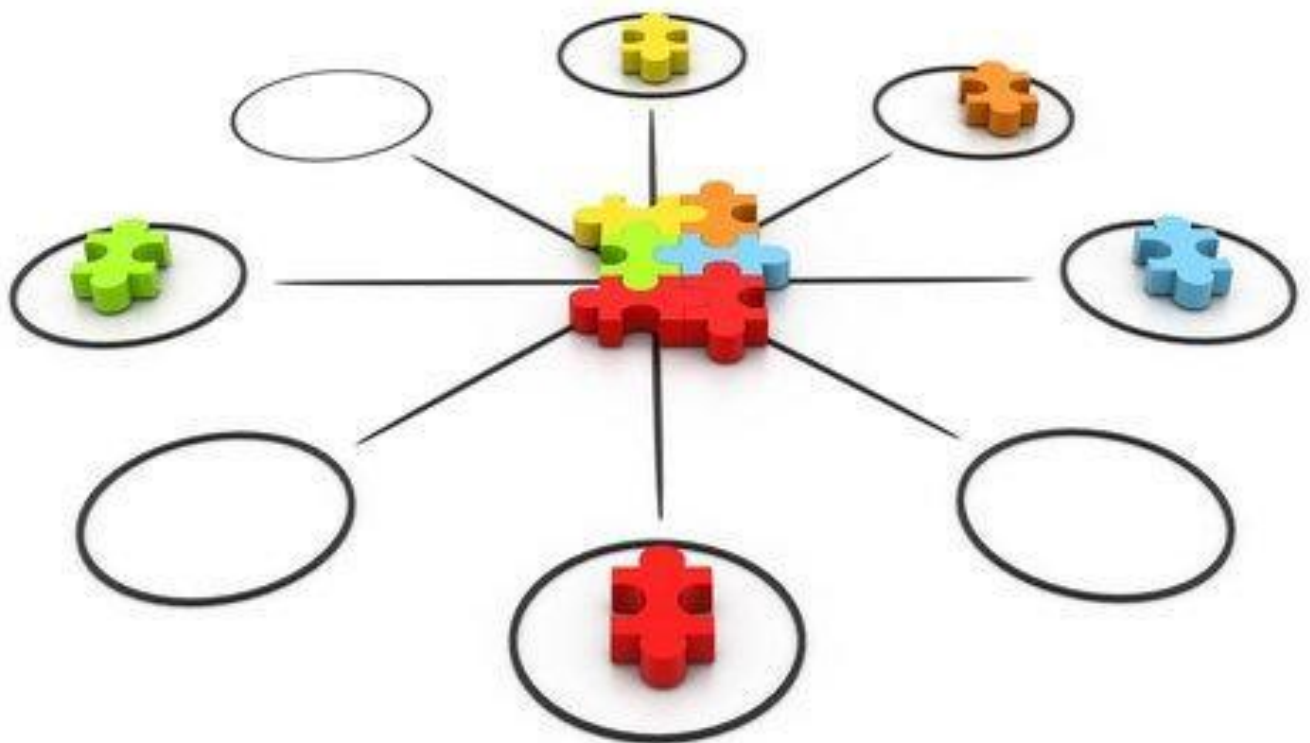


Beleidsplan

Verbreden en Verdiepen Mobiliteitsplan

Leeswijzer



Gemeentebestuur Oosterzele

Dorp 1

9860 Oosterzele

Auteur: Henky Martens

Het geactualiseerde mobiliteitsplan is het resultaat van een doorlopen traject. In de eerste stap, de **sneltoets**, werd de actualiteit van het bestaande mobiliteitsplan afgetoetst. Bij deze controle is beslist spoor 2, verbreden en verdiepen, te volgen. Een actualisering van volgende thema's was aangewezen:

- Parkeren
- Wegcategorisering
- Trage netwerken, fiets en te voet
- Afstemming van het mobiliteitsplan met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Het resultaat van de sneltoets werd verwerkt in een **verkenningsnota**. Deze verkenningsfase geeft een olijsting van de bestaande plannen, waar we rekening mee houden in de verdere uitwerking van de thema's en het uiteindelijk vernieuwde mobiliteitsplan. Na bespreking in de gemeentelijke begeleidingscommissie, aangevuld met de verkeerscommissie is de verkenningsnota goedgekeurd door de Vlaamse Overheid in september 2013.

In de **onderzoeksnota** zijn de ontbrekende gegevens onderzocht en is een eerste aanzet tot oplossingen gegeven. Deze fase was dus de basis voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. Deze nota werd na bespreking in de gemeentelijke begeleidingscommissie samen met de verkeerscommissie voorgelegd aan de Vlaamse Overheid.

De onderzoeksnota werd door de Vlaamse Overheid goedgekeurd in maart 2015.

Geactualiseerd mobiliteitsplan

Het plan werd een eerste maal besproken tijdens een gemeentelijke begeleidingscommissie in november 2016. Tijdens deze samenkomst werd geen consensus bereikt. De gemeentelijke visie met betrekking tot de aanleg van fietsverbindingen langs de gewestweg N42 werd niet gevolgd door het Agentschap Wegen en Verkeer. Tijdens een nieuwe samenkomst van de commissie op 18 augustus 2017 is een vergelijk gevonden, er is dus een consensus over de inhoud van het vernieuwde gemeentelijke mobiliteitsplan.

Vandaag wordt het vernieuwde mobiliteitsplan voorgesteld. Het beleidsscenario van het vorige mobiliteitsplan is behouden:

“Het scenario duurzame mobiliteit zorgt voor meer beperkingen voor het autoverkeer (selectieve bereikbaarheid), terwijl de verplaatsingsmogelijkheden voor fietsers en openbaar vervoergebruikers worden uitgebreid. Het gebruik van duurzame vervoersmodi wordt dus aangemoedigd om het landelijke en rustige karakter van onze gemeente te vrijwaren, de groei van het autoverkeer binnen de perken te houden, de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid van de centrumstraten te verbeteren.”

Om deze doelstelling te behalen wordt gewerkt volgens het STOP-principe waarbij eerst maatregelen worden uitgewerkt voor de trage weggebruikers en het openbaar vervoer. Een tweede pijler waarrond de maatregelen worden opgehangen zijn de drie E's van Wildervanck: Engineering - Education - Enforcement.

De ambitie van het mobiliteitsplan kan omschreven worden als:

“Het ontwikkelen en uitwerken van een visie op de gemeentelijke mobiliteit door het nemen van maatregelen op korte -, middellange - en lange termijn, rekening houdend met bestaande en geplande initiatieven. Het is een plan op maat van Oosterzele, leesbaar en begrijpelijk voor iedereen.”

De samenwerking met de openbaar vervoersmaatschappijen wordt maximaal behouden. Oosterzele onderschrijft de bestaande participatie in het derde betalerssysteem voor zowel de Lijn als de NMBS. De gemeente is vragende partij om comfort en kwaliteit aan te bieden aan de gebruikers van het openbaar vervoer.

Bij de ruimtelijke initiatieven zijn de vier gemeentelijke initiatieven met een impact op de mobiliteit meegenomen. Nieuwe ontwikkelingen worden steeds ontworpen op maat van traag verkeer. De wegenis wordt aangepast naar stappers en fietsers, waar mogelijk worden shortcuts voorzien ten voordele van de trage weggebruiker. Ook de randinfrastructuur zoals bv. fietsenstallingen worden niet vergeten. De wegategorisering is gestoeld op de nieuwe situatie.

Bij de categorisering van de wegen is geopteerd voor de bestaande noord-zuid en oost-westas als hoofdwegen. Deze assen worden aangevuld door lokale wegen type 2 om de gemeentelijk en intergemeentelijke ontsluiting te verzorgen.

Bij de invulling van de lokale wegen type drie is gekozen voor een aanvulling onder de vorm van subcategorieën. Elke weg binnen de gemeente heeft zo zijn specificatie en functie.

De logische wegategorisering is de basis voor andere plannen binnen de gemeente.

Onder meer de zonale snelheidsbeperking, de wegen zwaar vervoer en het masterplan openbare verlichting zijn hieraan gekoppeld. Tijdens de looptijd van het plan zal de categorisering ook zijn invloed hebben bij de opmaak van voetpadenplan, bewegwijzeringsplan, parkeerplan e.d. Per type weg is een modelprofiel uitgetekend.

De parkings met capaciteitsproblemen aangegeven in de onderzoeksnota worden aangepakt. Zo is ondertussen aan de NMBS-stopplaats Balegem-Zuid de bestaande parking deels heringericht. Aan de stopplaats Balegem-Dorp wordt de parking aan het rond punt mee opgenomen als parkeerplaatsen voor pendelaars. De gemeente zal hier actief rond communiceren.

De parkeerproblematiek aan site De Kluize is opgenomen in een ondertussen goedgekeurd RUP. De investeringen in een nieuwe carpoolparking worden door de Vlaamse overheid voorzien bij de investeringen voor de herinrichting voor de N42.

Er wordt werk gemaakt van een parkeerbewegijzing om de minder gekende parkeermogelijkheden in de gemeente onder de aandacht te brengen. Ook wordt op korte termijn een fietsparkeerplan opgemaakt. Nieuwe ontwikkelingen in de gemeente, de bestaande publiekstrekkingen en ook de haltes van de Lijn worden opgenomen in dit plan.

Er wordt een visie opgesteld ter promotie van alternatieve vervoersmodi. Het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische fiets en wagen is een eerste deel van deze visie. In een tweede deel wordt nagedacht over een alternatief voor bezit en gebruik van vervoersmiddelen.

Bij de trage netwerken is voor de stappers vooral aandacht besteed aan de trage wegen binnen de gemeente. Nu het trage wegenplan zijn definitieve vorm aanneemt werkt de gemeente aan de implementatie hiervan. Het streefdoel is een comfortabele trage weg aan te bieden zonder een negatieve invloed voor de omgeving. Oosterzele streeft er naar om de trage wegen maximaal open te stellen voor de gebruiker. Trage wegen die uitkomen op de hogere wegenis worden onderzocht naar hun veiligheid. Kruispunten worden bij eventuele werken beveiligd.

De kapstok voor het fietsrouten netwerk binnen de gemeente is de fiets snelweg F417. Deze hoofdroute is de gemeentelijke stam waar alle bovenlokale en lokale functionele fietsroutes op geënt worden.

De impact van de herinrichting van de N42 op de gemeentelijke mobiliteit kan niet onderschat worden. Oosterzele wil dat deze herinrichting gebeurt volgens het STOP-principe waarbij eerst werk gemaakt wordt van alternatieven voor het traag verkeer. Er is een consensus gevonden met AWW waarbij aan de westelijke zijde van de N42 een fietspad wordt aangelegd vanaf de Leenstraat tot de ambachtszone in Oosterzele. Vanaf de ambachtszone wordt het fietspad aangelegd via de gewestweg N465a tot aan de gemeentegrens met Melle. Aan de oostelijke zijde wordt voorzien in ventwegenis, de gemeente onderzoekt de plaatselijke fietsontsluitingen via bestaande trage wegen.

Aan het slot van het mobiliteitsplan is een actietabel ingevoegd. Deze tabel vertaalt de beleidsdoelstellingen in een werk- en investeringsprogramma. Per actie wordt een overzicht gegeven van alle actoren die betrokken worden om de doelstelling te bereiken. Verder wordt de initiatiefnemer aangeduid, de periode van uitvoering- of werking en wordt een raming opgemaakt van de voorziene kosten.