







GEMEENTE WAARSCHOOT

MOBILITEITSPLAN

DEELRAPPORT 3 : BELEIDSPLAN

SumResearch
Urban Consultancy

Sint-Jakobsstraat 68 8000 Brugge  050/33.19.66  050/33.52.43  brugge@sum.be

Waterloolaan 90 1000 Brussel  02/512.70.11  02/512.31.90  brussel@sum.be

Brugge, juni 2006

Dossiernummer : 1976

INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1.	PROCESVERLOOP	1
1.2.	BELEIDSSCENARIO	2
2.	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	4
2.1.	UITBREIDINGEN WONEN EN BEDRIJVGHEID	4
2.2.	HERINRICHTING DORPSKERN	4
2.3.	HERINRICHTING WOONGEBIEDEN	5
2.4.	ONTSLUITING OPEN RUIMTE	5
2.5.	RESERVATIESTROOK	5
2.6.	STREEFBEELD N9	6
3.	VERKEERSKUNDIGE WENSSTRUCTUUR	8
3.1.	CATEGORISERING WEGEN EN VERKEERSAFWIKKELING	8
3.1.1.	CATEGORISERING WEGEN	8
3.1.2.	VRACHTVERKEER	12
3.1.3.	SNELHEIDSBELEID	14
3.2.	FIETSVERKEER	16
3.2.1.	FIETSROUTENETWERK	16
3.2.1.1.	Bovenlokale netwerken	16
3.2.1.2.	Voorstel bijkomende regionale routes	17

3.2.1.3.	Aanvullende gemeentelijke routes	18
3.2.1.4.	Verfijningen	21
3.2.2.	AANLEG FIETSPADEN	21
3.2.3.	BEPERKEN VAN DE BARRIÈREWERKING	22
3.3.	OPENBAAR VERVOER	23
3.3.1.	TREIN	23
3.3.2.	BUS	24
3.3.2.1.	Verbetering van het aanbod	24
3.3.2.2.	Ondersteuning openbaar vervoer	24
3.3.2.3.	Doorstroming openbaar vervoer	25
3.4.	PARKEREN	27
3.5.	VERKEERSLEEFBAARHEID	28
3.5.1.	ZONE 30	28
3.5.2.	STRATEN PARALLEL MET STATIONSSTRAAT	28
3.5.2.1.	Nijverheidsstraat	28
3.5.2.2.	Hovingen - Gastelstraat	28
3.5.3.	NETWERK VAN VOETPADEN	30
3.5.4.	OPHEFFEN BARRIÈREWERKING	30
3.5.5.	PROGRAMMA GEVAARLIJKE PUNTEN	30
4.	FLANKEREND BELEID	32
4.1.	ONDERSTEUNING FIETSGEBRUIK	32
4.2.	ONDERSTEUNING GEBRUIK OPENBAAR VERVOER	33

4.3.	INFORMATIEVERSPREIDING	33
4.4.	VERKEERSVEILIGHEID	34
4.5.	BELEIDSONDERSTEUNING	34
4.6.	CONTROLE EN HANDHAVING	34
4.7.	CONVENANT VRACHTROUTES	35
5.	ACTIEPLAN	36
6.	OPVOLGING EN EVALUATIE	43

KAARTEN

KAART 1	: CATEGORISERING WEGEN	11
KAART 2	: VRACHTROUTES	13
KAART 3	: STREEFBEELD SNELHEIDSREGIMES	15
KAART 4	: FIETSNETWERK	19
KAART 5	: MAATREGELEN FIETSVERKEER	20
KAART 6	: VERBETERINGEN OPENBAAR VERVOER	26
KAART 7	: VERKEERSLEEFBAARHEID IN CENTRUM	29

1. INLEIDING

1.1. PROCESVERLOOP

Het mobiliteitsplan, uitgewerkt in het kader van de mobiliteitsconvenant, is samengesteld uit drie delen.

De eerste fase, de oriëntatienota, geeft een beschrijving en analyse van de bestaande plannen en visies, bepaalt de probleemstelling en definieert het verdere onderzoek.

De tweede fase wordt gerapporteerd in de synthesesnota. Hierin wordt de bestaande situatie nader geanalyseerd en wordt een trendscenario naar voor gebracht. Vervolgens worden een reeks mogelijkheden aangereikt om tot een meer duurzame mobiliteit te evolueren. Hierbij zijn twee duurzame scenario's naar voor gebracht.

In deze derde fase, het beleidsplan, wordt de mobiliteitsvisie waarvoor gekozen wordt, weergegeven in het beleidsscenario, en worden de krachtlijnen, de maatregelen en verantwoordelijkheden opgenomen voor een duurzaam beleid met acties op korte, middellange en lange termijn.

In functie van de fase 3 van het mobiliteitsplan vond overleg plaats binnen de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) en binnen de gemeentelijke mobiliteitscommissie. De GBC is het overlegorgaan tussen de gemeente, De Lijn, het Vlaams gewest, de Provincie, de NMBS. De mobiliteitscommissie is een overlegorgaan binnen de gemeente, met vertegenwoordigers van de verschillende fracties, ambtenaren en deskundigen. Voor het beleidsplan vond volgend overleg plaats:

- GBC van 29 november 2005: bespreking beleidsopties
- mobiliteitscommissie van 17 december 2005: bespreking beleidsopties
- mobiliteitscommissie van 23 januari 2006: bespreking beleidsopties
- GBC van 18 mei 2006: bespreking beleidsplan.

1.2. BELEIDSCENARIO

In de synthesenota zijn naast een reeks varianten twee duurzame scenario's naar voor geschoven. Belangrijk discussiepunt hierbij was of er al dan niet geopteerd wordt voor een nieuwe verbinding tussen de Kapellestraat en de N9 om het dorpscentrum deels te ontlasten van vracht- en autoverkeer. Uiteindelijk is geopteerd om binnen de planningstermijn van het mobiliteitsplan geen nieuwe weg te voorzien. De nadruk wordt gelegd op de herinrichting van het centrum, de beheersing van het autogebruik en het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Er zal wel een strook gereserveerd worden van bebouwing, om de mogelijkheid open te houden om op termijn na grondige evaluatie toch een doorsteek tussen de Kapellestraat en de N9 te kunnen realiseren.

In het beleidsscenario wordt onder meer de nadruk gelegd op:

- verdere uitbouw van een hoogwaardig en fijnmazig fietsroutenetwerk, met onder meer een nieuw fietspad langs de spoorlijn naar Eeklo, en tussen de wijk Kere - Weststraat en Eeklo.
- het beperken van de barrièrewerking van de N9 voor voetgangers en fietsers door de aanleg van goede oversteekmogelijkheden
- opwaardering van het spoor- en busvervoer; samen met de verbetering van het aanbod het opzetten van ondersteunende maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren; invoering van de basismobiliteit
- optimaliseren van de doorstroming van het openbaar vervoer
- herinrichting van de dorpskern op maat van de voetganger
- gefaseerde uitbouw van de zone 30, inclusief omgeving Dorp
- verkeersafwikkeling volgens een duidelijke categorisering
- het verbeteren van de verkeersveiligheid door snelheidsbeheersing, herinrichting van gevaarlijke punten, verkeerseducatie en controle
- verdeling van het lokale vrachtverkeer in het centrum over twee routes: Renning - Stationsstraat - Oostmoer en Jagerpad - Kapellestraat
- het smalle deel van de Kapellestraat wordt verbreed om dubbel richting in te voeren, zodat voor het verkeer een duidelijker route mogelijk is

-
- een doorsteek tussen Hoekje en Kapellestraat zal toelaten een deel van het verkeer uit de dorpskern te houden, en het zuidelijke deel van Hoekje verkeersluwer te maken
 - het verkeersluw maken van Kere, tussen Dam en Weststraat
 - lokale ingrepen om het sluipverkeer te reduceren in de Nijverheidsstraat en Gastelstraat - Hovingen
 - een reeks flankerende maatregelen om het fietsgebruik en het openbaar vervoer te ondersteunen, en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren.

2. RUIMTELIJKE STRUCTUUR

2.1. UITBREIDINGEN WONEN EN BEDRIJVIGHEID

Wat het ruimtelijk beleid betreft, sluit het mobiliteitsplan aan bij het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (procedure lopende).

Woonkern:

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan is Waarschoot geselecteerd als hoofddorp. Dit betekent dat deze kern de gemeentelijke groei inzake wonen en lokale bedrijvigheid dient op te vangen en te bundelen.

Vanuit mobiliteitsstandpunt worden nieuwe woongebieden het beste ontwikkeld in de nabijheid van de dorpskern, op wandelafstand van de voorzieningen, zoals school, winkel, openbare voorzieningen,... Zo kunnen een aantal verplaatsingen probleemloos te voet of per fiets gebeuren. Een geconcentreerde bebouwing is ook gunstiger voor de bediening met het openbaar vervoer. Ook eventuele nieuwe sociale of culturele voorzieningen worden best in de kern gelokaliseerd.

Locatie bedrijvenzones:

In het kader van het structuurplanningsproces is op basis van ruimtelijke afwegingen geopteerd voor een lokale bedrijvenzone ter hoogte van Oostmoer, binnen de bestaande bedrijvenzone van het gewestplan. Bedoeling is om hier nog 5 hectare te ontwikkelen, terwijl ca. 14 hectare van het gewestplan zou worden geschrapt. De zone wordt voorzien voor kleine, lokale bedrijvigheid. Bedrijven met frequent zwaar vrachtverkeer worden vanuit mobiliteitsstandpunt best vermeden. De ontsluitingsroutes voor het vrachtverkeer worden verder aangegeven.

2.2. HERINRICHTING DORPSKERN

De dorpskern zal heringericht worden. Hierbij wordt de openbare ruimte beter afgestemd op maat van de voetganger en de fietser, en ingericht als kwalitatieve publieke ontmoetingsruimte, met een parkeervrij plein. Hiervoor is reeds een plan ontwikkeld.

Het ruimtelijk concept¹ voor de dorpskern hangt samen met de bouw van de kerk. Het dorpsplein wordt voorgesteld als het nieuwe hart, waar niet alleen het plein heringericht wordt, maar als één concept samen met de nieuwe kerk en gemeenschapsvoorzieningen. Ook de aansluitende straten worden heraangelegd, waarbij de versmalde rijbaan is afgestemd op veilig en langzaam toekomend bestemmingsverkeer. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte. Bomenstructuren in de straten lopen over in groene ruimten zoals achter de kerk en de pastorie, waarlangs looplijnen voor voetgangers en fietsers verbinding geven met de bibliotheek, de school, achterliggende woonbuurten. Dit patroon kan verder gezet worden in de richting van het kerkhof, de sportterreinen en verder naar de open ruimte rond het dorp.

Op het dorpsplein wordt de Schoolstraat met een T-kruispunt ondergeschikt aan de as Stationsstraat – Kerkstraat. De Schoolstraat wordt volgens een erfconcept ingericht. In de drie hoofdstraten worden voldoende parkeerplaatsen voorzien, terwijl het dorpsplein parkeervrij wordt.

2.3. HERINRICHTING WOONGEBIEDEN

Ook de verschillende woongebieden worden op kwalitatieve wijze ingericht met nadruk op de leefbaarheid. Hierbij kan verwezen worden naar de maatregelen voor de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de invoering van zone 30 (zie verder). Ook in het gehucht Beke zal meer nadruk komen te liggen op de leefbaarheid.

2.4. ONTSLUITING OPEN RUIMTE

Er wordt in Waarschoot een fijnmazig fietsroutenetwerk ontwikkeld. In het openruimtegebied worden bestaande paden en kerkwegels opgewaardeerd en enkele nieuwe doorsteken voorzien (zie fietsroutenetwerk). Deze routes spelen een rol voor zowel het functionele als het recreatieve fietsverkeer. Inrichting van de routes gebeurt met respect voor de ruimtelijke omgeving.

2.5. RESERVATIESTROOK

Er wordt binnen de planningstermijn van het mobiliteitsplan niet geopteerd om een nieuwe doorsteek aan te leggen tussen de Kapellestraat en de N9. Er wordt wel een tracé gevrijwaard van bebouwing, teneinde de mogelijkheid open te laten voor een eventuele toekomstige beslissing.

¹ zie "Nieuwbouw centrumkerk en herinrichting centrum Waarschoot", Stramien cvba i.o.v.gemeentebestuur Waarschoot, 2003.

2.6. STREEFBEELD N9

Voor de N9 is recent een streefbeeld opgesteld. Het streefbeeld bepaalt het toekomstbeeld van de weg. In het streefbeeld van de weg wordt zowel rekening gehouden met planologische, stedenbouwkundige als verkeerskundige aspecten.

De sectie tussen Gent en Eeklo is als secundaire weg type II geselecteerd.

In het definitieve streefbeeld voor de N9 (dd. januari 2006) worden voor Waarschoot volgende opties aangegeven.

In het streefbeeld worden afhankelijk van de omgeving verschillende typeprofielen aangehouden. Globaal wordt in Waarschoot volgend profiel aangehouden:

- Centrale rijbaan met één rijstrook per richting gescheiden door een middenberm; snelheidsregime van 70 km/u op de centrale rijbaan.
- Ventwegen voor de toegangen van de aanliggende percelen (woningen, handel, landbouw,...); voor de ventwegen wordt een snelheid van 30 km/u aangehouden; het fietsverkeer volgt de ventwegen. De ventwegen zijn door een tussenberm gescheiden van de doorgaande rijbaan. Ter hoogte van de bebouwing kunnen langs de ventwegen parkeerplaatsen worden voorzien.
- Laanbeplanting.
- Er worden aan de kruispunten en op regelmatige afstanden keermogelijkheden voorzien.

In het streefbeeld worden volgende knooppunten aangegeven:

Knooppunt ontsluitingsweg:

Dit knooppunt is gericht op de aansluiting van een eventuele nieuwe ontsluitingsweg richting Kapellestraat. Dit knooppunt wordt enkel gerealiseerd als op lange termijn zou besloten worden een nieuwe ontsluitingsweg richting Kapellestraat aan te leggen. Deze optie is niet voorzien binnen de termijn van het beleidsplan.

Indien geen nieuwe ontsluiting gerealiseerd wordt, wordt dit knooppunt ingericht als een enkel keerpunt.

Knooppunt met Schoolstraat - Kere - Jagerpad:

Dit knooppunt geldt als toegangspoort voor de kern van Waarschoot. De aansluiting van het Jagerpad verdient speciale aandacht opdat vrachtauto's het Jagerpad kunnen inrijden vanaf de N9. Bijzondere aandacht gaat hier uit naar de oversteekbaarheid van dit punt in verband met de grote aantallen fietsers die hier passeren.

Vanuit de gemeente wordt de voorkeur gegeven aan een rotonde op dit kruispunt. In het kader van het programma TV3V wordt het kruispunt daarentegen heringericht met verkeerslichten.

Knooppunt met Renning - Beke:

Het knooppunt geldt als toegangspoort voor de kern van Waarschoot en wordt als rotonde ingericht. Het streefbeeld stelt dat gezien de hoge verkeersintensiteiten een dubbelstrooksrotonde noodzakelijk is². Indien omwille van de beschikbare ruimte een rotonde hier niet zou passen, moet een lichtengeregelde kruising worden overwogen.

Intussen worden voorstellen ontwikkeld voor de aanpassing van de kruispunten Kere - Dam en Kere - Schoolstraat in het kader van het programma voor gevaarlijke punten (zie verkeersleefbaarheid).

² De streefbeeldstudie neemt hierbij als uitgangspunten een algemene verkeerstoename van 43% op de verschillende straten, een maximale verzadigingsgrens van 80% om in de spits lichte filevorming te voorkomen, en gaat uit van rotondes zonder één of meerdere bypasses.

3. VERKEERSKUNDIGE WENSSTRUCTUUR

3.1. CATEGORISERING WEGEN EN VERKEERSAFWIKKELING

3.1.1. CATEGORISERING WEGEN

Via de categorisering worden de verschillende wegen een duidelijke functie toegewezen. De categorisering is met andere woorden een uitdrukking van de gewenste verkeersafwikkeling. Bedoeling is om de categorisering tot uiting te brengen via gepaste bewegwijzering en weginrichting.

De hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen zijn vastgelegd in hogere planniveaus. De lokale wegen worden via het mobiliteitsplan bepaald en worden vastgelegd in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

Hoofdwegen en primaire wegen :

In Waarschoot zijn geen hoofdwegen of primaire wegen geselecteerd.

Secundaire wegen:

In Waarschoot is één secundaire weg geselecteerd: de N9 als secundaire weg type II.

De weg heeft een verzamel functie voor het wegverkeer van delen van het grootstedelijk gebied Gent, en van aanpalende hoofddorpen en woonkernen in het Westelijk Openruimtegebied, naar het hogere wegennet en naar het grootstedelijk gebied, en verbindingen binnen het grootstedelijk gebied (zie PRS – Oost-Vlaanderen). De hoofd functie is het verzamelen op bovenlokaal niveau; verbinden op het bovenlokaal niveau is de aanvullende functie.

De nadruk ligt dus niet op snelle verbindende functie, maar op de verzamel functie voor de regio Eeklo – Waarschoot – Lovendegem – Evergem. Vanuit deze verzamel functie is het van belang goede aansluitingen te hebben op het lokale wegennet.

Lokale weg type I:

De lokale wegen hebben een functie op gemeentelijk niveau. Bij de lokale wegen type I of lokale verbindingswegen ligt de nadruk op de verbindende functie op lokaal niveau. In afwijking met de synthesesnota wordt geopteerd om de verbindingen met de omliggende kernen als lokale weg I aan te duiden voor de gedeeltes die buiten de bebouwde kom of 50 km/u liggen, omdat daar de verbindende functie primeert op de ontsluitende functie. Vanaf een bepaald punt wordt meer de nadruk gelegd op de ontsluitende functie van de weg, en wordt de weg als lokale weg type II aangeduid.

In Waarschoot worden als lokaal I aangeduid:

- Stuiver - Weststraat, van gemeentegrens tot oversteek van fietspad Berg - Het Leen
- Zoutweg, van Koudekeuken tot gemeentegrens
- 't Hand, van gemeentegrens tot vóór het kruispunt met Arisdonk.

Beke heeft wel een verbindende functie naar Zomergem, maar op het grondgebied Waarschoot wordt de weg als lokaal II aangeduid, omdat op dit gedeelte de nadruk gelegd wordt de ontsluitende functie met een snelheidsregime van 30 en 50 km/uur (zie verder).

Lokale weg type II:

Bij de lokale wegen type II of lokale ontsluitingswegen ligt de nadruk op de ontsluitende functie op gemeentelijk niveau. Aanvullend hebben de straten ook een lokale verbindende functie. De nadruk wordt sterk gelegd op de verkeersleefbaarheid.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen wegen die instaan voor de ontsluiting van auto- en vrachtverkeer op lokaal niveau en wegen die enkel voorbehouden zijn voor het autoverkeer.

Lokale weg type II voor auto- en vrachtverkeer:

- Kere – Weststraat (tot oversteek fietspad Berg - Het Leen)
- Renning – Leest – Kerkstraat
- Stationsstraat
- Molenstraat (en begin van 't Hand)

-
- Zoutweg, van Hoekje tot Koudekeuken
 - Hoekje, tussen Zoutweg en doorsteek Boodhamer
 - Oostmoer, tussen Stationsstraat en Akkerstraat
 - Akkerstraat
 - Jagerpad – Kapellestraat
 - Beke, tussen Renning en grens Zomergem.

Lokale weg type II voor enkel autoverkeer:

- Hoekje (tussen doorsteek Boodhamer en Stationsstraat)
- Schoolstraat.

In deze straten wordt geen vrachtverkeer toegestaan, tenzij voor plaatselijke leveringen.

Het deel van Kere tussen Dam (N9) en de Weststraat wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer (zie maatregelen verkeersleefbaarheid). Enkel het deel van Kere tussen het kruispunt van de Schoolstraat en de Weststraat behoudt een doorgaande functie.

De aanleg van een doorsteek tussen het noordelijk deel van Hoekje en de Kapellestraat laat toe het zuidelijk deel van Hoekje te ontlasten van vrachtverkeer en een deel van het autoverkeer. De doorsteek laat ook toe een deel van het verkeer tussen Hoekje en de N9 uit de kern te houden.

Lokale weg type III:

Alle andere wegen worden als lokale wegen type III aangeduid. De nadruk ligt hier op de toegangevende functie.



Legende

- Secundaire weg II
- Lokale weg I
- Lokale weg II voor auto- en vrachtverkeer
- Aan te leggen lokale weg II voor auto- en vrachtverkeer
- Lokale weg II voor enkel autoverkeer
- Lokale weg III

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 1:

CATEGORISERING WEGEN

3.1.2. VRACHTVERKEER

Ook het vrachtverkeer richt zich op de wegcategorisering. De N9 is als secundaire weg type II de enige regionale route voor het vrachtverkeer. Bovenlokale vrachtstromen langs het lokale wegennet zullen ontmoedigd worden door ingrepen voor de verkeersleefbaarheid.

Het lokale vrachtverkeer wordt via een aantal geselecteerde routes geleid. Hiervoor is een onderscheid gemaakt tussen lokale wegen II voor enkel autoverkeer en lokale wegen II voor auto- en vrachtverkeer. In de kern van Waarschoot wordt het vrachtverkeer verdeeld over twee routes: de verbinding Renning – Leest – Kerkstraat – Stationsstraat, en de verbinding Jagerpad – Kapellestraat. Het vrachtverbod in de Schoolstraat blijft behouden.

De bedrijvzone Kapellestraat zal in beide richting via Jagerpad kunnen ontsloten worden. Hiertoe worden twee ingrepen voorzien:

- verbreden van het enkelrichtingsdeel van de Kapellestraat om dubbelrichtingsverkeer te kunnen invoeren tussen bedrijvzone en spoorweg;
- een lokale aanpassing van de aansluiting Jagerpad – Kapellestraat om de scherpe bocht voor de vrachtwagens te vermijden.

De bedrijvzone Oostmoer wordt enerzijds ontsloten via Stationsstraat – Kerkstraat – Leest – Renning, en anderzijds via Akkerstraat, en vervolgens richting Kapellestraat of richting Zoutweg. De kruispunten van de Akkerstraat met Oostmoer en met de Zoutweg zullen aangepast worden om de verkeersveiligheid te verhogen.

Er wordt een doorsteek voorzien tussen Hoekje en Kapellestraat. Dit laat toe het grootste deel van Hoekje vrij te houden van vrachtverkeer, met name tussen deze doorsteek en de Stationsstraat; hier zal vrachtverbod ingesteld worden.

Het bedrijf Hobon Plastics zal ontsloten worden via Oostmoer, teneinde Arisdonk te kunnen vrijwaren van vrachtverkeer.

In het deel van Beke richting kruispunt Legevoorde (langs de school) geldt vrachtverbod. Het vrachtverkeer dient via het kruispunt Renning te rijden.



Legende

- Regionale vrachtroute
- Lokale vrachtroute
- Lokale vrachtroute (aan te leggen)
- Ontsluiting Hobon Plastics
- Vrachtverbod >3,5 ton (uitz. plaatselijke leveringen)
- Andere lokale straten: vrachtverbod >3,5 t (uitz. plaatselijke leveringen)

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 2:

VRACHTRUTES



3.1.3. SNELHEIDSBELEID

Er wordt een gedifferentieerd snelheidsbeleid toegepast:

- 70 km/uur: voor de hoofdstraten buiten de bebouwde kom (lokale wegen type I);
- 50 km/uur: voor de meeste hoofdstraten binnen de bebouwde kom (lokale wegen type II) en voor enkele overgangsgebieden;
- 30 km/uur: voor de dorpskern, de schoolomgeving en voor de woonstraten.

Voor de landbouwwegen (lokale weg type III) wordt er zolang zich geen specifieke problemen stellen geen aanvullend reglement voor snelheidsbeperking opgesteld.

Volgende kaart geeft het streefbeeld voor de snelheidsregimes weer. Deze snelheidsregimes zullen niet overal op korte termijn van toepassing zijn, omdat vaak infrastructurele maatregelen nodig zijn. Het geeft de snelheden weer die bij het wegontwerp zullen toegepast worden de toekomstige aanpassing van de straat.

Voor het snelheidsregime op de N9 wordt het streefbeeld gevolgd. Hierin wordt uitgegaan van 70 km/uur.

In de Weststraat wordt de 50 km/uur ingevoerd vanaf de geplande fietsoversteek richting Het Leen (zie fietsrouteplan); hier wordt in combinatie met de fietsoversteek een soort poorteffect voorzien. Dit punt geldt ook als overgang tussen lokale weg type I en type II (zie categorisering).

In de Molenstraat - 't Hand wordt de 50 km/uur uitgebreid tot en met het kruispunt met Arisdonk.

De verschillende woonstraten, geselecteerd als lokale weg type III, worden stapsgewijs opgenomen in de zone 30.

In de dorpskern worden ook de hoofdstraten (lokale wegen type II) in de zone 30 opgenomen:

- Dorp
- Schoolstraat, van Dorp tot het reeds bestaande schoolerf
- begin Kerkstraat
- Stationsstraat, van Dorp tot Nieuwstraat.

Na aanleg van de doorsteek van Hoekje naar de Kapellestraat kan in het zuidelijke deel van Hoekje zone 30 ingevoerd worden.

In Beke wordt de zone 30 van de schoolomgeving op termijn uitgebreid tot aan de Lieve.



Legende

- 70 km/u
- 50 km/u
- 30 km/u

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 3:

STREEFBEELD SNELHEDEN

3.2. FIETSVRKEER

Waarschoot kan momenteel reeds als fietsgemeente aangeduid worden. Het mobiliteitsplan wil deze situatie behouden en de fiets verder laten uitgroeien tot hét vervoermiddel voor de korte afstanden voor alle bevolkingsgroepen, voor verplaatsingen binnen de gemeente en naar nabije bestemmingen in omliggende gemeenten. Het verder versterken van de fiets als vervoermiddel vormt dan ook een belangrijke pijler van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Het beleidsplan van het mobiliteitsplan bevat maatregelen om het fietsrouten netwerk verder uit te bouwen en een flankerend beleid om het fietsverkeer te stimuleren (zie verder bij flankerend beleid).

3.2.1. FIETSROUTENETWERK

Eerste voorwaarde is een goed fietsrouten netwerk. Op de kaart wordt het netwerk voorgesteld. In feite is iedere straat een fietsroute. Bedoeling van de voorstelling van een netwerk is een aantal hoofdassen vast te leggen, om continuïteit te verzekeren, prioriteiten te kunnen bepalen, en ontbrekende schakels in te vullen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen geselecteerde bovenlokale en andere routes.

3.2.1.1. Bovenlokale netwerken

De bovenlokale routes zijn door provincie en Vlaams gewest vastgelegd en worden dus hier in het mobiliteitsplan overgenomen. Er worden twee netwerken onderscheiden: het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk en het Provinciaal Fietsnetwerk.

- Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk: opgesteld door de provincie in opdracht van het Vlaams gewest. Hier worden verschillende types routes aangegeven:
 - o hoofdroutes: de hoofdroutes vormen een soort fiets snelwegen en bestaan vaak uit oude spoorwegbeddingen of jaagpaden. Het Fietspad langs de spoorweg Eeklo - Waarschoot is als hoofdroute geselecteerd.
 - o functionele routes: deze vormen een netwerk van vlotte routes tussen de verschillende kernen.
- Provinciaal Fietsnetwerk: opgesteld door de provincie en vormt eveneens een netwerk van routes tussen de kernen.

De routes zijn op de volgende kaart weergegeven. Er zijn overlappingen tussen de twee bovenlokale netwerken.

3.2.1.2. Voorstel bijkomende regionale routes

In aanvulling op de bovenlokale netwerken worden vanuit de gemeente Waarschoot een paar bijkomende regionale routes voorgesteld:

Route voor functioneel fietsverkeer:

Er wordt voorgesteld de fietsverbinding langs de spoorlijn Eeklo - Waarschoot (hoofdroute) door te trekken naar Sleidinge als hoofdroute of functionele route. Zo wordt een veilige en snelle doorlopende as bekomen, die een korte verbinding tussen de kernen biedt.

Twee hoofdassen voor recreatieve fietsers:

Het pad langs de Lieve is reeds een drukke recreatieve fietsverbinding in de regio. Het pad is in principe autovrij (enkel beperkt plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen) en heeft een ongelijkgrondse kruising met de N9. Om het belang van deze route te accentueren, wordt een selectie voorgesteld.

Niet alleen de Lieve, ook het Provinciaal Domein Het Leen trekt veel recreanten aan. Er is momenteel aan de zijde van Waarschoot geen goede fietsverbinding tussen beide. Voorstel is om een belangrijke bovenlokale recreatieve fietsroute te ontwikkelen vanuit Gent, langsheen de Lieve en via het centrum van Waarschoot naar Het Leen. De route probeert zonder veel omwegen de kern van Waarschoot te bedienen en via een landschappelijk aantrekkelijk gebied te rijden. Ook de lokale recreant vanuit de kern van Waarschoot kan zo eenvoudiger het Leen of de Lieve bereiken. Het Provinciaal Domein wordt beter ontsloten richting Evergem en Gent. De gemeente Waarschoot wordt aangesloten op de bovenlokale recreatieve structuur, wat in samenhang met de herinrichting van de dorpskern een toeristisch-recreatieve impuls kan betekenen.

Deze recreatieve routes spelen aanvullend ook een rol voor het functionele fietsverkeer. Zo zal route vanuit Kere/Weststraat naar het Leen een interessante verbinding vormen vanuit deze buurt naar Eeklo.

3.2.1.3. Aanvullende gemeentelijke routes

De bovenlokale fietsroutes worden vanuit het mobiliteitsplan aangevuld met een aantal routes die op gemeentelijk niveau van belang zijn (zie kaart). In feite is elke straat in Waarschoot of elk pad ook een route voor de fietsers, maar de aangeduide fietsroutes hebben tot doel een aantal samenhangende prioritaire verbindingen aan te geven.

Routes langs de verkeerswegen:

Hoewel het voor de fietser vaak veiliger en aangenamer is te beschikken over een route los van het autoverkeer, blijven de belangrijke verkeersassen in de gemeente vaak ook de belangrijkste fietsverbindingen. De verkeersassen vormen vaak de kortste verbindingen, hebben ook heel wat langsbepoebouwing die voor de fietser moet bereikbaar zijn (woningen, bedrijven, handel ...), en zijn vaak beter verlicht of sociaal veiliger. Deze verkeerswegen worden daarom ook als fietsroute aangeduid. In Waarschoot wordt in aanvulling op de bovenlokale netwerken de N9 (tussen Beke en Eeklo) bijkomend geselecteerd (zie kaart); langs de N9 zijn veiliger afgescheiden fietsvoorzieningen wenselijk (afgescheiden fietspaden, of autoluwe ventwegen).

Routes los van het autoverkeer:

Naast de fietspaden langs de verkeerswegen kunnen een aantal fietsroutes ontwikkeld worden los van het wegennet.

Gezien de zeer grote fietsstromen tussen Waarschoot en **Eeklo** is een hoogwaardig fietspad los van het autoverkeer langsheen de spoorlijn een prioriteit. Deze route is reeds op bovenlokaal niveau geselecteerd. Een dergelijke route kan meer veiligheid en comfort bieden; voor de oostzijde van de kern van Waarschoot is de route ook duidelijk korter. Verschillende fietsdoorsteken kunnen deze route verbinden met de verschillende delen van de kern, met aansluiting op Jagerpad, doorsteek naar Patronagiestraat, doorsteek naar sportcentrum, aansluiting via Kapellestraat naar Hoekje.

In een volgende fase zal de fietsroute ook richting **Sleidinge** doorgetrokken worden, als alternatief voor de Molenstraat – 't Hand.

Tussen **Beke** en Waarschoot is een alternatief mogelijk door gebruik te maken van de bestaande fietsonderdoorgang onder de N9 langsheen de Lieve, en van daar uit een route uit te bouwen naar het centrum van Waarschoot (zie kaart).

Om een deel van de **Weststraat** en Kere te mijden, zal een pad aangelegd worden dat aansluit op de Sparrenstraat en Berg, en via een veilige kruising met de N9 een korte verbinding biedt naar het centrum.

Richting **Lembeke** kan in plaats van de Zoutweg ook Oostmoer en het Meistraatje gevolgd worden.



Legende

Bovenlokale fietsroutes:

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk:

- Hoofdroute
- Functionele fietsnetwerk

Provinciaal fietsnetwerk:

- Provinciaal fietsnetwerk
- Aanvullingen

Voorstel vanuit Waarschoot bijkomende regionale routes:

- Functionele route: verlenging spoorroute naar Sleidinge
- Recreatieve route

Aanvullende gemeentelijke routes:

- Aanvullende gemeentelijke route

- Bestaande fietsonderdoorgang
- Hoogwaardige fietsoversteek

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 4:

FIETSNETWERK



Legende

- Nieuw uit te realiseren fietsweg
- Nieuw aan te leggen afgescheiden fietspad
- N9: te verbeteren fietsvoorzieningen in kader van het streefbeeld
- bijzondere aandacht voor aanleg fietsoversteek

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 5:

MAATREGELEN FIETSVERKEER

3.2.1.4. Verfijningen

Zoals reeds aangegeven wordt elke straat of pad als fietsroute beschouwd. Via een aantal maatregelen zal het netwerk verder worden verfijnd:

- Onderhouden of terug openstellen van kerkwegels en andere voetpaden
- Bij verkavelingen of nieuwe projecten: aandacht voor het voorzien van doorsteken voor voetgangers en fietsers, zodat een fijnmazig netwerk ontstaat van korte en veilige paden.

Wanneer de verbinding veel korter is per fiets dan per auto krijgt de fiets een groter aandeel in de verplaatsingen.

3.2.2. AANLEG FIETSPADEN

Het fietsroutenetwerk vormt de basis voor de aanleg van fietspaden. Maar niet voor elke fietsroute dient een fietspad aangelegd te worden. Een zone 30 of een landbouwweg kan een perfecte fietsroute vormen zonder apart fietspad. De behoefte aan een fietspad is afhankelijk van de wegencategorisering. Langs secundaire wegen en lokale wegen type I en II worden best veilige fietspaden voorzien, met uitzondering van de zone 30, waar meestal geen fietspaden voorzien worden. Waar de rijnsnelheid van het autoverkeer meer dan 50 km/uur bedraagt, wordt een vrijliggend fietspad aanbevolen. De aanbevolen breedtes zijn afhankelijk van de spitsuurintensiteiten van het fietsverkeer.

Bij lokale wegen type III worden meestal geen fietspaden aangelegd. De veiligheid van de fietser wordt verhoogd door het weren van het doorgaand verkeer en vertraging van het verkeer.

Voor de aanbevelingsnormen voor de aanleg van fietspaden kan verwezen worden naar het Vademecum Fietsvoorzieningen.

3.2.3. BEPERKEN VAN DE BARRIÈREWERKING

Momenteel vormt de N9 een duidelijke barrière voor de fietser. Het leefgebied van de wijk Kere, in te richten als zone 30, is momenteel door de N9 afgescheiden van de naastliggende dorpskern. Een kwalitatieve kruising voor fietsers en voetgangers is hier wenselijk om de veiligheid te verbeteren en het fietsgebruik te verhogen. Bij herinrichting moet bijzondere aandacht gaan naar een optimale oversteekbaarheid. In het kader van het programma voor het wegwerken van gevaarlijke punten worden de kruispunten van Kere - Schoolstraat en Kere - Dam aangepast.

Belangrijk is ook een veilige oversteek ter hoogte van Berg. De gemeente Waarschoot pleit hier voor een fietsonderdoorgang: een kwalitatieve kruising van de N9 moet toelaten om ook voor kinderen of bejaarden een veilige wandel- en fietsverbinding te voorzien tussen de wijk Kere en de dorpskern (onmiddellijke nabijheid van kleuter- en basisonderwijs, winkelcentrum, andere centrumfuncties...); de voorgestelde recreatieve fietsroute tussen de Lieve en het Leen kan eveneens op deze onderdoorgang aansluiten. Een onderdoorgang is evenwel niet voorzien in het streefbeeld van de N9. AWV gaat voor secundaire wegen uit van gelijkgrondse kruisingen. In overleg tussen de gemeente en AWV zal op korte termijn een beveiligde oversteekplaats voor fietsers voorzien.

Ter hoogte van Beke zal de bestaande fietsonderdoorgang onder de N9, langsheen de Lieve, beter benut worden door hier een fietsroute aan te sluiten naar het centrum van Waarschoot toe (zie fietsrouteplan).

Ook bij de verschillende kruispunten dient grote aandacht besteed te worden aan veilige oversteekbewegingen voor de fietsers. Tussen de kruispunten kan de oversteekbaarheid van de N9 verbeteren door veilige beschermde middenbermen te voorzien (zie streefbeeld N9). Dit laat de fietser (en voetganger) toe in twee keer over te steken.

3.3. OPENBAAR VERVOER

In het beleidsplan wordt geopteerd om het openbaar vervoer verder te verbeteren teneinde het autogebruik te beheersen.

3.3.1. TREIN

Recent zijn een reeks verbeteringen voor de treinreiziger ingevoerd:

- verbetering van de stationsaccommodatie: verhoging van het perron, automatisch informatiesysteem voor de reizigers, vernieuwde wachtaccommodatie, nieuwe ruime fietsenstalling
- de modernisering van de lijn zal leiden tot snelheidsverhoging
- in de ochtendspits wordt één rechtstreekse trein van Gent-Dampoort naar Brussel ingelegd, met aansluiting op de trein uit Waarschoot; in de avondspits is er een terugrit.

De gemeente zal op termijn een kleine parking bij het station aanleggen. Hoewel in de nabije woonstraten voldoende parkeerplaats beschikbaar is, zal een duidelijk herkenbare stationsparking worden voorzien als bijkomende ondersteuning voor het treingebruik.

Het spoorlijncomité biedt een overlegplatform tussen de verschillende betrokkenen om samen te werken aan een verdere opwaardering van de lijn Eeklo - Gent.

Verdere verbeteringen zijn voorzien:

- nieuwe stopplaats in Evergem, met aansluitingsmogelijkheden op de tram;
- verdere snelheidsverhoging op de lijn.

3.3.2. BUS

3.3.2.1. Verbetering van het aanbod

De invoering van de basismobiliteit is voor Waarschoot gepland in 2006. Hierbij krijgen alle woonzones van het gewestplan een busbediening binnen een straal van 750 meter. In het kader van de basismobiliteit worden volgende verbeteringen voorzien:

- de lijn 69 die vanuit Hoekje Kerk via Beke naar Gent rijdt, krijgt een betere bediening. Het aantal ritten wordt uitgebreid; ook op zaterdag worden 3 ritten in elke richting voorzien. Deze opwaardering is vooral gunstig voor de wijk Akkerstraat - Oostmoer en voor de omgeving Renning - Beke.
- de bus Gent - Zomergem zal verlengd worden via Waarschoot naar Eeklo, met een uurfrequentie op weekdays. Voor Waarschoot betekent dit een regelmatige en rechtstreekse verbinding met Zomergem en Lovendegem, een bediening van het bebouwingslint van de Weststraat, en een bijkomende verbinding met Eeklo.
- belbus: er wordt een belbus opgezet voor het gebied Waarschoot - Zomergem - Lovendegem. De belbus vult de hiaten in van de reguliere lijnen, zowel naar ruimtelijke bediening als naar frequentie. Het ankerpunt van de buslijn is het station van Eeklo, knooppunt van trein en buslijnen van de regio. De belbus maakt ook diffuse verplaatsingen mogelijk tussen bestemmingen die met een reguliere buslijn moeilijk bereikbaar zijn.

De verbeteringen verruimen ook sterk de verplaatsingsmogelijkheden binnen het samenwerkingsverband van de gemeenten Lovendegem - Waarschoot - Zomergem (LOWAZONE).

Op lange termijn kunnen in het kader van het netmanagement het creëren van een snellere verbinding met het centrumgebied van Gent en verdere frequentieverhogingen overwogen worden, afhankelijk van de beschikbare middelen.

3.3.2.2. Ondersteuning openbaar vervoer

Begeleidend met de invoering van de basismobiliteit in Waarschoot worden een aantal ondersteunende maatregelen voorzien:

- Opwaardering van de halte-accommodatie. De belangrijke opstaphaltes zullen waar mogelijk voorzien worden van een schuilhuisje; fietsstallingen zullen worden voorzien. De halte Waarschoot Kerk wordt uitgebouwd als hoofdhalte in de gemeente.
- Overleg met De Lijn met betrekking tot de mogelijkheden voor derdebetalerssysteem.

- Informatieverspreiding en promotie van het nieuwe aanbod met de volle steun van de gemeente.


3.3.2.3. Doorstroming openbaar vervoer

Een kwalitatief en betrouwbaar openbaar vervoer kan slechts gegarandeerd worden als er een goede doorstroming is van de bus. Goede doorstroming betekent niet noodzakelijk hoge rijsnelheden (een traject deels in zone 30 is ook mogelijk), maar het beperken van het oponthoud. Hoewel er zich in Waarschoot weinig doorstromingsproblemen stellen, worden in het beleidsplan toch enkele aandachtspunten naar voor gebracht:

- Stationsstraat: de verkeerslichten aan de Nieuwstraat zullen verdwijnen; aan de lichten van de Molenstraat wordt busbeïnvloeding voorzien.
- Molenstraat: de doorstroming wordt hier vooral gehinderd door voertuigen die het parkeerverbod negeren. Om het foutparkeren te verhinderen zal een kleine stoepuitbouw worden voorzien. Ook zal regelmatig controle worden uitgevoerd op het foutparkeren.
- Bij de herinrichting van de kruispunten van de N9 zal rekening worden gehouden met de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Wanneer het autoverkeer minder vlot zou zijn, kan voor de bus een aanloopstrook voor de rotonde of voor de verkeerslichten voorzien worden, of een kruispunt met lichtenbeïnvloeding.
- Bij de herinrichting van straten waar de bus passeert zal overleg plaats vinden tussen de gemeente en De Lijn, om problemen voor de bus te vermijden.



Legende

-  Opwaardering stations-
accommodatie en spoorlijn
-  Nieuwe buslijn 67 Gent -
Zomergem - Waarschoot - Eeklo
-  Frequentieverhogingen lijn 69
Waarschoot - Beke - Gent
-  Belbus over heel grondgebied
-  Hoofdh halte op Dorp
-  Verkeerslichtenbeïnvloeding
-  Wegnemen verkeerslichten
-  Doorstroming in Molenstraat:
stoepuitbouw tegen wildparkeren

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 6 :

VERBETERINGEN OPENBAAR VERVOER



3.4. PARKEREN

Er zijn weinig parkeerproblemen in Waarschoot. In de Stationsstraat, tussen Molenstraat en Dorp, wordt op sommige momenten een grotere parkeerbezetting vastgesteld; mocht op termijn de parkeerdruk verder toenemen, dan kan om een grotere rotatie te bekomen overwogen worden om blauwe zone in te voeren.

In het kader van het convenantenbeleid met het Vlaams gewest wordt in de kern van Waarschoot uitgegaan van het standstill-principe. Dit betekent dat het totaal aantal parkeerplaatsen niet mag toenemen. Op sommige plaatsen kunnen parkeerplaatsen geherlokaliseerd worden, dit in functie van:

- het ruimtelijke stedenbouwkundige aspect
- bredere voetpaden of meer ruimte voor voetgangers
- aanleg van fietspaden, of bredere fietspaden
- de plaatsing van fietsstallingen
- het optimaliseren van de doorstroming van de bus
- de verbetering van de bushalte-accommodatie (ruim wachtperron, plaatsing schuilhuisje).

Het Dorp wordt nu visueel gedomineerd door de parkeerplaatsen; bij de herinrichting zal het parkeren op het Dorp herschikt worden.

In de onmiddellijke omgeving van het station zijn er momenteel parkeermogelijkheden in de straten. Om het treingebruik te stimuleren en het parkeren van pendelaars in de straten te vermijden, zal op termijn een stationsparking ingericht worden.

Wat het parkeren van vrachtwagens betreft, is reeds een parking ingericht aan de bedrijvzone van Oostmoer. In de straten en wijken waar zich problemen voordoen zal een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld worden.

3.5. VERKEERSLEEFBAARHEID

3.5.1. ZONE 30

Om de verkeersleefbaarheid te verhogen, wordt een gedifferentieerd snelheidsbeleid toegepast (zie verkeersafwikkeling). In de woongebieden zal stapsgewijs zone 30 ingevoerd worden. Soms kunnen door enkele kleine ingrepen het verblijfskarakter van de straat benadrukt worden. Vaak kunnen verkeerstechnische ingrepen als verkeersdrempels vermeden worden door het visuele beeld van de straat aan te passen.

Een strategisch project voor de verbetering van de leefbaarheid is het project voor de herinrichting van de dorpskern, zoals omschreven bij de ruimtelijke maatregelen. Op het Dorp zal zone 30 toegepast worden.

Ook het gehucht Beke en in de woonwijken zal de verblijfsfunctie meer benadrukt worden.

3.5.2. STRATEN PARALLEL MET STATIONSSTRAAT

3.5.2.1. Nijverheidsstraat

De Nijverheidsstraat wordt vaak gevolgd om de drukte in de Stationsstraat te ontwijken. De reeds ingevoerde zone 30 beperkt onvoldoende het sluijverkeer. Het doorgaande verkeer zal geweerd worden door circulatieve ingrepen (zie kaart). De rijrichting van de Nieuwstraat wordt omgekeerd. In de Nieuwstraat wordt enkelrichting ingevoerd tussen Nieuwstraat en Azaleastraat, en tussen Nieuwstraat en Sportstraat. Deze tegengestelde enkelrichting maakt doorgaand verkeer niet meer mogelijk.

Om de circulatie aan het sportcentrum te verbeteren, wordt een bijkomende in- en uitgang gemaakt in het verlengde van de Vennegoedstraat; dit wordt gecombineerd met het invoeren van enkelrichting in de Sportstraat.

3.5.2.2. Hovingen - Gastelstraat

Ook Hovingen wordt vaak gebruikt om de Stationsstraat te ontwijken. Om dit sluijverkeer te ontmoedigen en een negatieve invloed op de verkeersleefbaarheid te reduceren zullen verkeersremmende maatregelen worden ingevoerd; snelheidsverlaging reduceert de hinder van het doorgaand verkeer.



Legende

- Herinrichting dorpskern
- Omgeving Nijverheidsstraat:
- Voorstel enkelrichting
- Behoud bestaande rijrichtingen
- Nieuwe toegang sportcentrum
- Hovingen-Gastelstraat:
- Verkeersremmende maatregelen

Mobiliteitsplan
WAARSCHOOT

Opdrachtgever : Gemeentebestuur Waarschoot

SumResearch
Urban Consultancy

KAART 7:

VERKEERSLEEFBAARHEID IN CENTRUM

3.5.3. NETWERK VAN VOETPADEN

Naast het voorzien van degelijke voetpaden in de straten, kunnen verplaatsingen te voet gestimuleerd worden door de uitbouw van een fijnmazig netwerk van paden. Onder meer de oude kerkwegels komen hiervoor in aanmerking. Ook bij nieuwe ontwikkelingen en verkavelingen worden best een reeks voetgangersdoorsteken voorzien in verschillende richtingen. Wanneer er een kort en veilig pad loopt van de woning naar de voorzieningen (school, winkel, diensten, vrijetijdsaccommodatie...) wordt minder naar de auto gegrepen als verplaatsingsmiddel.

3.5.4. OPHEFFEN BARRIÈREWERKING

Wat de barrièrewerking van de N9 betreft, kan verwezen worden naar de voorgestelde fietsvoorzieningen, die eveneens voor de voetgangers gelden. Vooral tussen de wijk Berg en het dorpscentrum zijn prioritaire maatregelen nodig om de breuk in de voetgangersroutes op te heffen. In het streefbeeld wordt op de N9 een middenberm voorzien, wat de oversteekbaarheid verbetert. Bij de concrete realisatie van het streefbeeld zullen veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers moeten aangebracht worden. Veilige oversteekvoorzieningen zijn hier geen synoniem voor het aanbrengen van zebrapaden (aanleg van zebrapaden wordt meestal gemeden bij snelheidsregime van 70 km/uur), maar betekent dat men op veilige wijze moet kunnen oversteken.

3.5.5. PROGRAMMA GEVAARLIJKE PUNTEN

In het kader van het programma voor gevaarlijke punten op gewestwegen zijn twee projecten gepland: de kruispunten Kere - Dam en Kere - Schoolstraat.

Kruispunt Kere - Dam:

Bij de wegencategorisering wordt het deel van Kere tussen Dam (N9) en Weststraat wordt niet als lokaal II maar als lokaal III aangeduid, wat betekent dat het doorgaande verkeer vanuit Eeklo naar de Weststraat hier volledig afgebouwd wordt. Dit gebeurt door een aanpassing van het kruispunt Kere - Dam (intussen uitgevoerd). Enkel het rechtsaf uitrijden vanuit Kere is nog mogelijk, wat voor gevolg heeft dat enkel nog plaatselijk verkeer van de straat kan gebruik maken. Gelijktijdig is ook een fietsoversteek met middenberm op de N9 aangelegd.

Kruispunt Kere - Schoolstraat:

Ook het kruispunt Schoolstraat - Kere - N9 wordt aangepast:

- conflictvrije linksafbeweging op de N9
- er worden fysieke middengeleiders voorzien
- ter hoogte van het kruispunt worden op de N9 in elke richting 2 rijstroken voor de rechtdoorgaande beweging voorzien
- het kruispunt wordt iets compacter gemaakt.

4. FLANKEREND BELEID

Belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid bestaat uit een reeks flankerende maatregelen bij het beleid. Een belangrijk accent ligt hierbij op de maatregelen om het fietsgebruik verder te stimuleren, maar er worden ook maatregelen voorzien voor onder meer ondersteuning van het openbaar vervoer, vastlegging van vrachtroutes en verkeersveiligheid.

4.1. ONDERSTEUNING FIETSGEBRUIK

Het mobiliteitsplan wil het fietsgebruik verder aanmoedigen. Naast de uitbouw van een samenhangend fietsroutenetwerk en de invoering van zone 30-gebieden, worden een reeks begeleidende maatregelen voorzien:

- Acties om het fietsverkeer te stimuleren, bijvoorbeeld: actie 'Met belgerinkel naar de winkel', organisatie van een fietsweek,...
- Organisatie van fietspools voor de scholen: fietspools houdt in dat de leerlingen met de fiets naar school begeleid worden door een volwassene. De oudervereniging kan hier bijvoorbeeld het initiatief nemen om dit met enkele ouders verspreid over de gemeente te organiseren. Ook de leerkrachten van de school kunnen daaraan meewerken. De provincie Oost-Vlaanderen ondersteunt de opzet van fietspoolprojecten.
- Ook de bedrijven zullen gestimuleerd worden om maatregelen te nemen ten gunste van de fietser, zoals fietsvergoeding, degelijke overdekte fietsstallingen op het bedrijf,... De gemeentebestuur kan daarbij zelf een voorbeeldrol vervullen (bestaande fietsvergoeding).
- Behoud van het systeem van fietsvergoeding voor het gemeentepersoneel.
- Fietsen voor dienstverplaatsingen: de gemeente zal fietsen ter beschikking stellen van zijn personeel voor dienstverplaatsingen in de gemeente.
- Een fietsrouteplan verspreiden.
- Fietsstallingen: een kan een versneld en systematisch programma uitgevoerd worden voor de plaatsing van voldoende en comfortabele fietsstallingen. Er zullen onder meer stallingen voorzien worden bij het station, bushaltes, in de dorpskern, aan de academie. De stallingen dienen voldoende ruim te zijn, en bij voorkeur voorzien van een systeem om het kader vast te hechten. De aanwezigheid van degelijke stallingsvoorzieningen vlakbij de bestemming versterkt het gebruik van de fiets.
- Verderzetten en versterken van het fietsregistratiesysteem tegen diefstal.

- Onderhoud van fietspaden: fietspaden vragen ook regelmatig onderhoud, zoals herstellen van putten of losse stenen, verwijderen van glas of steenslag, het nodige snoeiwerk van hinderende takken, ruiming van sneeuw in de winter...

4.2. ONDERSTEUNING GEBRUIK OPENBAAR VERVOER

- Informatieverspreiding met betrekking tot het openbaar vervoer: de gemeente zal samen met De Lijn een campagne starten ter promotie van het openbaar vervoer. Ook zullen de wijzigingen in het openbaar vervoersaanbod of de dienstregeling duidelijk kenbaar gemaakt worden aan de bevolking. Naast specifieke campagnes zullen de mensen ook continu geïnformeerd worden over de mogelijkheden van openbaar vervoer in hun gemeente. De informatie zal onder meer weergegeven worden in het gemeentelijk infoblad.
- Halte-accommodatie: er zal een programma uitgewerkt worden voor de grondige opwaardering van de halte-accommodatie; op alle belangrijke opstaphaltes wordt best indien mogelijk een schuilhuisje geplaatst. Om het gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel aantrekkelijker te maken zullen aan de belangrijkste bushaltes voldoende, veilige en comfortabele fietsstallingen aangeboden worden, die het liefst nog overdekt zijn.
- Opwaardering stationsaccommodatie: betere voorzieningen aan het station zullen het treingebruik aantrekkelijker maken.
- Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren zal naar specifieke doelgroepen toe een gratis pas aangeboden worden: bijvoorbeeld een gratis probeerticket voor nieuw ingeschreven bewoners, verjaardagspas (gratis bus op voor de bewoners op hun verjaardag,...). Bedoeling is vooral om de mensen beter te leren kennismaken met het openbaar vervoer in de gemeente, en de drempel te overwinnen.

4.3. INFORMATIEVERSPREIDING

Naast de informatieverspreiding met betrekking tot het openbaar vervoer en de fiets, zullen ook andere of meer algemene acties opgezet worden.

- Er is een enquête gehouden met betrekking tot verkeer en mobiliteit in de gemeente. Dit is een middel om de bevolking bij het mobiliteitsbeleid te betrekken. In opvolging hiervan zal verdere informatie verspreid worden over de resultaten van de enquête en de acties die genomen worden in opvolging van de enquête, en met informatieverspreiding rond het mobiliteitsplan.
- Infopakketje voor nieuwe bewoners die zich inschrijven in de gemeente: info over het beschikbare openbaar vervoer (met een gratis ticket voor een probeerrit: mensen die pas verhuisd zijn staan het meest open voor nieuwe mobiliteitsgewoonten), info over fietsroutes, graveeracties, ...

- Bij activiteiten in de gemeente: telkens aangeven welke de mogelijkheden zijn om met het openbaar vervoer te komen.
- Gemeenteplan met fietsroutes en bushaltes.
- Informatiefolder naar bedrijven en handelaars (en hun leveranciers) toe met betrekking tot de te volgen vrachtroutes.

4.4. VERKEERSVEILIGHEID

Naast infrastructurele maatregelen en controle en handhaving, zullen ook acties en campagnes opgezet worden om veilig rijgedrag bij de verschillende verkeersdeelnemers te stimuleren. Er zijn zowel algemene acties mogelijk, als acties gericht naar specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld verkeerseducatie voor bepaalde doelgroepen.

De werking van gemachtigde opzichters wordt verdergezet. Aan het begin van ieder schooljaar is er ook een controle van de politie of de fietsen en bromfietsen van de leerlingen in orde zijn.

4.5. BELEIDSONDERSTEUNING

De gemeentelijke mobiliteitscommissie volgt de verschillende mobiliteitsproblemen op en formuleert voorstellen. De commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van het schepencollege, de gemeenteraad, ambtenaren en deskundigen.

De mobiliteitsdossiers worden gecoördineerd door een vaste ambtenaar verantwoordelijk voor mobiliteit. Hierdoor wordt er een overzicht behouden over de verschillende dossiers en is onderlinge afstemming verzekerd.

4.6. CONTROLE EN HANDHAVING

Het mobiliteitsplan impliceert ook dat er een efficiënte en gerichte politiecontrole uitgeoefend wordt op de goedgekeurde maatregelen, zoals:

- Controle op het vrachtverbod.
- Snelheidscontroles, eventueel met onbemande camera op kritieke plaatsen.
- Controle op het correct parkeren (niet op stoepen, fietspaden,...).
- Controle op hinder voor het openbaar vervoer: parkeren op bushaltes, hinderlijk parkeren langsheen routes van de bus.

4.7. CONVENANT VRACHTROUTES

Om het volgen van de specifieke routes voor het vrachtverkeer te bevestigen, zal met de verschillende bedrijven een convenant afgesloten worden met betrekking tot de te volgen vrachtroutes. De bedrijven verbinden er zich dan eveneens toe dat ze hun leveranciers en klanten ertoe zullen aanzetten om eveneens van deze vrachtroutes gebruik te maken.

5. ACTIEPLAN

De tabel biedt een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen op korte, middellange of lange termijn. Telkens wordt ook de verantwoordelijke actor aangeduid en een kostprijsraming.

Enkele projecten zijn zowel op korte als middellange termijn aangeduid. In deze gevallen worden in de korte termijn de plannen uitgewerkt, bijvoorbeeld het opstellen van een RUP, en gebeurt de feitelijke uitvoering in de middellange termijn.

Afkortingen in tabel:

KT = korte termijn: **2006-2009**

MT = middellange termijn: **2009-2012**

LT = lange termijn: **na 2012**

W = gemeente Waarschoot

Prov = provincie Oost-Vlaanderen

AWV = Vlaams Gewest, Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

p.m. = pro memorie

Nr.	Maatregelen	KT	MT	LT	Actor	Kostprijs	Opmerkingen
RUIMTELIJKE STRUCTUUR							
1	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	x			W	p.m.	goedgekeurd
2	Herinrichting dorpskern en woongebieden				W	zie verder	zie leefbaarheid
3	Vrijwaren reservatiestrook voor mogelijke toekomstige doorsteek Kapellestraat – N9	x			W	p.m.	via RUP
4	Openstellen en inrichten paden, en bijhorende RUP's : zie fietsverkeer				W	zie verder	
5	Streefbeeld N9	x			AWV	p.m.	opgesteld
AUTO- EN VRACHTVERKEER							
6	Vastleggen wegencategorisering en bewegwijzering	x			W		
7	Afsluiten Kere: zie leefbaarheid				AWV/W		uitgevoerd
8	Kapellestraat in dubbelrichting		x		W	125.000	
9	Aanpassing aansluiting Kapellestraat - Jagerpad	x	x		W	300.000	via RUP
10	Aanleg doorsteek Hoekje - Kapellestraat	x			W	250.000	via RUP
11	Vrachtverbod deel Hoekje		x		W	p.m.	na doorsteek Hoekje en dubbelrichting Kapellestraat
12	Aanpassing kruispunt Oostmoer – Akkerstraat (rotonde ?)		x		W	2.500	
13	Ontsluiting Hobon Plastics via Oostmoer; vrachtverbod in Arisdonk	x				250.000	via RUP
14	Inrichting N9 volgens streefbeeld				AWV		momenteel enkel maatr. TV3V gepland, zie verkeersleefbaarheid
15	Ontsluitingsweg tussen Kapellestraat en N9 (onder voorbehoud !)			x	W		onder voorbehoud (te evalueren)
16	Controle vrachtverbod Schoolstraat	x	x	x	politie	p.m.	zie flankerend beleid

Nr.	Maatregelen	KT	MT	LT	Actor	Kostprijs	Opmerkingen
FIETSVoorzieningen							
17	Fietspad langs spoor naar Eeklo, tussen Kapellestraat en Eeklo	x			Prov.		in uitvoering
18	Fietspad langs spoor tussen Kapellestraat en Vennegoedstraat	x	x			200.000	via RUP
19	Aansluiting Patronagiestraat op spoorfietspad			x	W		
20	Fietspad langs spoor tussen station en 't Hand	x			Prov.		
21	Fietsvoorzieningen N9 Waarschoot - Eeklo			x	AWV		
22	Uitbouw fietsroute Berg – Sparrenstraat – Het Leen, met veilige oversteek Weststraat	x	x		W	125.000	via RUP
23	N9: fietsoversteek tussen Berg en Verbindingsweg: - beveiliging oversteek - ongelijkgrondse kruising (onder voorbehoud)	x		x	AWV / W		
24	Fietsdoorsteek tussen Lejourstraat en Verbindingsweg, met aansluiting op fietsoversteek N9	x			W	125.000	
25	Dubbelrichtingspad tussen Renning en Trekweg langs N9	x			W / AWV	200.000	Plannen in opmaak
26	Uitbouw altern. route tussen tunnel Trekweg en Hovingen	x	x		W	75.000	via RUP
27	Doorsteek tussen Azaleastraat en kerkomgeving, Dorp	x			W	12.500	
28	Aanleg fietspaden Stuiver	x			W / Zomergem	100.000	Plannen zijn reeds opgemaakt
29	Fietsroute van Stuiver via Goed ten Brakel openbaar maken	x			W		via RUP

Nr.	Maatregelen	KT	MT	LT	Actor	Kostprijs	Opmerkingen
PARKEREN							
47	Herschikken parkeerplaatsen omgeving Dorp	x			W	p.m.	in kader van herinrichting Dorp
48	Aanleg parking bij station	x	x		W	50.000	via RUP
VERKEERSLEEFBAARHEID							
49	Herinrichting centrum - fase 1: Dorp, Kerkstraat en Schoolstraat (tot schoolerf) - fase 2: Stationsstraat (van Nieuwstraat tot Oostmoer)	x	x		W	2.000.000 1.000.000	
50	Invoering zone 30 in dorpskern	x			W	-	zie herinrichting
51	Invoering Zone 30 in woonwijken	x	x	x	W	10.000	budget = voor KT
52	Herinrichting centrum Beke		x		W / Zomergem	250.000	
53	Aanpassen circulatie Nijverheidsstraat	x			W	1.000	
54	Omkering rijrichting Nieuwstraat en wegnemen verkeerslichten	x			W	2.500	
55	Ontsluiting sportcentrum via Vennegoedstraat	x			W		via RUP
56	Verkeersremmende maatregelen in Hovingen	x			W	10.000	
57	Verkeersremmende maatregelen in Weststraat	x			W	10.000	
58	Afbakening snelheidszones	x			W		in functie van wetgeving
59	Herinrichting KP Kere - Dam	x			AWV		Programma TV3V (uitgevoerd)
60	Herinrichting KP Kere - Schoolstraat	x			AWV		Programma TV3V

Nr.	Maatregelen	KT	MT	LT	Actor	Kostprijs	Opmerkingen
FLANKERENDE MAATREGELEN							
Ondersteuning fietsgebruik :							
61	Acties voor stimuleren fietsgebruik	x	x	x	W		
62	Organisatie fietspools op scholen	x			W / scholen		
63	Fietsacties naar bedrijven toe				W		
64	Fietsvergoeding voor gemeentepersoneel	x	x	x	W	3.000/jaar	bestaat reeds
65	Aankoop fietsen voor dienstverplaatsingen	x			W		is reeds gebeurd
66	Verspreiden van fietsrouteplan	x			W	1.000	
67	Plaatsing fietsstallingen	x			W	20.000	
68	Fietsregistratie	x	x	x	W	p.m.	gebeurt maandelijks
69	Onderhoud fietspaden	x	x	x	W	20.000/jaar	
Ondersteuning openbaar vervoer :							
70	Campagne bij invoering basismobiliteit	x			De Lijn / W	54.000 1.000	(kost incl. Zomerg/Lov.)
71	Verdere informatieacties		x	x	W / De Lijn	25.000/jaar	
72	Halte-uitrusting	x			W	20.000	
73	Fietsstallingen aan bushaltes	x			W	zie fietsstal.	
74	Onderhoud halte-accommodatie	x	x	x	W	p.m.	gebeurt reeds
75	Derde-betalerssysteem :		x		W / De Lijn	p.m.	
76	Probeerpas voor nieuwe inwoners		x		W / De Lijn	p.m.	
Informatieverspreiding:							
77	Informatie rond mobiliteitsplan	x			W	500	
78	Infopakket nieuwe inwoners	x			W	500	
79	Aanduiding mogelijkheden openbaar vervoer bij activiteiten	x			W	500	
80	Gemeentepan met fietsroutes en bushaltes	x			W	500	

6. OPVOLGING EN EVALUATIE

Voor de uitvoering van het actieplan kan beroep gedaan worden op de modules bij het convenantenbeleid. In deze modules worden in het kader van een project afspraken vastgelegd tussen de verschillende actoren. Bij het opstarten van een projectdossier zal bepaald worden welke module al dan niet zal toegepast worden.

Jaarlijks wordt een evaluatie opgesteld, gerapporteerd in het “Jaarlijks voortgangsverslag van het mobiliteitsplan”. Hiervoor kan verwezen worden naar de omzendbrief OW2001/4. De verschillende actoren komen in het kader van de gemeentelijke begeleidingscommissie regelmatig samen om de voortgang van de maatregelen te evalueren. Zij kijken welke acties zijn uitgevoerd, of waar vertragingen zijn opgelopen. Het Jaarlijks Voortgangsverslag wordt voorgelegd aan de gemeenteraad en opgestuurd naar de Provinciale Auditcommissie.

Na vijf jaar gebeurt er een grondige evaluatie. De verschillende aspecten worden in het kader van de gemeentelijke begeleidingscommissie opnieuw benaderd, en waar nodig na aanvullende onderzoeken bijgestuurd of aangevuld, wat resulteert in een aangepast beleidsplan.

Opgesteld te Brugge, juni 2006

SumResearch
Urban Consultancy

Patrick Maes, geograaf – ruimtelijk planner, vennoot

Stef Luyckx, geograaf-verkeerskundige