wordt dus op veel plekken te snel gereden. Parkeren zorgt ook wel voor een circulatie in het centrum door de zoektocht naar gratis parking.	De N42 wordt heraangelegd van Wetteren tot Oombergen (Grup in opmaak). Er wordt gestreefd naar een vlottere doorstroming op de N42 waardoor mogelijk de E40 meer gebruikt wordt (in plaats van de N46). Er werden verschillende snelheidszones ingevoerd. De visie uit het oude mobiliteitsplan is intussen geïmplementeerd. De wegcategorisering zal aangepast worden in kader van de vervoerregio. De rol van de lokale wegen zal hierop afgestemd worden. 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. RUP Lelie zal ontwikkeld worden. De hoofdonsluiting gebeurt via de N454 Godveerdegemstraat (verlengde van N454 Langestraat).

3.4 Workshop 2 (Inhoudelijke bespreking)

Uit de eerste workshop bleek dat volgende aspecten als meest problematisch beschouwd werden.

- Onveilige en ontbrekende fietsassen
- Gevaarlijke kruispunten of wegen
- Ontsluiting/circulatie centrum

De Stad Zottegem is zich bewust van het belang van de uitbouwen van een veilig fietsnetwerk. Samen met de Vlaamse overheid en de provincie zal de stad werken aan een conform fietsnetwerk. Het bestaande fietsnetwerk zal hier als basis dienen (zie ook verder 2.1.2.2).

Uit de workshop kwam ook het belang van fietsveiligheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in het algemeen en in het centrum in het bijzonder.

In de tweede workshop werd nagegaan in welke mate de verkeerscirculatie kan aangepast worden om te komen tot een betere leefbaarheid en veiligheid in het centrum.

Eerst werd een **presentatie** gegeven waarin de verschillende voorstellen m.b.t. circulatie werden voorgelegd aan de bewoners tijdens de tweede workshop. Voor elk van de ingrepen werden voor-en nadelen geformuleerd in de presentatie. De gepresenteerde voorstellen waren:

- Knip ter hoogte van de Markt (cf. Mobiliteitsstudie stationsomgeving Zottegem)
- Uitbreiding eenrichting in Laurens de Metsstraat en onderdoorgang (cf. studie stationsomgeving)
- 3a) Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: behoud huidige situatie (eenrichting 7/7)
- 3b) Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: naar de "marktsituatie" (verkeer in twee richtingen 7/7)
- Knip Laurens de Metsstraat
- 5a) Wolvenstraat eenrichting (richting Luchtbal), Molenkouter eenrichting (richting centrum)
- 5b) Wolvenstraat eenrichting (richting Molenkouter), Molenkouter eenrichting (richting Sint-Andriessteenweg)
- 6) Eenrichtingsverkeer in Kasteelstraat en Firmin Bogaertstraat omkeren
- 7) Eenrichtingsverkeer in B. Firmin de Meyerstraat (richting Meerlaan)
- 8) Eenrichtingsverkeer in Van Aelbrouckstraat (richting station)

Vervolgens werden de aanwezigen **ingedeeld in 10 groepen**. Het was de bedoeling om binnen deze groep de voorstellen te bespreken. Deze genoemde voor-en nadelen konden aangevuld en/of verbeterd worden door de deelnemers. Elke groep kon zijn voorkeur met betrekking tot een bepaald voorstel aangeven. Elke groep duidde een verantwoordelijke aan die de resultaten van de groepsbespreking toelichtte.

De inhoud van de presentatie en de aanvullingen door de deelnemers worden in bijlage weergegeven.

3.4.1 Algemene opmerkingen/bedenkingen die naar voor kwamen tijdens de workshop

- Het stop-principe moet aan de basis liggen van de visie. Het mag niet alleen een autocirculatieplan zijn.
- Redenen om de circulatie aan te passen is niet enkel ruimte voor fietsers, maar ook voor minder mobiele mensen, voetgangers, mensen met kinderwagens, schoolgaande jeugd, ...
- Er mag geen bijkomende druk komen op andere straten.
- Het is aangewezen een verkeersvrije centrum te maken, dat aantrekkelijker gemaakt wordt.
- Zwaar verkeer in het centrum mag niet toegelaten worden
- Niet alleen het centrum bekijken

- Er wordt gepleit voor een grote zone 30
- Schoolomgevingen zijn belangrijk.
- Parkings moeten goed toegankelijk zijn, maar dit is van ondergeschikt belang. Vooral de randparkings moeten goed bereikbaar zijn, niet de centumparkings.
- Betere ordehandhaving (cf 20 jaar geleden)
- Scholen en andere concentraties van verkeer ook in kaart brengen
- Straten categoriseren en richtlijnen volgen.
- Grote lussen om/buiten het centrum maken, geen verkeer meer door Stationsstraat en Hoogstraat
- Meer aandacht voor schoolomgevingen
- De infrastructuur dient aangepast te worden.
- Problematiek van de Grotstraat wordt niet aangepakt.
- Parkings moeten op de juiste locatie liggen, en duidelijk aangegeven worden
- Betere bewegwijzering, waardoor doorgaand verkeer in het centrum kan vermeden worden.
- Vraag naar extra laadpalen

Aanvullend werden door de deelnemers volgende ingrepen geformuleerd:

- Ter hoogte van kruispunt Elenestraat is er een splitsing (links ri Buke, rechts ri centrum). Er wordt een voorstel geformuleerd om iedereen naar rechts, richting centrum te laten rijden.
- Eenrichting in de Heldenlaan (gedeeltelijk, richting Neerhofstraat)

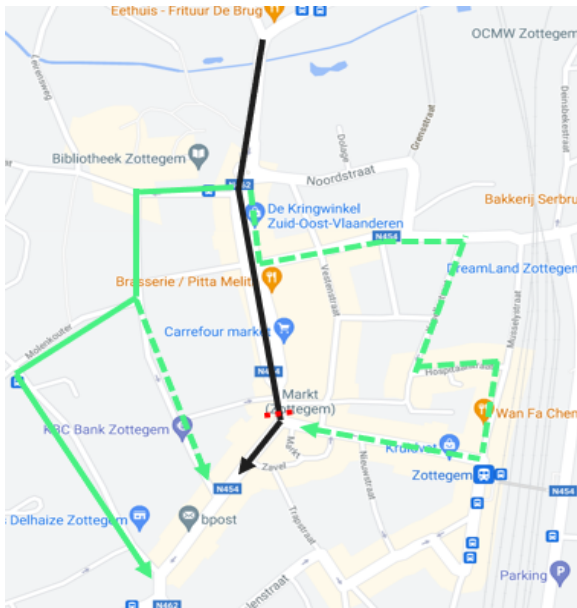
3.4.2 Knip ter hoogte van de Markt



Reden: Doorgaand autoverkeer in het centrum vermijden.

Gevolg: Doorgaand verkeer rijdt niet meer via Heldenlaan. Dit rijdt via Molenkouter/Wolvenstraat.

Lokaler verkeer gebruikt Kasteelstraat of L. De Metsstraat/Kapellestraat/ Hospitaalstraat/Musselystraat



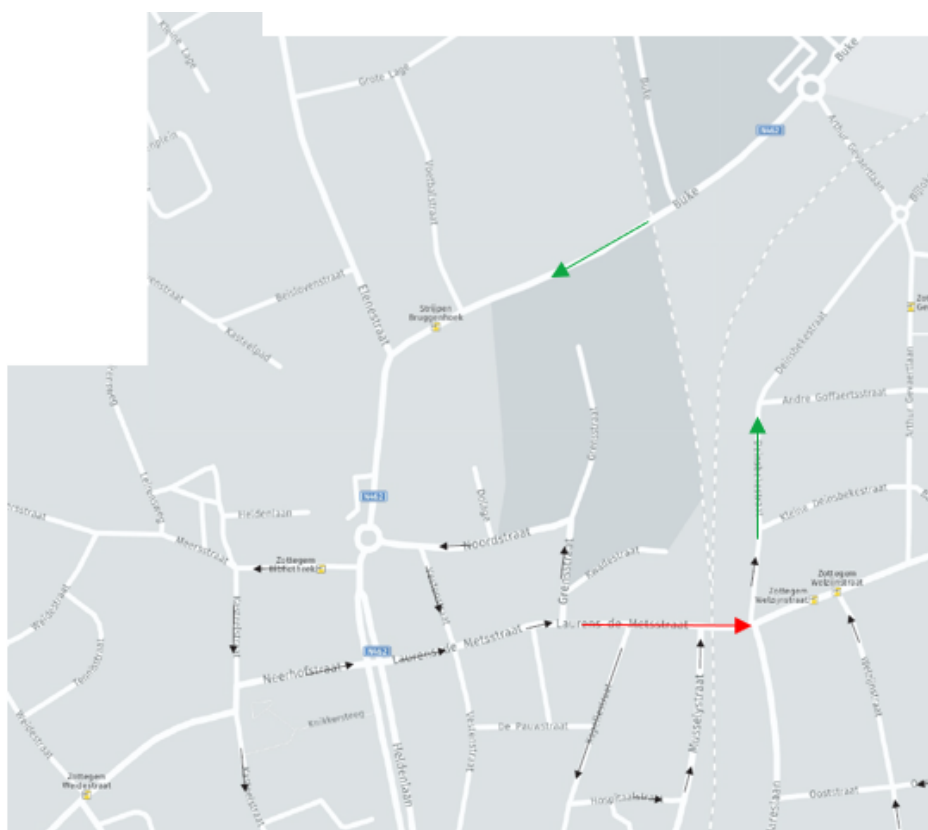
	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Minder doorgaand verkeer in de Heldenlaan, Heldenlaan en Markt worden een échte verblijfsplek (maatregel die kadert binnen het masterplan centrum) 2) Doorgaand verkeer wordt maximaal via Hoefijzer gestuurd 3) Minder zoekverkeer door de knip	1) Meer verkeer via Molenkouter / Wolvenstraat 2) Er is een omrijbeweging (ca (slechts) 200 meter voor doorgaand verkeer)
Input vanuit de workshop	Opmerking: Minder zoekverkeer kan ook door parkeergeleidsplan	Omrijbewegingen zijn geen nadeel. Dit is een inspanning die moet gemaakt worden voor een leefbaarder centrum
	Suggesties: brede straten versmallen aan rand van centrum Waze, google maps, ... adviseren om andere routes te gebruiken Doorgaand verkeer bannen voor het centrum	
	Minder parkings in centrum (Heldenlaan), laden en lossen tijdens beperkte uren.	
		Nog te veel verkeer door woonwinkelstraat
	Suggestie om een knip uit te voeren in tweede deel van de Heldenlaan.	
	Bijkomende knip aan de Stationsstraat. Markt kan zo volledig verkeersvrij worden (of knip aan de Nieuwstraat (maar probleem van terugkeer van	

station) of knip op stationsplein,
minstens in het weekend.

De knip van de Markt is minimaal te realiseren. Er moet wel rekening gehouden worden met de toegankelijkheid van de hulpdiensten. Er kan ook overwogen worden om verkeer in één richting op de Heldenlaan toe te passen.

Vanuit het bewonersoverleg wordt voorgesteld om een knip te realiseren net ten zuiden van de Graaf van Egmontstraat of net ten zuiden van de Laurens De Metsstraat. Er wordt ook een knip voorgesteld in de Stationsstraat.

3.4.3 Uitbreiding eenrichting in Laurens de Metsstraat en onderdoorgang (cf. Studie stationsomgeving)

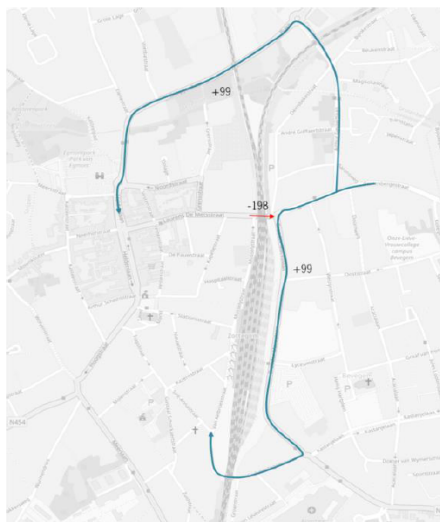


-  Eenrichtingsverkeer huidige toestand
-  Onderzochte ingreep
-  Te volgen route



Reden: Minder doorgaand verkeer in Laurens De Metsstraat, smalle onderdoorgang brug, meer ruimte (voor de fietsers in het bijzonder)

Gevolg: Omrijden via A. Gevaertlaan/Bruggenhoek (noord) of Broeder Mareslaan /Godveerdegemstraat



	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Meer ruimte onder de brug 2) Wagens worden omgeleid via de parkings in het noorden (via A. Gevaertlaan naar parking OCMW, Deinsbekestraat) 3) Eenvoudiger kruispunt nabij de spooronderdoorgang	1) Grote omrijfactor (ca 750 meter naar het noorden, 1,5 km via het zuiden (via station)) 2) Meer verkeer door A. Gevaertlaan (met alternerend doorgang onder spoor) en Léonce Roelsstraat (spoorwegbrug in zuiden)
Input vanuit de workshop	<i>Bedenking: Te combineren met Broeder Mareslaan omwille van de scholen</i>	<i>Omrijfactor speelt geen rol voor de wagen</i>
	<i>Bedenking; bijkomend eenrichting van de brug A Gevaertlaan (richting naar Buke)</i>	
		<i>Toeristische bussen van NMBS kunnen niet onder de brug/ De meeste lijnbussen slaan links af</i>

Er ontstaan nieuwe concentraties op andere punten (verkeerssimulatie noodzakelijk)
Eenrichtingsverkeer opgaans Grotenbergstraat vanaf "Fietsen Kurt"

Voorstel om tunnel te verbreden. Snelheid is een probleem, bijkomende maatregelen zijn nodig om dit te beperken.

Meer ruimte voor voetpaden
Voorstel om ook A. Gevaertlaan een richting te maken (tussen rotonde en Buke)

Probleem ter hoogte van Buke – Arthur Gevaertlaan – voorstel om daar ook verkeer in één richting te organiseren.
Probleem met bussen
Omveilige situaties door voorrang van rechts vanuit Musselystraat

3.4.4 Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: behoud huidige situatie (eenrichting 7/7)

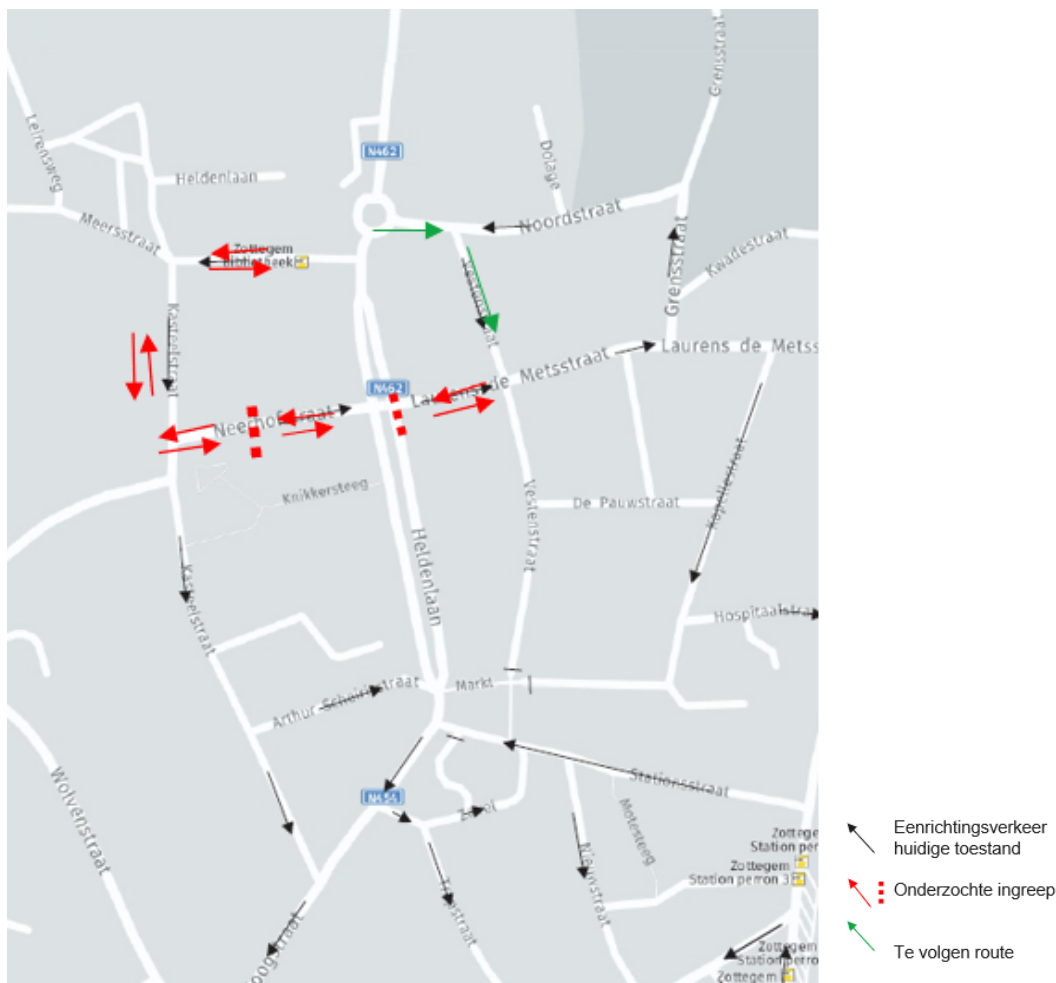


Reden: Aanpassing rijrichting op marktdag is verwarrend

Gevolg: Behoud enkelrichting in Kasteelstraat. Op dinsdag wordt ook via de Heldenlaan gereden.

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Behoud eenvoudigere kruispunten Neerhofstraat x Kasteelstraat en Neerhofstraat x Heldenlaan 2) Behoud parkeerplaatsen in Kasteelstraat	Herschikking van de marktkramen op marktdag
<i>Input vanuit de workshop</i>		<i>Weinig zinvol voorstel , omdat er geen doorrijdend verkeer is in de Neerhofstraat</i>
		<i>Herschikking marktkramen beperken tot Heldenlaan tot Neerhofstraat</i>
		<i>Verkeer door de markt? – Herinrichting Markt via Markt en Zavel</i>

3.4.5 Graaf Van Egmontstraat en Kasteelstraat: naar de “marktsituatie” (verkeer in twee richtingen 7/7) en knip Neerhofstraat



Reden: Aanpassing rijrichting op marktdag is verwarrend

Gevolg: Verkeer rijdt altijd via Graaf van Egmontstraat/Kasteelstraat /rotonde/Heldenlaan)

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Geen doorgaand verkeer over de Heldenlaan (oost-westbeweging wordt gebroken) (zie ook volgende ingreep)	1) Ontstaan van een complex punt nabij de rotonde 2) Meer verkeer via Kasteelstraat/Graaf van Egmontstraat door smalle straat in twee richtingen. 3) Parkeerverbod in Neerhofstraat, Graaf van Egmontstraat en Kasteelstraat (verkeer in twee richtingen) 4) Veiligheid kruispunten met Neerhofstraat (lokaal verkeer rijdt wel nog in twee richtingen)

Input vanuit de workshop

Bedenking: niet nodig bij een autovrij centrum. Voorstel om knip dichtter op te schuiven bij de Heldenlaan

Opmerking: eenrichtingsverkeer in Neerhofstraat moet behouden worden.

Geen voorstander van tweerichtingsverkeer, wel voorstander van de knip, samen met knip van de markt uit te voeren. Parking op de Heldenlaan wordt best verwijderd.

Voorstel om volgende knips te voorzien

- *Ter hoogte van de markt*
 - *Heldenlaan net ten noorden van Neerhofstraat*
 - *Heldenlaan net ten zuiden van Neerhofstraat*
- (en geen knip in de Neerhofstraat)*
-

3.4.6 Knip Laurens de Metsstraat (te combineren met vorige ingreep)

Reden: Beperking doorgaand verkeer in het centrum

Gevolg: Verkeer rijdt niet meer door Heldenlaan/Laurens De Metsstraat, maar wel via de Vestenstraat



	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Geen doorgaand verkeer door de Heldenlaan (oost-westbeweging wordt gebroken) (zie ook vorige ingreep) 2) Geen doorgaand verkeer in eerste deel Laurens de Metsstraat	1) Meer verkeer via de Vestenstraat
<i>Input vanuit de workshop</i>		<i>Weinig van toepassing, want verkeer blijft bestaan</i> <i>Te veel verkeer door de woonstraat, Noordstraat is niet zo geschikt, idem voor de Vestenstraat.</i>

3.4.7 Wolvenstraat eenrichting (richting Luchtbal), Molenkouter eenrichting (richting centrum)



Reden: Veiligere woon-en schoolomgeving (verkeer slechts uit één richting), meer ruimte voor fietsers.

Gevolg: Verkeer rijdt een lus Meire – Molenkouter – Wolvenstraat

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Verkeer komende van Strijpen kan centrum vrij direct bereiken 2) Geen sluipverkeer via Ledebergstraat komende van Wolvenstraat naar Meire.	1) Moeilijkere beweging op N454 x Molenkouter (linksaf)? 2) Sluipverkeer via Ledebergstraat van Meire naar Luchtbal om afstand te beperken (eventueel richting omkeren) 3) Complexere situatie aan Luchtbal omdat er een grotere stroom komt vanuit Wolvenstraat. Minder vlot verkeer op Meerlaan bij voorrang van rechts
<i>Input vanuit de workshop</i>	<i>Meire ook eenrichting, bus kan toch in twee richtingen (cf. Aalst)</i>	
	<i>Te snel verkeer in de Wolvenstraat en in Molenkouter, aan de school.</i>	

3.4.8 Wolvenstraat eenrichting (richting Molenkouter), Molenkouter eenrichting (richting Sint-Andriessteenweg)



Reden: Veiligere woon-Gevolg: en schoolomgeving (verkeer slechts uit een richting), meer ruimte voor fietsers.

Gevolg: Verkeer rijdt een lus Meire – Wolvenstraat – Molenkouter

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Minder moeilijke bewegingen op N454 Sint-Andriessteenweg x Molenkouter (indien meeste verkeer ri Strijpen gaat) 2) Vlotter verkeer op de Luchtbal omdat de toekomstige stroom (vanuit de Wolvenstraat) kleiner is.	1) Verkeer vanuit richting Strijpen moet over Meire om centrum te bereiken
<i>Input vanuit de workshop</i>	<i>Suggestie: ook Meire eenrichting maken vanaf Maleveld, herinrichting en snelheidsverlaging is nodig.</i>	
	<i>Suggestie: Meire ook eenrichtingsstraat maken.</i>	
	<i>Fietspad in Molenkouter is aangewezen.</i>	

3.4.9 Eenrichtingsverkeer in Kasteelstraat en Firmin Bogaertstraat omkeren



Reden: Doorgaand verkeer in deel van Hoogstraat mijden (winkelstraat). Verkeer wordt maximaal via Molenkouter/Wolvenstraat gestuurd

Gevolg: Meer verkeer in Wolvenstraat

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Minder verkeer in een deel van de Hoogstraat	1) Meer verkeer via de Molenkouter/Wolvenstraat (met school) (in één richting) 2) Er blijft verkeer door de Hoogstraat rijden 3) Complexer kruispunt Kasteelstraat x Molenkouter

Input vanuit de workshop

Sluipweg mogelijk via Stationsstraat,
Hoogstraat, F. Bogaertstraat, A
Scheiderstraat, Heldenlaan

Suggestie om te knippen

3.4.10 Eenrichtingsverkeer in B. Firmin de Meyerstraat (richting Meerlaan)



Reden: Te smalle doorgang voor verkeer in twee richtingen met file tot gevolg

Gevolg: Verkeer (ook bus) moet omrijden via Zuidstraat

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Minder conflictpunten op de Meerlaan (er wordt op één punt afgeslaan, maar aantal afslaande wagens wordt niet beperkt) 2) Eenvoudigere kruispunten	1) Bus route dient aangepast te worden. Overleg met de lijn is noodzakelijk. 2) Parkeren in Zuidstraat wordt verminderd omwille van passage van de bussen

Input vanuit de workshop

Suggestie:
De Lijn enkel via de Zuidstraat laten rijden en wegrijden via Montmartreplein (= meer plaats voor de bussen). Frans De Beckstraat ook eenrichting richting Sint-Anna

CC komt in Gustaaf Schockaerstraat en daar is ook de uitrit van de ondergrondse garage. Dit verkeer rijdt dan langs de Burgemeester F. De Meyerstraat en de Meerlaan.

Gelede bus kan niet de Zuidstraat inrijden (voorstel: bus kan in twee richtingen)

Suggestie: bekijken of stop nodig is

Input Citizenlab

*In de Zuidstraat wonen een
zeventigtal gezinnen.
Daarom vraagt men met aandrang
om een betere oplossing te zoeken.*

3.4.11 Eenrichtingsverkeer in Van Aelbrouckstraat (richting station)



Reden: Te smalle doorgang voor verkeer in twee richtingen

Gevol: Verkeer met bestemming Van Aelbrouckstraat moet van Sint-Annastraat of van Léonce Roelsstraat komen (en niet vanuit de Nieuwstraat/Kazernestraat)

	Voordelen	Nadelen
Presentatie	1) Duidelijke verkeerssituatie	/

- 2) Antwoord om de huidige moeilijke situatie (zeer smal, verkeer in twee richtingen is nu mogelijk)
- 3) Wellicht weinig wijzigingen ten aanzien van de huidige situatie door eenrichtingsstraten in de omgeving?

<i>Input vanuit de workshop</i>	<i>Suggestie, rijrichting Kazernstraat om omdraaien (verkeer rijdt in westelijke richting dan) omwille van bereik Sanitary</i>
	<i>Voorstel om Léonce Roelsstraat en Van Aelbroekstraat in twee richtingen te laten en een aantal parkeerplaatsen wegnemen (zoals in de Grotenbergestraat). Goed voor wie uit de eenrichtingsstraten komen en naar Godveerdegem wil. Dit is ook goed voor De Lijn omdat ze vlot naar het station kunnen. Ook handelaars zullen tevreden zijn.</i>
	<i>Geen meerwaarde, ruimte creëren door parkeerplaatsen te schrappen.</i>

Deze voorstellen werden samengevoegd tot een aantal combinatievoorstellen

Combinatie 1: 1 + 2 + 3a + 5b + 7 + 8



Combinatie 2:

$1 + 3b + 4 + 5b + 6$



Combinatie 3: 1 + 3a + 5a + 7 + 8



3.4.12 Overzicht “voor-en tegenstanders” workshop en input citizenlab

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van het aantal groepen die, globaal beschouwd “voor” -of “tegen” een bepaalde maatregel zijn. In totaal waren er 10 groepen. Niet alle groepen hebben zich expliciet uitgesproken over alle maatregelen.

	input workshop		Input Citizen Lab	
	VOOR ingreep	TEGEN ingreep	VOOR ingreep	TEGEN ingreep
1. Knip markt	7 (met suggesties: meerdere en verschuiving van knips)	1	32	42
2. Eenrichting Laurens De Metsstraat en onderdoorgang	7 (soms met vraag te combineren met eenrichting in de Gevaertstraat).	1 (suggestie eenrichting opgaand Grotenbergstraat vanaf fietsen Kurt)	30	13
3a Behoud huidige toestand	4	4	18	4

3b Behoud marksituatie	4	4	Duidelijke meerderheid voor behoud van de huidige toestand, 7 dagen op 7	
4 knip Laurens de Metsstraat	1	5	4	31
5a Wolvenstraat richting Luchtbal	4	5	28	3
5b Wolvenstraat richting Molenkouter	5 (met eenrichting op Meire ri Meileveld)		3	Meningen zijn verdeeld. Meerderheid voor optie 5B
6 omkeren eenrichting Kasteelstraat en F. Bogaertstraat	1	5	1	34
7 Eenrichtingsverkeer in B. Firmin de Meyerstraat (richting Meerlaan)	7		11	31
8) Eenrichtingsverkeer in Van Aelbrouckstraat (richting station)	6	1	36	8

3.5 Mobiliteitstoets Sportsite Zottegem, NV Mint 2022

Zie afzonderlijk document P1245 Mobiliteitsnota_stadionproject Zottegem_220318.pdf.

COLOFON

MOBILITEITSPLAN ZOTTEGEM
SYNTHESENOTA

AUTEUR
Adel Lannau

ONZE REFERENTIE
BE0119000866

DATUM
PSG 20 mei 2022