

Naam van de Gemeente : OUDENAARDE

Datum van de GBC: 27 SEPTEMBER 2007

Aanwezigheidslijst:

| Naam | Dienst |
|-----------------------|---------------------------------|
| André Blanchaert | AWV |
| Lien Vrijders | AWV |
| Jean Pierre De Frenne | AWV |
| Hans Van Ooteghem | De Lijn Oost-Vlaanderen |
| Ronny Verhaeghe | Lokale politie Vlaamse Ardennen |
| Geert De Zaeytydt | Stad Oudenaarde |
| Rita Devriese | Stad Oudenaarde |

Verontschuldigd:

| Naam | Dienst |
|-----------------|---------------------------|
| Ingrid Brackman | NMBS |
| Ine Godefroid | De Lijn Oost-Vlaanderen |
| Pieter Derudder | Provincie Oost-Vlaanderen |

Inleiding

De sneltoets heeft als **doel** het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn **actualiteitswaarde en richting te geven** aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Volgens het nieuwe gemeentedecreet zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dit verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatuurgebonden te benaderen.

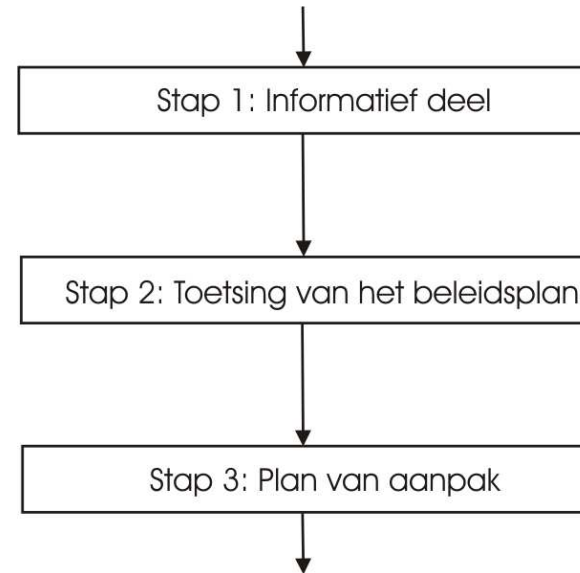
Het doorlopen van de **sneltoets** en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt zoals bij het opstellen van het mobiliteitsplan **in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)** gelegd. Het is bijgevolg van groot belang dat alle actoren aanwezig zijn op de sneltoetsvergadering.

Aan de partners van het mobiliteitsconvenant wordt gevraagd een **inhoudelijk standpunt** in te nemen **over het gemeentelijk mobiliteitsplan** zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van het instrument is niet de herziening op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een plan van aanpak die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen van elkeen zijn.

De herziening geeft de kans om het bestaande mobiliteitsplan bij te sturen (we spreken van 'verbreden' = aandacht voor nieuwe thema's of 'verdiepen' = verfijnen van behandelde elementen). Eventueel kan een actualisering van het actieprogramma volstaan, in een zeldzaam geval is een totale vernieuwing van het mobiliteitsplan aan de orde. Nieuwe thema's kunnen zijn: autoluwe kernen, sluisverkeer, bovengemeentelijke vrachtroutes, gemeentelijk parkeerbeleid, gemeentegrens-overschrijdende problematiek, verkeersveiligheid, ...

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

De sneltoets '07 gebeurt in drie stappen



STAP 1 : Informatief gedeelte

In het informatief deel wordt de actuele situatie van de **planningscontext geëvalueerd**. Hieruit kunnen al een aantal conclusies worden getrokken wat de verdere aanpak betreft. Deze louter informatieve tabel kan deels worden voorbereid door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.

Verder is het nodig om **het beleidscenario uit het mobiliteitsplan** terug onder de aandacht te brengen. De gemeentelijke ambtenaar die de sneltoets '07 voorbereidt, kan dit **kort toelichten** tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Best wordt een kopij van het beleidsscenario en een kaartje met een aanduiding van de strategische projecten aan de sneltoets '07 toegevoegd. Het is louter een presentatie van het huidige beleidsscenario, het is niet de bedoeling nu reeds een inhoudelijke discussie te starten.

Tot slot wordt in het informatieve deel getoetst of alle werkdomeinen in het mobiliteitsplan behandeld en actueel zijn.

1.1 Toetsing aan de planningscontext

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

Conform verklaring mobiliteitsplan: datum : 17 juni 2002

Tabel 1: Planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

| Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning | Datum | Voor mobiliteitsplan * | Na mobiliteitsplan * |
|--|-------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen | 23/9/97 | X | |
| Provinciaal ruimtelijk structuurplan | 18/2/04 | | X |
| Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan | 16/6/05 | | X |
| Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk | 2004 ontwerp 2001 | | X |
| Invoering basismobiliteit | 1/1/03 | | X |
| Afbakening stedelijk gebied | Lopende | | |
| Milieuovereenkomst met cluster mobiliteit | | | |

Ook de datum van conformverklaring van de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten is een interessant gegeven.

| Naam van de buurgemeente | Datum | Voor mobiliteitsplan | Na mobiliteitsplan |
|---------------------------------|--------------|-----------------------------|---------------------------|
| Zingem | 15/10/01 | X | |
| Kruishoutem | 19/11/01 | X | |

* Aankruisen indien voor het mobiliteitsplan.

* Aankruisen indien na het mobiliteitsplan.

| | | | |
|------------------|----------|---|---|
| Kluisbergen | 17/2/03 | | X |
| Maarkedal | 15/10/01 | X | |
| Wortegem Petegem | 4/6/04 | | X |
| Maarkedal | Geen | | |
| Zwalm | Geen | | |

1.2 Informatieve toetsing van de werkdomeinen

Het beleidsscenario werd verder uitgewerkt in 3 werkdomeinen: de ruimtelijke ordening, de verkeersnetwerken en de flankerende maatregelen. Tabel 2 hieronder vermeldt een aantal thema's die in deze werkdomeinen aan bod komen¹. Van de leden van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wordt verwacht dat zij voor elk van deze thema's de volgende informatieve vragen beantwoorden:

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

Tabel 2: Actualiteitswaarde van het gemeentelijk mobiliteitsplan / de werkdomeinen.

| | Aanwezig * | Actueel * |
|---|-------------------|------------------|
| Werkdomein A: ruimtelijk beleid | | |
| An. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan | X | X |
| An. ruimtelijke uitvoeringsplannen | X | X |
| An. strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit (Scheldekop – De Ham) | X | X |

¹ Bron: Het mobiliteitshandboek – afl. 5, maart '98 / 91. (De categorisering van de wegen werd in de netwerken opgenomen)

* Aankruisen indien aanwezig.

* Aankruisen indien actueel.

| | | |
|--|---|---|
| An ...streefbeeld N60 | X | X |
| An. Streefbeeld N46 | X | X |
| | | |
| Werkdomein B: verkeersnetwerken | | |
| Bn. verkeersgebieden en verblijfsgebieden (St Jozefswijk , Scheldekop, De Ham) | X | |
| Bn. Fietsnetwerk (alternatieve route door het weren van fietsers op de N60) | X | |
| Bn. openbaar vervoer | X | X |
| Bn. categorisering van de wegen | X | X |
| Bn. Parkeerbeleidsplan (parking vrachtwagens bebouwde kom – bijkomende parkings lang parkeren) | X | |
| Bn. overstapvoorzieningen | X | X |
| ... | | |
| Werkdomein C: flankerende maatregelen | | |
| Cn. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen | X | X |
| Cn. tarifiering openbaar vervoer | X | X |
| Cn. campagnes | X | X |
| Cn. marketing, informatie, promotie naar doelgroepen | X | X |
| Cn. handhaving | X | X |
| ... | | |

Het kader van de **milieuovereenkomst**.

Is er in het kader van de **milieuovereenkomst** reeds een milieutoetsing gebeurd van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid? Op welke datum werd deze afgesloten en welke thema's (fiches) kwamen aan bod?

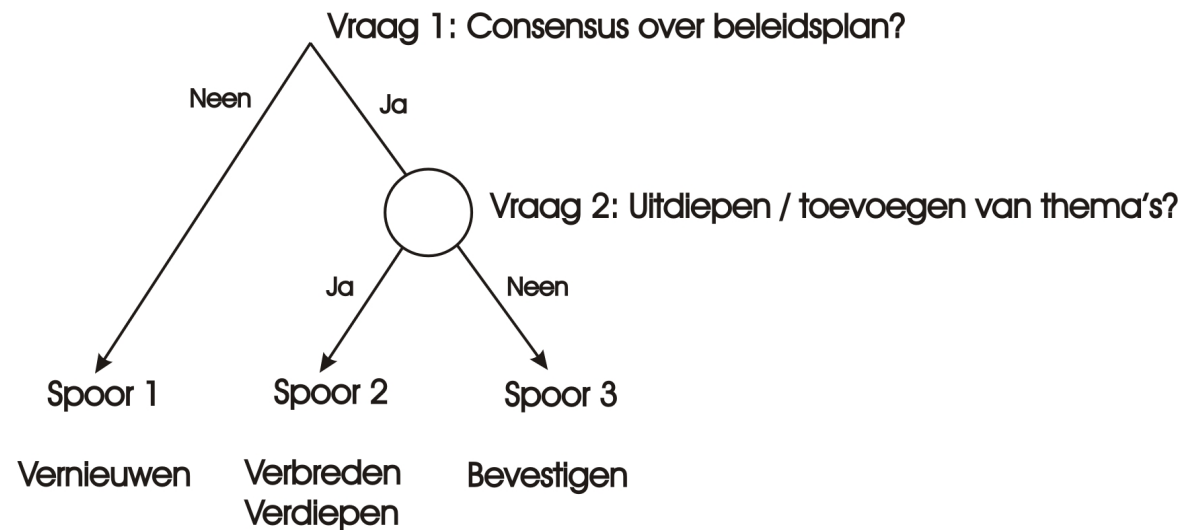
- NEEN

Indien er essentiële problemen zijn met de actualiteitswaarde en de inhoudelijke samenhang van het conform verklaard mobiliteitsplan, bespreek ze kort in de Gemeentelijke Begeleidingcommissie en formuleer ze kort in de onderstaande invulzone.

- Er zijn geen essentiële problemen. Een aantal deelaspecten dienen verder uitgewerkt te worden.

Stap 2 : Toetsing van het beleidsplan

Op basis van het informatieve luik (stap 1) en vervolgens 2 vragen die in de GBC worden besproken, wordt de eigenlijke toetsing doorlopen. Het gesprek in GBC geeft aanleiding tot één van de **drie conclusies, sporen** die richting geven aan de planning van het toekomstige lokale mobiliteitsbeleid:



De toetsing van het huidige mobiliteitsplan gebeurt a.d.h.v. 2 vragen en geeft drie sporen aan.

Spoor 1: één of meerdere van de partners staat niet meer achter het beleidsscenario of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld en het hele beleidsplan is aan **vernieuwing** toe,

Spoor 2: er wordt gekozen om één of meerdere thema's uit te werken en **toe te voegen aan het mobiliteitsplan** (verbreding) of **verder te detailleren** (verdiepen),

Spoor 3: het beleidsplan is nog voldoende actueel en gedragen waardoor een uitvoering kan verder gezet worden. Het beleidsplan wordt **bevestigd**. Het actieprogramma wordt geactualiseerd.

De 1ste vraag polst of de gemeentelijke begeleidingscommissie nog achter de geest van het beleidsscenario en het conform verklaard mobiliteitsplan staat. Belangrijk hierbij is na te gaan of er in de gemeentelijke begeleidingscommissie nog voldoende draagvlak is om verder te werken op basis van het conform verklaard mobiliteitsplan. Indien “ja”, betekent het dat volgens de globale inhoudelijke samenhang kan worden verder gegaan, indien “neen” werden in het voorgaande mobiliteitsplan “niet meer gedragen” keuzes gemaakt.

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

Vraag 1:

Staan de actoren van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario?

JA **NEEN** *

* Schrapen wat niet past.

Is het antwoord op deze vraag neen, dan wordt de basis van uw mobiliteitsbeleid in vraag gesteld en wordt **spoor 1, de vernieuwing** gevolgd voor de verdere planning van het lokaal mobiliteitsbeleid. Uw mobiliteitsplan is aan een grondige herziening toe. U hoeft de rest van deze vragenlijst van stap 2 niet verder af te werken. Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over de precieze aanpak. Noteer deze afspraken onder stap 3 'plan van aanpak'.

Indien het antwoord op vraag 1 “ja” is, wordt van de GBC een inhoudelijke overleggronde gevraagd omtrent de opsomming van alle mogelijkheden tot bijsturing van het mobiliteitsplan. Hanteer in GBC de ingevulde tabel 2 om te detecteren welke de ontbrekende thema’s zijn die zouden kunnen worden opgenomen of welke mogelijke thema’s best verder zouden worden uitgewerkt. Het invullen gebeurt adhv. tabel 3, de kolom “mogelijk aan te passen / op te nemen”.

In deze fase van de sneltoets is het de bedoeling meer mogelijkheden te formuleren, dan later wellicht geselecteerd zullen worden.

Er werden een aantal nieuwe thema’s toegevoegd (*cursief gedrukt*) die als inspiratiebron kunnen dienen.

Hoewel de tabellen 2 en 3 de verschillende deelaspecten uit elkaar halen, is het van belang bij de evaluatie de onderlinge samenhang ervan in het oog te houden. Een beslissing om één werkdomein of aspect verder uit te werken kan gevolgen hebben op andere domeinen.

Tabel 3: Mogelijk aan te passen of op te nemen thema’s van het gemeentelijk mobiliteitsplan / de werkdomeinen.

| | Mogelijk aan te passen of op te nemen * |
|--|--|
| Werkdomein A: ruimtelijk beleid | |
| An. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan | |
| An. ruimtelijke uitvoeringsplannen | |
| An. strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit | X |
| An. <i>deelruimten (bedrijventerreinen, schoolomgevingen, stationsomgeving, kantoorzones, wijken...)</i> | |
| An. <i>specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit (SBZ-gebieden (GEN, VEN, ...))</i> | |
| An. ... | |
| | |
| Werkdomein B: verkeersnetwerken | |
| Bn. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk | X |
| Bn. bovenlokaal fietsnetwerk | X |
| Bn. lokaal fietsnetwerk | |

* Aankruisen indien mogelijk aan te passen of op te nemen thema.

| | |
|--|---|
| Bn. openbaar vervoer | |
| Bn. categorisering bovenlokale wegen | |
| Bn. categorisering lokale wegen | |
| Bn. routes zwaar vervoer | X |
| Bn. snelheidsplan | X |
| Bn. parkeerbeleid en parkeerplan | |
| Bn. overstapvoorzieningen | |
| Bn. personen- en goederenvervoer over het water | |
| Bn. <i>sluikverkeer</i> | X |
| Bn. <i>autoluwe kernen</i> | |
| | |
| Werkdomein C: flankerende maatregelen | |
| Cn. vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen | |
| Cn. tarifiering openbaar vervoer | |
| Cn. campagnes | |
| Cn. marketing, informatie, promotie naar doelgroepen | |
| Cn. handhaving | |
| Cn. beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie | |
| <i>Cn. gemeentegrensoverschrijdende aspecten</i> | |
| <i>Cn. monitoring en evaluatie</i> | |
| <i>Cn. verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer</i> | X |
| <i>Cn. bewegwijzeringsplan</i> | X |
| | |

Tabel 3 leert u welke aspecten van uw gemeentelijk mobiliteitsplan aan een bijsturing toe zijn. Op de andere aspecten blijft dit mobiliteitsplan nog bruikbaar. Het is aangewezen voor deze items op korte termijn een deelstudie op te starten. Deze studie moet opgemaakt worden met respect voor het bestaande kader van het mobiliteitsplan. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie en de Provinciale Auditcommissie zullen waken over de inhoudelijk consistentie met het bestaande en het op te stellen plan.

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

Tijdens het uitvoeren van de deelstudies “verbreden en verdiepen” zal de Gemeentelijke Begeleidingscommissie worden gevraagd over de samenhang van het plan te waken door een toetsing aan de basisbeginselen van duurzaam mobiliteit en het mobiliteitsplan Vlaanderen.

De 2^{de} vraag heeft tot doel een selectie te maken uit de “mogelijk aan te passen of op te nemen inhoud” die in een voorgaande fase (tabel 3) werden naar voor geschoven. Specifiek de samenhang tussen de weerhouden thema's en het conform verklaard beleidsplan moet bij beantwoording van de vraag worden in het oog gehouden.

Vraag 2:

Welke thema's (zie tabel 3) wenst de Gemeentelijke Begeleidingscommissie toe te voegen aan het beleidsplan (verbreding) dan wel verder uit te werken (verdieping)?

Indien de GBC het conform verklaarde mobiliteitsplan wenst te verbreden en te verdiepen, selecteer de thema's. Bespreek ook specifiek de samenhang tussen de verschillende thema's. Vul de thema's en de samenhang aan in onderstaande invulzone.

- Door de realisatie van de verbinding M. Castelestraat – Smallendam – ophaalbrug zal meer verkeer via deze weg naar de “St Jozefswijk” rijden. Een “actualisatie verkeerscirculatieplan deelrapport wijk St Jozef” werd opgemaakt. Een aantal maatregelen die de verkeersveiligheid verhogen werden reeds uitgevoerd.
- Het ruimtelijk project “Scheldekop” zal invloed hebben op het verkeer in de wijk Pamele. Hiervoor dient een verkeerscirculatieplan opgemaakt te worden.

- Zowel in het centrum van Oudenaarde, de stationsbuurt en de deelgemeenten Eine en Bevere is nood aan bijkomende parkings.
- Om het doorgaand zwaar verkeer uit het centrum en de deelgemeenten te weren wordt gestreefd naar een route voor zwaar vervoer.
- Het bovenlokaal en provinciaal fietsnetwerk actualiseren.

Spoor 2:

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie wenst het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's te verbreden of te verdiepen.

Maak binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie concrete afspraken over de precieze aanpak. Noteer deze afspraken onder stap 3 : 'plan van aanpak'.

Indien de Gemeentelijke Begeleidingscommissie in tabel 3 weinig aspecten kan invullen, worden het huidige mobiliteitsplan en de werkdomeinen nog actueel en goed bevonden en wenst de GBC geen nieuwe thema's op te nemen of uit te werken waardoor de GBC naar spoor 3 overgaat.

Spoor 3:

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie vindt het huidige mobiliteitsplan nog actueel en goed en ook de werkdomeinen zijn nog actueel en goed bevonden. Het beleidsplan wordt bevestigd. Enkel de actietabel dient dan geactualiseerd.

De actietabel is het sluitstuk van het mobiliteitsplan. Deze bevat een lijst van concrete maatregelen, met aanduiding van timing, betrokken actor(en), raming van de kostprijs, ...

Is het mobiliteitsplan van uw gemeente intussen al wat ouder, dan zijn wellicht al een aantal kortetermijnmaatregelen uitgevoerd. Tijd dus om met de Gemeentelijke Begeleidingscommissie nieuwe strategische afspraken te maken en de actietabel te verfijnen,

aan te vullen, te verbeteren,... Voeg deze actietabel als bijlage aan dit evaluatiedocument toe en maak deze ook elektronisch over aan de leden van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.

Stap 3 : Beschrijving van het plan van aanpak / opzet van de studie

Spoor 1: Indien de GBC besliste het mobiliteitsplan te herzien, noteer hier de belangrijkste aspecten die bepalen dat het mobiliteitsplan grondig moet herbekeken worden. Noteer eveneens de nodige afspraken. (omschrijving, initiatiefnemer en timing)

-

Spoor 2: Indien de GBC besliste het mobiliteitsplan te verbreden of te verdiepen, noteer hier dan de thema's die worden aangepakt en de samenhang met andere onderwerpen (de onderlinge samenhang). Noteer eveneens de nodige afspraken. (omschrijving, initiatiefnemer en timing)

-

Spoor 3: Indien de GBC besliste het mobiliteitsplan te bevestigen, noteer hier de krachtlijnen voor de aanpassing van de actietabel.

-

verder procesverloop

spoor 1 'herzien': dit wordt gemeld aan de vaste leden van de provinciale auditcommissie (door het opsturen van dit document) en de procedure van herziening kan worden opgestart. Een nieuwe module 1 wordt afgesloten ivv. de 3 ledige herziening van het mobiliteitsplan.

spoor 2 'verbreden/verdiepen': de sneltoets met het plan van aanpak wordt in aanwezigheid van de actoren voorgelegd en besproken door de provinciale auditcommissie. Na behandeling wordt een nieuwe module 1 afgesloten ivv. het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

spoor 3 'bevestigen': deze documenten samen met de geactualiseerde actietabel worden overgemaakt aan de vaste leden van de PAC.

Bijlage: het beleidsscenario en/of de bijgestelde actietabel.

Verbreden verdiepen

Stap 3 : Relaties met andere thema's

| Werkdomeinen doelstellingen | A Ruimtelijke ontwikkelingen | B Verkeersnetwerken | C Flankerende maatregelen |
|--|---|---------------------------------------|--|
| Verkeersveiligheid | Stadsvernieuwingsproject De Ham | Weren doorgaand verkeer in centrum | |
| Bereikbaarheid | | Ophaalbrug | Verbod zwaar vervoer centrum |
| Leefbaarheid | | | |
| Toegankelijkheid | | | |
| Milieu | | | |

| Werkdomeinen doelstellingen | A Ruimtelijke ontwikkelingen | B Verkeersnetwerken | C Flankerende maatregelen |
|--|---|---------------------------------|--|
| Verkeersveiligheid | | Infrastructurele maatregelen | |
| Bereikbaarheid | | St Jozefswijk | |
| Leefbaarheid | | | |
| Toegankelijkheid | | | |
| Milieu | | | |

| Werkdomeinen doelstellingen | A Ruimtelijke ontwikkelingen | B Verkeersnetwerken | C Flankerende maatregelen |
|--|---|--------------------------------|--|
| Verkeersveiligheid | | verkeersafwikkeling | |
| Bereikbaarheid | | Verdwijnen parkeerplaatsen | |
| Leefbaarheid | Herinrichting Markt | | |
| Toegankelijkheid | | | |
| Milieu | | | |

| Werkdomeinen doelstellingen | A Ruimtelijke ontwikkelingen | B Verkeersnetwerken | C Flankerende maatregelen |
|--|--|--------------------------------|--|
| Verkeersveiligheid | Stadsvernieuwingsproject Scheldekop | | |
| Bereikbaarheid | | Ophaalbrug | |
| Leefbaarheid | | Parkeerdruk Sluipverkeer | |
| Toegankelijkheid | | | |
| Milieu | | | |

| Tabel 5 | | | |
|--|---|--|--|
| Werkdomeinen doelstellingen | A Ruimtelijke ontwikkelingen | B Verkeersnetwerken | C Flankerende maatregelen |
| Verkeersveiligheid | Scheldekop De Ham centrum | | |
| Bereikbaarheid | | Parkeerbeleid | |
| Leefbaarheid | | Deelgemeenten stationsbuurt Parking vrachtwagens | |
| Toegankelijkheid | | | |
| Milieu | | | |

| |
|---|
| Stap 4 : Plan van aanpak per thema |
|---|

Probleem- en doelstelling

Probleem : Stadsvernieuwingsproject De Ham

Door de realisatie van de verbinding M. Casteleinstraat – Smallendam – ophaalbrug wordt het verkeer met bestemming St Jozefswijk niet meer verplicht om over de Markt, Broodstraat, Jezuietenplein enz te rijden.

Dit verkeer zal wel geconfronteerd worden met een aantal knelpunten :

- de voorsorteerstrook ter hoogte van de M. Casteleinstraat is klein waardoor het verkeer tijdens de spitsuren zowel richting Smallendam als richting Leupegem gehinderd wordt
- de M. Van Parmalaan heeft slechts twee rijstroken. Als de ophaalbrug omhoog staat en er staat één voertuig die de richting Bergstraat wil volgen al het verkeer richting St Jozef ook stil staat. Het voorzien van een afslagstrook en een aanpassing van de verkeerslichten zou het doorgaand verkeer veel vlotter laten verlopen.

Doelstelling :

- een vlotter verkeer
- vaste uren ophaalbrug + aanpassen signalisatie
- geen zwaar vervoer in centrum

Mogelijke maatregelen : opmaken verkeersstudie

Probleem : St Jozefswijk

Gelet op het feit dat heel wat meer verkeer door de heraanleg van Smallendam – M. Van Parmalaan via deze weg naar St Jozef zal rijden stellen we voor de maatregelen die voorgesteld werden in het de “actualisatie verkeercirculatieplan deelrapport wijk St Jozef” uit te voeren.

Momenteel zijn er klachten van bewoners van de Eindrieskaai, Galgestraat en Prins Leopoldstraat rond snelheidsproblemen. Heel wat voertuigen rijden aan hoge snelheden door de straten. Door het bijkomend verkeer zullen er zeker meer klachten komen.

Het circulatieplan selecteert de Dijkstraat als wijkverzamelweg die het historisch centrum scheidt van de St Jozefswijk en als interne ontsluitingsweg fungeert naar beide woonlobben.

Een aantal maatregelen die de verkeersveiligheid verhogen zijn reeds uitgevoerd :

- Verkeersplateau : - Bloemenhof – Drijf
- Broekstraat - Bulkendreef
 - Dijkstraat – P. Vanderscheldenstraat
 - Dijkstraat - Blekerijstraat
 - Fortstraat – Prins Leopoldstraat
 - St Lucasstraat
 - Eindrieskaai - Fortstraat
 - Eindrieskaai – K. Karelstraat

Bijkomende voorstellen :

- Asverschuivingen : K. Karelstraat
- Verkleinen van de kruispuntoppervlakte :
 - Dijkstraat – Prins Leopoldstraat
 - G. Heuvickstraat – S. De Paepstraat
- Verkeersplateau : - A. Brouwerstraat – G. Heuvickstraat
 - Parkstraat – S. De Paepstraat
 - Galgestraat – Binneneindries (fietsoversteek fietsroute)
- Herinrichten Dijkstraat:
 - De straat voorzien van een asverschuiving gecreëerd door parkeervakken.
 - Fietsvoorziening realiseren. Gelet op de beperkte breedte van de rijbaan wordt het fietspad met het voetpad gecombineerd.
- Herinrichten Galgestraat. De straat voorzien van asverschuivingen gecreëerd door parkeervakken en groen. Door de dienst BIA werd aan het college (20/6/05) een voorstel geformuleerd nl plaatsen van plantvakken en bomen in de parkeerstrook om een visuele vernauwing en verfraaiing van het straatbeeld te bekomen. Het college was akkoord met deze aanpak.

Doelstelling :

- aanpakken snelheidsprobleem
- garanderen veiligheid zwakke weggebruiker

Mogelijke maatregelen : uitvoeren van de infrastructurele maatregelen

Probleem : Herinrichten Markt :

Door de geplande herinrichting van de Markt zullen een ca 50 van de 204 parkeerplaatsen verdwijnen. Door deze herinrichtingen zullen een aantal knelpunten ontstaan nl ter hoogte van de Einestraat – Tacambaroplein en eventueel op de Markt rechtover de Einestraat wanneer het verkeer toch rechtdoor zou kunnen rijden. Een grondige verkeersstudie dringt zich op.

Doelstelling :

- vlot verkeer in het centrum
- weren van zwaar vervoer
- leefbaarheid verhogen

Mogelijke maatregelen : actualisatie van het verkeerscirculatieplan

Probleem : Stadsvernieuwingsproject De Scheldekop

Het project Scheldekop situeert zich tussen Bergstraat – Bourgondiëstraat – Trekweg. Bedoeling is de gerechtelijke diensten en de federale politie te centraliseren en te mengen met wonen en recreatie. Langs de Schelde zou een boulevard komen waardoor in de Bourgondiëstraat niet meer kan geparkeerd worden.

De voornoemde diensten zullen instaan voor eigen parkeerplaatsen. Voor het publiek parkeren dienen ongeveer 80 parkeerplaatsen gecreëerd te worden. Voor de nieuwe woonontwikkeling dienen 170 parkeerplaatsen voorzien te worden (ondergrond – of parking).

Momenteel is de parkeerdruk in Pamele op het openbaar domein vrij druk. De parkeerdruk heeft te maken met de aanwezigheid van de gevangenis, het justitiepaleis, de school, het administratief centrum, huis De Lalaing en een aantal bureau's op de L. Mariekaai.

De mobiele brug vormt de verbinding tussen het centrum en Pamele. Door de vele opwaartse bewegingen in functie van het waterverkeer wordt het verkeer constant gehinderd. Dit zorgt voor lange wachttijden en op diverse plaatsen sluipverkeer. Een meer directe relatie tussen Pamele en het historisch centrum is wenselijk. Doelstelling is het doorgaand verkeer uit Pamele te weren en via de hoofdwegen van Pamele om te leiden. Dit betekent dan wel een bijkomende belasting voor deze hoofdwegen.

Doelstelling :

- vlot verkeren
- weren sluipverkeer
- voldoende parkeerplaatsen

Mogelijke maatregelen :

Opmaken van een verkeersstudie

Probleem : parkeerbeleid

Stadsvernieuwingsproject De Ham

De realisatie van project De Ham betekent dat op de Smallendam 157 en De Ham 70 parkeerplaatsen verdwijnen. De aanleg van de nieuwe parking Meerspoort en de heraanleg van de Minderbroedersstraat voldoet niet aan de parkeerbehoeften. Als tussentijdse oplossing zal binnen het project De Ham t.h.v. de M. Casteleynstraat en de nieuw ontworpen woonstraat een 80 tal bijkomende parkeerplaatsen gecreëerd worden zodat op de Ham voorlopig 150 parkeerplaatsen ter beschikking zullen zijn. Met de tijd wordt het stadsvernieuwingsproject De Ham geëvalueerd en bestaat de kans dat deze zone zijn definitieve bestemming verwerft.

Dit betekent dat er op middellange/lange termijn moet gezocht worden naar bijkomende parkeermogelijkheden voor langparkeerders. Door de herlocalisatie van de brandweer – Woeker, dient voor deze site een bouwprogramma te worden vastgelegd. Momenteel ligt er achter deze brandweerkazerne een parking voor lang parkeren (77 parkeerplaatsen + 18 parkeerplaatsen voorbehouden voor de brandweer), maar zit visueel ingesloten. Een uitbreiding van deze parking met drie bouwlagen behoort tot de mogelijkheden. Een andere mogelijke uitbreiding is de parking Meerspoort Noord (92 parkeerplaatsen) met één bouwlaag.

Stadsvernieuwingsproject De Scheldekop

Het project Scheldekop situeert zich tussen Bergstraat – Bourgondiëstraat – Trekweg. Bedoeling is de gerechtelijke diensten en de federale politie te centraliseren en te mengen met wonen en recreatie. Langs de Schelde zou een boulevard komen waardoor in de Bourgondiëstraat niet meer kan geparkeerd worden.

De voornoemde diensten zullen instaan voor eigen parkeerplaatsen. Voor het publiek parkeren dienen ongeveer 80 parkeerplaatsen gecreëerd te worden. Voor de nieuwe woonontwikkeling dienen 170 parkeerplaatsen voorzien te worden (ondergrond – of parking). Momenteel is de parkeerdruk in Pamele op het openbaar domein vrij druk. De parkeerdruk heeft te maken met de aanwezigheid van de gevangenis, het justitiepaleis, de school, het administratief centrum, huis De Lalaing en een aantal bureau's op de L. Mariekaai.

Stationsbuurt

Niet alleen in het centrum maar ook op andere plaatsen is er een parkeerprobleem. In de stationsbuurt wordt een appartementsblok met 32 studio's zonder garages gebouwd. Momenteel is de parkeerdruk hier al zeer hoog. Er zijn bijna geen parkeerplaatsen vrij in de omgeving Stationsstraat – J. Braetstraat – J. Lacopsstraat – Broekstraat – Stationsplein. De bewoners van deze studio's komen in aanmerking voor een bewonerskaart maar waar zij hun wagen zullen kunnen parkeren is een andere vraag. Ook de handelaars in de Stationsstraat komen hierdoor in de problemen gelet op het feit dat klanten geen parkeerplaats meer zullen hebben. Bijkomend nog het feit dat de NBMS van plan is in de toekomst al hun parkings betalend te maken.

Bevere-centrum

In de omgeving van de Beverestraat – Ruttemburgstraat – Koestraat zijn er door de komst van een aantal appartementsblokken ook parkeerproblemen. Niettegenstaande er ondergrondse parkings zijn voorzien worden deze door de bewoners niet gehuurd omdat de huurprijs te hoog is. Deze bewoners en bezoekers kunnen hun wagen in de Ruttemburgstraat niet kwijt door het beperkt aantal parkeerplaatsen. In de omgeving Gentstraat – Beverestraat (betalend parkeren) en Koestraat (blauwe zone) zijn de parkeerplaatsen ook beperkt. Momenteel worden in deze omgeving nog twee appartementsblokken gebouwd.

Eine-centrum

Hetzelfde probleem stelt zich in de Nestor de Tiërestraat – Graaf van Landaststraat.

Parking vrachtwagens

Ook het parkeren van vrachtwagens in de bebouwde kom vormt meer en meer een probleem. Bewoners klagen over lawaaihinder, de zichtbaarheid voor andere weggebruikers wordt op sommige plaatsen beperkt en het aantal parkeerplaatsen vermindert.

Herinrichting Markt

Door de geplande herinrichting van de Markt zullen ca 50 van de 204 parkeerplaatsen verdwijnen. Deze parkeerplaatsen dienen te worden opgevangen door de parking De Woeker en de parking Minderbroederstraat.

Doelstelling :

- vlotte bereikbaarheid van de parkings
- verbod langdurig parkeren vrachtwagens binnen de bebouwde kom

Mogelijke maatregelen :

Korte termijn.

- De tijdelijke parking De Ham zal op korte termijn een deel van de parkeerdruk kunnen opvangen.
- Verder dient een bouwprogramma van de site rond de brandweerkazerne te worden opgestart ten einde de mogelijkheid te onderzoeken om de parking De Woeker uit te breiden met een parkeergebouw van 3 bouwlagen.

Middellange termijn.

- Het voorzien van (kleine) autoparkings in de omgeving de stationsbuurt, Bevere-centrum, Eine-centrum,..is aangewezen.
- Een parking voor vrachtwagens gekoppeld aan een parkeerverbod binnen de bebouwde kom zou een oplossing bieden.
- afhankelijk van het voornoemd onderzoek, de realisatie van een parkeergebouw 'De Woeker'.

Lange termijn.

- Uitbreiding parking Meerspoort- Noord met bijkomende bouwlaag.
- Minimale parkeervoorzieningen langsheen Scheldekaai (Bourgondiëstraat) binnen het stadsvernieuwingsproject De Scheldekop.
- Een bewegwijzering van de parkeerzones langparkeren is nodig om te vermijden dat voertuigen nodeloos blijven rondrijden (cfr centrum Gent)

Stap 5 : Uitvoering onderzoek en conclusies

Stadsvernieuwingsproject De Ham

Het stadsbestuur zal een studiebureau aanstellen voor de opmaak van een verkeersstudie. Aan de hand van deze studie zullen de nodige conclusies getrokken worden.

St Jozefswijk

Door het studiebureau SUM werd een verkeerscirculatieplan opgemaakt (zie bijlage).

Herinrichting Markt

Het stadsbestuur stelt een studiebureau aan om de knelpunten uit te werken.

Stadsvernieuwingsproject Scheldekop

Het stadsbestuur stelt een studiebureau aan om de knelpunten uit te werken.

Parkeerbeleid

Voor de verschillende onderdelen wordt een parkeerstudie opgemaakt.