



HERNIEUWEN VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN Beleidsnota

Opdrachtgever: gemeente De Pinte

In samenwerking met
Studiebureau BVP
Dendermondsesteenweg 563
9070 Destelbergen



Aangepaste versie voor definitieve vaststelling
13/06/2018

Inhoudstafel

1.	INLEIDING	3
	Algemeen	3
	Procesverloop	3
	Participatietraject	5
	Samenstelling Gemeentelijke Begeleidingscommissie	5
2.	KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	7
	Analyse van de bestaande mobiliteitstoestand	7
	Overzicht knelpunten en toekomstige mobiliteitsbehoeften	8
	Strategische doelstellingen	10
	Duurzame mobiliteitsscenario's	10
	Relatie met andere beleidsplannen	11
3.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	13
4.	HET DUURZAAM BELEIDSSCENARIO	15
5.	RUIMTELIJK BELEID	17
	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	17
	Een verdicht en goed ontsloten stationsomgeving	19
6.	VERKEERSNETWERKEN	21
	Categorisering autoverkeer	21
	Snelheidsregimes	26
	Parkeren	28
	Openbaar vervoer	30
	<i>Uitbouw voorstadsnet</i>	30
	<i>Uitbouw busnet</i>	31
	<i>Haltevoorzieningen</i>	32
	Fietsverkeer	33
	<i>Fietsroutenetwerken</i>	33
	<i>Fietsvoorzieningen</i>	36
	<i>Oversteekbaarheid</i>	38
	Voetgangersverkeer	40
	<i>Verblijfsgebieden en schoolomgevingen</i>	40
	<i>Voetgangersnetwerk – Trage wegen</i>	43
7.	FLANKERENDE MAATREGELEN	44
	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen	44
	Tarifering openbaar vervoer	44
	Algemene sensibilisering door middel van campagnes	44
	Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	45
	Controle en handhaving	45
	Beleidsondersteuning	45
8.	ACTIEPLAN	47
9.	VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN BESTAANDE BELEIDSPANNEN	48
10.	TOETSING VAN DE DOELSTELLINGEN	50
11.	VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	52
	Organisatie	52
	Evaluatie	52
	BIJLAGE	53

Figuren

Figuur 1 : Knelpuntenkaart	9
Figuur 2 : Duurzaam beleidsscenario	16
Figuur 3 : Gewenste ruimtelijke structuur en strategische projecten	19
Figuur 4 : Een verdichte en goed ontsloten stationsomgeving	20
Figuur 5 : Nieuwe wegencategorisering	22
Figuur 6 : Structuurschets N60, links ten zuiden E17 en rechts ten noorden E17	24
Figuur 7 : Nieuw snelheidsplan	27
Figuur 8 : Parkeerbeleid	29
Figuur 9 : Geactualiseerd Pegasusplan met inbegrip van voorstadspoorlijnen	31
Figuur 10 : Huidige lijnvoering De Lijn (m.i.v. belbushaltes)	32
Figuur 11 : Fietsroutenetwerk	35
Figuur 12 : Voorstel van nieuw dwarsprofiel voor de Langevelddreef	36
Figuur 13 : Voorstel van nieuw dwarsprofiel voor de Pintestraat en de Baron de Giey laan tussen kerkplein en rotonde de post	37
Figuur 14 : Maatregelen fietsvoorzieningen	39
Figuur 15 : Maatregelen dorpskern De Pinte	42

Tabellen

Tabel 1: Wijzigingen categorisering wegennet	23
Tabel 2: Inrichtingseisen lokale wegen	25
Tabel 3: Inrichtingseisen fietsvoorzieningen	36
Tabel 4: Wijzigingen categorisering wegennet t.o.v. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	48
Tabel 5: Toetsing van de doelstellingen	51

1. Inleiding

Algemeen

Het mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden en dit voor de komende tien jaar. Vanaf 2006 was het vorige mobiliteitsplan van kracht, sindsdien zijn er maatregelen genomen ter verbetering van de mobiliteit in De Pinte. Ook in deze tweede versie van het mobiliteitsplan kiest De Pinte voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: voorrang voor voetgangers (Stappers), fietsers (Trappers) en collectief vervoer (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de auto (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

In het nieuwe mobiliteitsplan ligt de nadruk vooral op de leefbaarheid van de dorpskernen, een versterking van de stationsomgeving, de actualisering van de wegcategorisering en de uitbouw van veilige fietsroutenetwerken.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via samenwerkingsovereenkomsten gerealiseerd kunnen worden. Het mobiliteitsplan is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeente dient het initiatief te nemen in de uitwerking en opvolging van het beleid.

Procesverloop

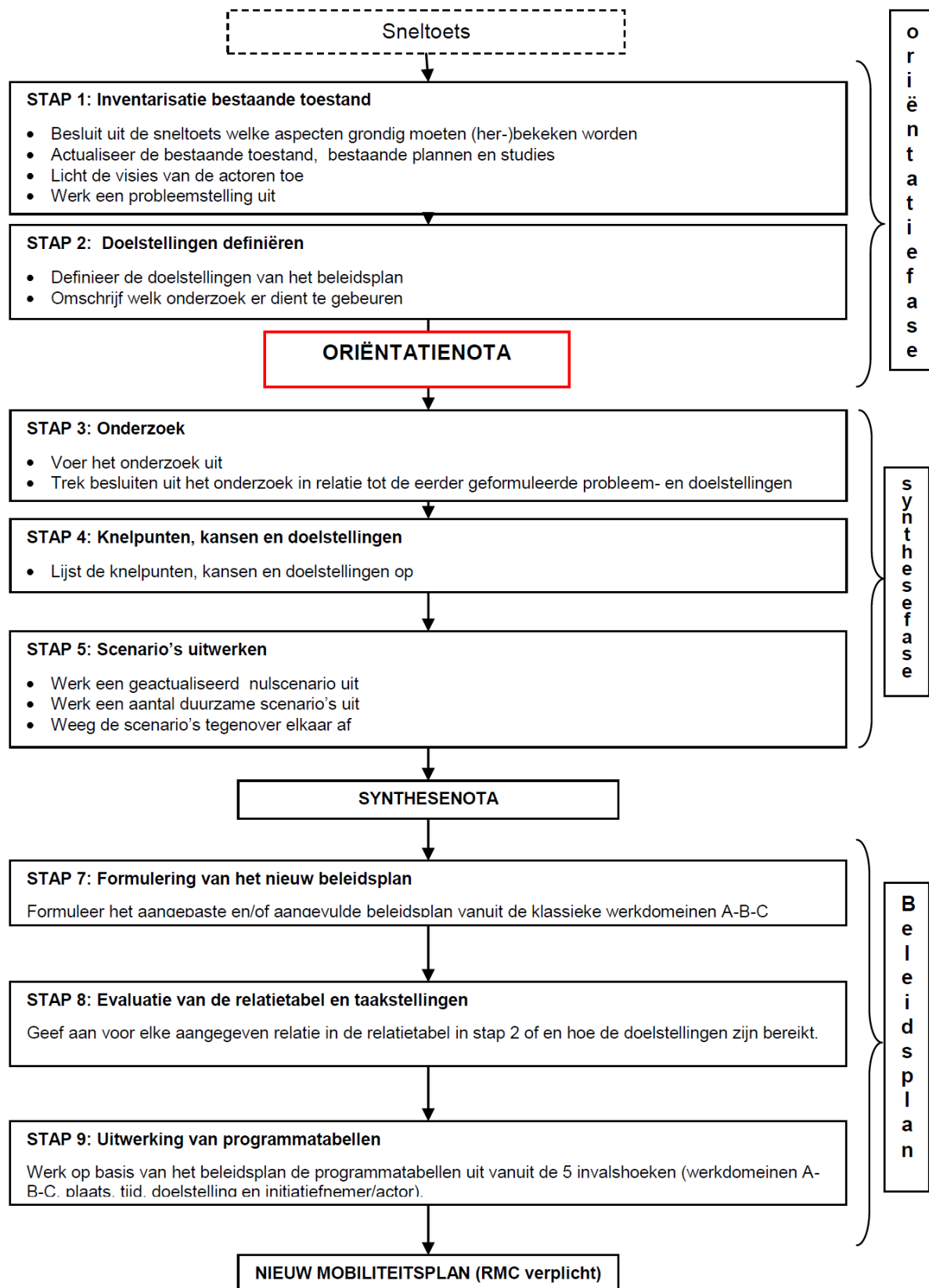
De gemeente De Pinte heeft in 2014 besloten om haar gemeentelijk mobiliteitsplan volledig te herzien volgens de voorgeschreven richtlijnen van de Vlaamse Overheid departement Mobiliteit en Openbare Werken. Door middel van de sneltoets werd gekozen voor spoor 1.

Het vernieuwen van het mobiliteitsplan heeft tot doel een nieuw mobiliteitsplan tot stand te brengen gebaseerd op nieuwe en/of aangepaste strategische keuzes. Het volledige proces van de opmaak van een mobiliteitsplan werd doorlopen: oriëntatie – planopbouw – mobiliteitsplan. Op de volgende bladzijde wordt een schema getoond met de verschillende doorlopen stappen van dergelijke vernieuwing.

De oriëntatienota werd afgewerkt in april 2016. De kwaliteitsadviseur gaf in de RMC van 23 mei 2016 een gunstig advies. De synthesesnota werd aan de RMC voorgelegd op 3 juli 2017.

De GBC is omtrent de beleidsnota éénmaal samengekomen, nl. op 25 oktober 2017. Het verslag van de GBC wordt opgenomen in bijlage.

Het ontwerp beleidsplan werd op 21 december 2017 voorlopig vastgesteld in de gemeenteraad.



Participatietraject

Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009, gewijzigd op 10 februari 2012, voorziet een participatietraject voor elk mobiliteitsplan.

Op 15 juni 2015 keurde de gemeenteraad het communicatie- en participatietraject, zoals terug te vinden in de bijlage van de oriëntatienota, goed.

In bijlage is het verslag van het participatietraject na de voorlopige vaststelling van het ontwerp in de gemeenteraad terug te vinden.

Samenstelling Gemeentelijke Begeleidingscommissie

De gemeentelijke begeleidingscommissie (afgekort GBC) vormt de spil van dit planningsproces. De huidige samenstelling is als volgt:

Leen Gryffroy	gemeente De Pinte – schepen voorzitter
Hilde Claey	gemeente De Pinte - burgemeester
Jeanine De Poorter – Maes	gemeente De Pinte – schepen
Trudo Dejonghe	gemeente De Pinte – schepen
Benedikte Demunck	gemeente De Pinte – schepen
Peter Dick	gemeente De Pinte – schepen
Mark Van Neste	gemeente De Pinte – schepen
Mario De Wispelaere	gemeente De Pinte – diensthoofd grondzaken (tot 1/10/2017)
Arnout Laureys	gemeente De Pinte – diensthoofd grondzaken (vanaf 1/10/2017)
Mariska Samyn	gemeente De Pinte - duurzaamheidsambtenaar
Joke Vansteenbrugge	gemeente De Pinte – stedenbouwkundig ambtenaar (tot 1/10/2017)
Joe Rogge	gemeente De Pinte – vertegenwoordiger mobiliteitsraad
Peter Hofman	Vlaamse Overheid – departement MOW
Katia Rottiers	Vlaamse Overheid – departement MOW
Bart Crombez	Vlaamse Overheid – AWV Oost-Vlaanderen
Micheline Steen	Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
Rosy Taelman	Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn
Carolina De Winne	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Els Van Snick	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Francis Beosiére	Vlaamse Overheid - departement Ruimte Vlaanderen
Annelie Wynands	Vlaamse Overheid - departement LNE & VEA
Leen Rouan	NMBS
Patrick Plasschaert	NMBS

INFORMATIEF DEEL

2. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

Analyse van de bestaande mobiliteitstoestand

De gemeente De Pinte telde 10.498 inwoners op 1 januari 2017. Aangezien de gemeente 1.798 ha groot is, komt dit neer op een bevolkingsdichtheid van 584 inwoners/km². Daarmee behoort De Pinte tot een van de dichter bevolkte gemeenten van het arrondissement Gent. Het is een typische residentiële gemeente, bestaande uit twee deelgemeenten, De Pinte en Zevergem. Aan De Pinte grenzen volgende gemeenten in tegenwijzerzin: Gent, Sint-Martens-Latem, Nazareth, Gavere en Merelbeke. De grens met Merelbeke en Gavere wordt gevormd door de Schelde. Er is geen rechtstreekse verbinding met deze twee laatste gemeenten.

De kern van De Pinte bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende verkavelingen. De woonkern heeft zich dus ontwikkeld tot een grote residentiële kern. Het merendeel van de woningen bestaat uit open bebouwing, uit opeenvolgende verkavelingsgolven. Enkel in de Baron de Giey laan en de Pintestraat, in feite de centrumstraat en het oudste gedeelte van de hoofdkern, is de bebouwing gesloten. De Pinte kan men dan ook omschrijven als een woontapijt of villapark.

De kern van Zevergem is merkelijk kleiner en heeft zich aanvankelijk ontwikkeld als lint rond het Dorp en Pont-Noord. Inmiddels is Zevergem uitgebreid maar heeft daarbij zijn landelijk karakter behouden.

Daarnaast zijn er een aantal woonlinten en kleine woonconcentraties in de open ruimte. De grootste woonconcentraties zijn de gehuchten 'Zwartegat', 'Den Beer' en 'Klosse', allen nabij de N60.

De meeste inwoners van De Pinte werken buiten de gemeente, aangezien het aanbod inzake tewerkstelling in De Pinte vrij gering is. In de oksel van de E17 en de N60 bevindt zich wel een groot bedrijventerrein en kleinhandelszone van Eke – Nazareth, waarvan een klein deel zich op het grondgebied van De Pinte bevindt.

Vanuit mobiliteitsoogpunt beschikt de gemeente De Pinte over belangrijke troeven. De gemeente takt rechtstreeks aan op een (inter)nationaal verkeersnet, zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer. Dankzij de aanwezigheid van de E17 met het op- en afrittencomplex in de Pinte en de nabijheid van de E40 sluit De Pinte vlot aan op het Vlaamse hoofdwegennetwerk. Steden zoals Kortrijk, Antwerpen, Brussel of Oostende zijn normaal gezien binnen het uur bereikbaar. Ook met de trein bestaat er een gelijkaardige vlotte bereikbaarheid.

Gelegen nabij de steenwegen N60 en N43 is De Pinte ook goed verbonden met de omliggende steden en gemeenten. Steenwegen zijn immers van oorsprong belangrijke verbindingswegen. De N60 zorgt voor de verbinding Gent-Oudenaarde-Ronse, de N43 verbindt Gent met Kortrijk. Terwijl de Kortrijksesteenweg (N43) een voorbeeld is van een steenweg die is uitgegroeid tot een commerciële strip, vinden we langs de N60 in De Pinte weinig of geen ontwikkeling van die aard terug.

In uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse Regering in 2005 een plan goedgekeurd waarin wordt aangegeven binnen welke afbakeningslijn het stedelijk gebied Gent zich moet ontwikkelen. Grote delen van De Pinte vallen binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied. Bovendien werden hierbij verschillende stedelijke projecten vastgelegd die betrekking hebben op het grondgebied van De Pinte. De voornaamste zijn:

- Ontwikkeling van de randstedelijke woongebieden Bommelhoek en Moerkensheide
- Ontwikkeling randstedelijk woongebied Hooglatem (grenzend aan De Pinte)

- Groenpool parkbos : een multifunctioneel gebied met overwegend een openruimtekarakter. De hoofdrol als groengebied ten behoeve van zachte recreatie staat voorop, met als primaire componenten bos, stedelijke natuurelementen en landbouw. De benaming 'Parkbos' refereert enerzijds naar het bebossingsproject en anderzijds naar de belangrijke landschappelijke waarde van het plangebied – de aanwezige kasteelparken en het open agrarische landschap. De gediversifieerde invulling van deze 'groencomponent' met parken, bossen, kleine landschapselementen, bulken, ... vormt een belangrijk element van de natuurlijke structuur van het grootstedelijk gebied.

Overzicht knelpunten en toekomstige mobiliteitsbehoeften

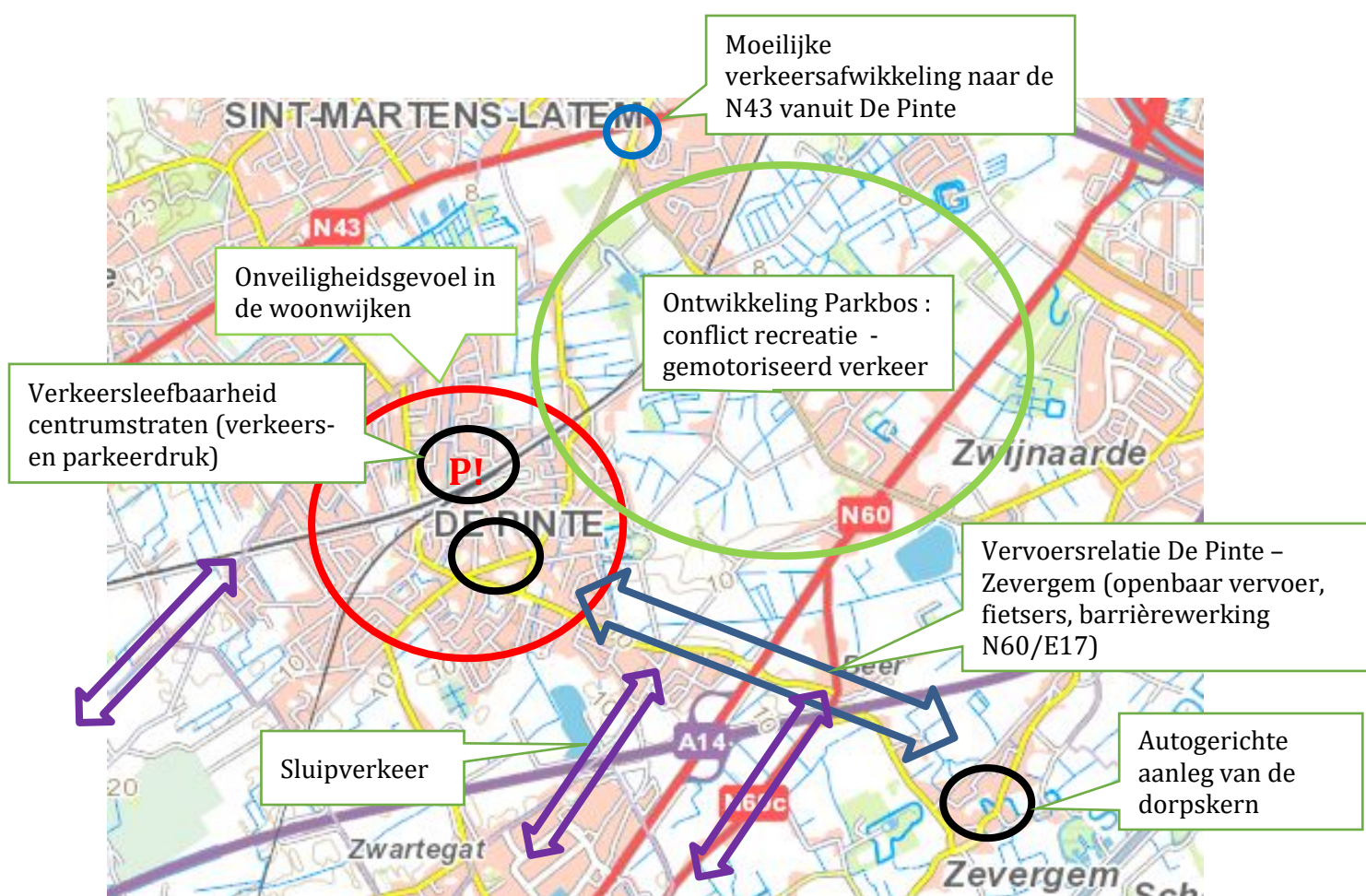
De volgende knelpunten op mobiliteitsvlak doen zich in de gemeente voor en werden via de resultaten van het onderzoek verijnd :

- De Baron de Giey laan (tussen post en kerk) is, samen met het kerkplein en de Pintstraat, het administratieve en commerciële hart van de gemeente, met o.m. het gemeentehuis, de vrije basisschool,.... Hoewel deze straten recent werden ingericht als zone 30 (gemengd verkeer auto's/fietsers), komen in deze straten regelmatig conflicten tussen verkeers- en verblijfsfuncties voor. Ook op het vlak van ongevallen met voetgangers en fietsers is hier een lichte concentratie waar te nemen. Anderzijds blijken er door de invoering van de blauwe zone geen problemen te zijn op het vlak van parkeren.
- Algemeen kan gesteld worden dat De Pinte goed wordt bediend door trein- en busverkeer. Het spoorwegstation in De Pinte is een belangrijke troef van de gemeente, zeker door de rechtstreekse verbindingen met Brussel. Ook mensen van buiten de gemeente hebben het voordeel ontdekt om in De Pinte op te stappen: de gemeente is vlot te bereiken, je vindt er relatief snel parkeerplaats die je op heden niet moet betalen en je hebt nog plaats om te zitten op de trein. Toch kunnen er nog een aantal problemen worden gesignaleerd :
 - Door de recente invoering van betalend parkeren aan het station van Deinze is het pendelparkeren fors toegenomen. De NMBS-parking (tussen de twee spoorlijnen) blijft echter onderbenut.
 - Er is geen afstemming tussen het bus- en het treinverkeer. De bussen van De Lijn halteren niet aan het station zelf maar ca. 500 m daar vandaan.
 - Voor het centrum van De Pinte is niet helemaal voldaan aan de normen voor grootstedelijke basismobiliteit (en zeker niet voor het gebied ten westen van de spoorweg).
 - Er is geen rechtstreekse reguliere busverbinding (meer) tussen het centrum van De Pinte en Zevegem.
- In het kader van het afbakeningsgebied grootstedelijk gebied Gent werd de kern van De Pinte opgenomen als voorstedelijke woonkern. Daarnaast wordt in het hetzelfde kader het Parkbos op de grens van De Pinte en Gent als één van de vier groenpolen rondom het grootstedelijk gebied Gent ontwikkeld. Beide ruimtelijke visies creëren belangrijke mobiliteitsgevolgen:
 - De beoogde bezoekers van het Parkbos genereren uiteraard bijkomend recreatief verkeer naar de site (i.c. de 4 portalen, waarvan reeds één aangelegd ter hoogte van Sint-Denijs-Westrem). Dit creëert op bepaalde plaatsen, zoals in de Baron de Giey laan conflicten tussen wandelaars en het gemotoriseerd verkeer, maar ook de Klossestraat wordt op diverse punten gekruist door fiets- en wandelpaden (en paardenliefhebbers).
 - Verschillende grote verkavelingen zijn in volle ontwikkeling of zijn gepland (Moerkensheide, Bommelhoek, Hooglatem, e.a.): dit zorgt uiteraard voor bijkomende verkeersgeneratie, vooral in de richting van de N43 (Keistraat, Baron de Giey laan). De aansluiting van de gemeente op de N43 ter hoogte van de

rotonde 'Drie Sleutels' is vandaag al een kritiek punt en zal dit nog meer worden in de toekomst.

- Een aantal straten van de gemeente worden duidelijk oneigenlijk gebruikt en hebben te lijden onder sluipverkeer dat dikwijls ook de toegelaten snelheden niet respecteert. Voorbeelden hiervan zijn de Keistraat, Heirweg- 't Kruisken en Grote Steenweg (N60c).
- In de meeste woonstraten wordt de snelheidsbeperking van 50 km/u redelijk gerespecteerd. Toch blijft bij verschillende bewoners een gevoel van subjectieve onveiligheid.
- De N60 wordt door vele inwoners van De Pinte als een barrière ervaren, i.h.b. op de relatie tussen Zevergem en De Pinte. De N60 dient gelijkvloers gedwarst te worden t.h.v. het kruispunt Den Beer, en hierbij wordt een groot onveiligheidsgevoel ervaren. De N60 is aangelegd als een brede expressweg (2x2 rijstroken, een brede middenberm en pechstroken), er wordt met een hoge snelheid gereden en de verkeersdruk is er groot gezien zijn rol als één van de belangrijke radiale invalswegen tot Gent. In het streefbeeld dat voor de N60 werd opgemaakt werd een herprofilering voorgesteld. De timing van uitvoering door het Vlaams gewest is niet gekend.
- De E17 zorgt voor de omwonenden voor geluidsoverlast.
- Het openbaar domein in de dorpskern van Zevergem staat er voornamelijk in het teken van de auto. Snelheidsmetingen geven aan dat de zone 30 in de schoolomgeving niet wordt gerespecteerd. Het RUP Scheldedorp suggereert om het centrum van Zevergem groener, aangener en verkeersveiliger in te richten.

De gedetecteerde knelpunten worden hieronder weergegeven op kaart.



Figuur 1 : Knelpuntenkaart
bron: NG,I topoviewer

Strategische doelstellingen

Door de opmaak (en herwerking) van dit mobiliteitsplan verklaart de gemeente zich akkoord met de vijf basisdoelstellingen van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen. Door de keuze van deze vijf doelstellingen voor alle gemeentelijke mobiliteitsplannen kunnen alle gemeenten duidelijk bijdragen tot de realisatie hiervan. De aanpak van het mobiliteitsprobleem is immers een zaak van alle steden en gemeenten, provincies, gewesten, ... samen. Dit komt ook een (globale) latere evaluatie van het mobiliteitsbeleid ten goede.

De basisdoelstellingen voor een duurzamer mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau zijn de volgende:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen (bereikbaarheid)
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven (toegankelijkheid)
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (verkeersveiligheid)
- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit (verkeersleefbaarheid)
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit (natuur en milieu)

Duurzame mobiliteitsscenario's

In de synthesenota werd een nieuw duurzaam mobiliteitsscenario opgebouwd aan de hand van drie gebiedsgerichte bouwstenen:

- een aangenaam dorpscentrum
- een multimodale en verdichte stationsomgeving
- een ontsnipperd Parkbos

Daarnaast werden twee thematische bouwstenen ontwikkeld:

- Een gedifferentieerd snelheidsbeleid 30-50-70
- Veilige en verkeersluwe fietsroutes doorheen de gemeente

Van de verschillende voorstellen binnen de vijf bouwstenen werden via het participatietraject de voor- en nadelen tegen elkaar opgesomd en afgewogen. Het nieuwe duurzame mobiliteitsscenario dat in het richtinggevend deel zal worden uiteengezet steunt op vier van de vijf bouwstenen:

- Twee leefbare dorpskernen: niet alleen de kern van De Pinte verdient de nodige aandacht, maar ook die van Zevergem
- een verdicht en goed ontsloten stationsomgeving; prioriteit voor het langzaam verkeer aan de kant van het dorpscentrum, kant Florastraat wordt de kant voor het openbaar vervoer (bus) en de autependelaars
- een duurzaam Parkbos: met behoud van de huidige bestaande verkeersstructuur moet het Parkbos een gebied zijn waar duurzame verplaatsingen (wandelen, fietsen) op de eerste plaats komen.
- Veilige fietsroutes doorheen de gemeente : er wordt maximaal ingezet op veilige fietsvoorzieningen, waar nodig, onder de vorm van brede fietspaden

Inzake snelheidsbeleid wordt gekozen voor een generieke snelheidsbeperking van 50 km/u met een beperkt aantal afwijkingen naar boven, waar 50 km/u infrastructureel moeilijk afdwingbaar is, en naar onder (30 km/u in de dorpskernen).

Relatie met andere beleidsplannen

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd geïntegreerd en parallel met het eerste gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt. De ruimtelijke opties die in het gemeentelijk mobiliteitsplan werden geformuleerd, zijn identiek aan diegene die uiteindelijk in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan door de gemeenteraad in 2006 zijn goedgekeurd. Het huidig mobiliteitsplan blijft nog steeds binnen de klijlijnen van dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en bijgevolg ook van alle andere plannen op het hoger niveau (ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, provinciaal ruimtelijk structuurplan).

RICHTINGGEVEND DEEL

3. Operationele doelstellingen

De operationele doelstellingen steunen op de algemeen Vlaamse doelstellingen die geconcretiseerd zijn naar het gemeentelijk vlak.

De verdere afbouw van **verkeersonveiligheid** is, net zoals op federaal en Vlaams niveau, een aandachtspunt voor het gemeentelijk verkeers- en mobiliteitsbeleid. De gemeente heeft daarom op 25 april 2015 het SAVE-charter ondertekend. Concreet worden volgende doelstellingen voorop gesteld :

- Aanpak van de voornaamste knelpunten inzake verkeersonveiligheid : wegvakken en kruispunten (ongevallen, oversteekbaarheid, doorstroming, wegprofiel, snelheid, ...)
- Waken over verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en in het verblijfsgebied van de centrumbocht.
- We streven naar nul ongevallen met lichamelijk letsel binnen de bebouwde kom.

Verkeersleefbaarheid verwijst naar een bepaalde toestand in een specifiek gebied, waarbij de draagkracht er al dan niet wordt overschreden door de impact van het verkeer dat er zijn oorsprong of bestemming vindt, dan wel doorheen gaat. Het aan de sociale verkeerskunde ontleende begrip heeft betrekking op het geheel van positieve en negatieve effecten van het verkeer op het menselijk welzijn en welbevinden. Het moet minstens de bedoeling zijn de verkeersleefbaarheid in De Pinte op het huidige niveau te behouden, waar mogelijk te verbeteren. Voor het toekomstig mobiliteitsbeleid betekent dit :

- Het beperken van het gemotoriseerd verkeer, en/of de snelheid ervan
 - In de kern van De Pinte (Baron de Giey laan en andere centrumstraten) en Zevergem
 - Aan de schoolomgevingen
 - Op de belangrijkste invalwegen (Langevelddreef, Polderdreef, Grote Steenweg,...).
- Het beperken van de parkeerdruk aan het station en in de as van de centrumbocht. In de stationsomgeving mag het aandeel van de wagen in het voor- en natransport in de toekomst niet toenemen.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid zoekt naar mogelijkheden om het auto- en vrachtwagengebruik verder terug te dringen, en de **alternatieve vervoerswijzen** meer kansen te bieden, en dit afgestemd met het ruimtelijke beleid. Volgende subdoelstellingen worden gesteld:

- Het stimuleren van meer verplaatsingen te voet of per fiets op lokaal niveau door:
 - Een maximale doordringbaarheid van het centrumgebied voor langzaam verkeer.
 - Het uitwerken van een gemeentelijk fietsnetwerk kaderend in de bovenlokale netwerken : verbinding tussen de kernen van Zevergem en De Pinte en belangrijkste lokale aantrekkingspolen (o.a. Moerkensheide, centrumbocht, ...).
- Een selectieve organisatie van de doordringbaarheid van het centrumgebied t.a.v. het gemotoriseerd verkeer.
- Een goed uitgebouwd openbaar vervoeraanbod : goede verbinding via openbaar vervoer van De Pinte en Zevergem met Gent en tussen de dealkernen onderling.
- Het realiseren van goede overstapvoorzieningen tussen de verschillende vervoersmodi.

Het **optimaliseren** van bestaande **infrastructuren** is nauw verwant met eerder geformuleerde doelstellingen aangaande verkeersonveiligheid of het ondersteunen van netwerkstructuren voor openbaar vervoer of fiets. Voor De Pinte kan verder worden gespecificeerd :

- Evalueren van de bestaande categorisering waarbij een gewenst gebruik van het weggennetwerk wordt gedefinieerd. Navenant profileren van de betreffende wegen.
- Strikt handhavingsbeleid op de naleving van het verkeersreglement (snelheid, parkeren, ...).

Een duurzaam mobiliteitsbeleid is onlosmakelijk verbonden met het ruimtelijk beleid en noodzaakt een **geïntegreerde benadering** van de beleidsdomeinen ruimte, verkeer en infrastructuur. Volgende punten worden voorop gesteld :

- Een globale mobiliteitsvisie op het Parkbos, waarbij de lijninfrastructuur van alle verkeersmodi zo goed mogelijk wordt afgestemd op de gewenste ruimtelijke structuur. De fiets krijgt hierbij absoluut voorrang op alle andere vervoermiddelen.

De gemeente De Pinte ondertekende het burgemeestersconvenant en ambieert hiermee het verminderen van het aantal voertuigkilometers voor personenvervoer en voor goederenvervoer, een verbetering van de milieukeurmerken van de vloot en de gebruikte brandstoffen, en dit in het kader van het **duurzaam energieactieplan** :

De gemeente De Pinte zal op het vlak van mobiliteit zowel de vloot, rij- en verplaatsingsgedrag van de eigen gemeentelijke diensten als dat van alle inwoners, bedrijven en organisaties op het grondgebied verduurzamen. Door het uitvoeren van verschillende acties en maatregelen behalen we een besparing van 1.994 ton CO₂ of een daling van -15%.

Deze besparing kan gerealiseerd worden door mensen meer op de fiets te krijgen (door bv verbeterde infrastructuur, e.a.), meer op het openbaar vervoer te laten beroep doen (door vb. betere aansluitingen, beter uitgebouwde netten, e.a.), door lokale handel te stimuleren, door een efficiëntere ruimtelijke ordening, e.a.

4. Het duurzaam beleidsscenario

In het vorige beleidsplan van De Pinte werd reeds een duurzaam beleidsscenario ontwikkeld. Het nieuwe beleidsscenario borduurt hierop verder.

De belangrijkste ruimtelijke kenmerken/opties van De Pinte zijn de kwaliteit als woon- en forensengemeente ('woontapijt'), de recreatieve aantrekkingskracht van het Parkbos (bestemming) en de Scheldevallei (passage) en het belang voor pendelaars van het spoorwegstation.

In het kader van duurzame mobiliteit wordt aldus een mobiliteitsbeleid gevoerd dat inspeelt op bovenstaande aspecten. Voor interne verplaatsingen binnen de kern De Pinte zijn wandelen en fietsen de preferente vervoersmiddelen. Het ruimtelijk beleid (verdichting, publieke ruimten, ...) en verkeersbeleid (uitbouw multimodale netwerken, ontradende maatregelen autogebruik) spelen hier elkaar versterkend op in. De beide dorpskernen (De Pinte en Zevergem) worden ingericht op maat van de voetganger en fietser. De fietssnelwegen naar Gent, Deinze en Oudenaarde vormen de kapstok voor veilige fietsroutes op lokaal vlak doorheen de gemeente. Vlotte ontsluiting van De Pinte naar het hogere wegennet (E17, N60 en N43) of openbaar vervoersstructuren (voorstadsnet) is bijkomend van belang.

Multimodale bereikbaarheid van station De Pinte en Parkbos worden georganiseerd. De stationsomgeving wordt optimaal bereikbaar volgens het STOP-principe. Aan de kant van het centrum worden geen bijkomende parkeerplaatsen voor de auto gecreëerd. De looproutes voor voetgangers worden veiliger en korter gemaakt. De fietssnelweg langsheen het station wordt verder uitgebouwd. Aan de kant van de Florastraat krijgt de bus een eindhalte dicht bij de perrons en kan eventueel een bijkomende autoparking een plaats vinden binnen een projectontwikkeling.

Bezoekers aan het Parkbos met de auto worden aan de rand ervan opgevangen (portalen grand Noble en Den Beer). Bij voorkeur wordt het portaal Grand Noble gekoppeld aan het doortrekken van tramlijn 7 langsheen de N43 Kortrijksesteenweg en omgevormd tot een volwaardige P&R. In dat geval verdient de bereikbaarheid van deze P&R vanuit De Pinte de volle aandacht.

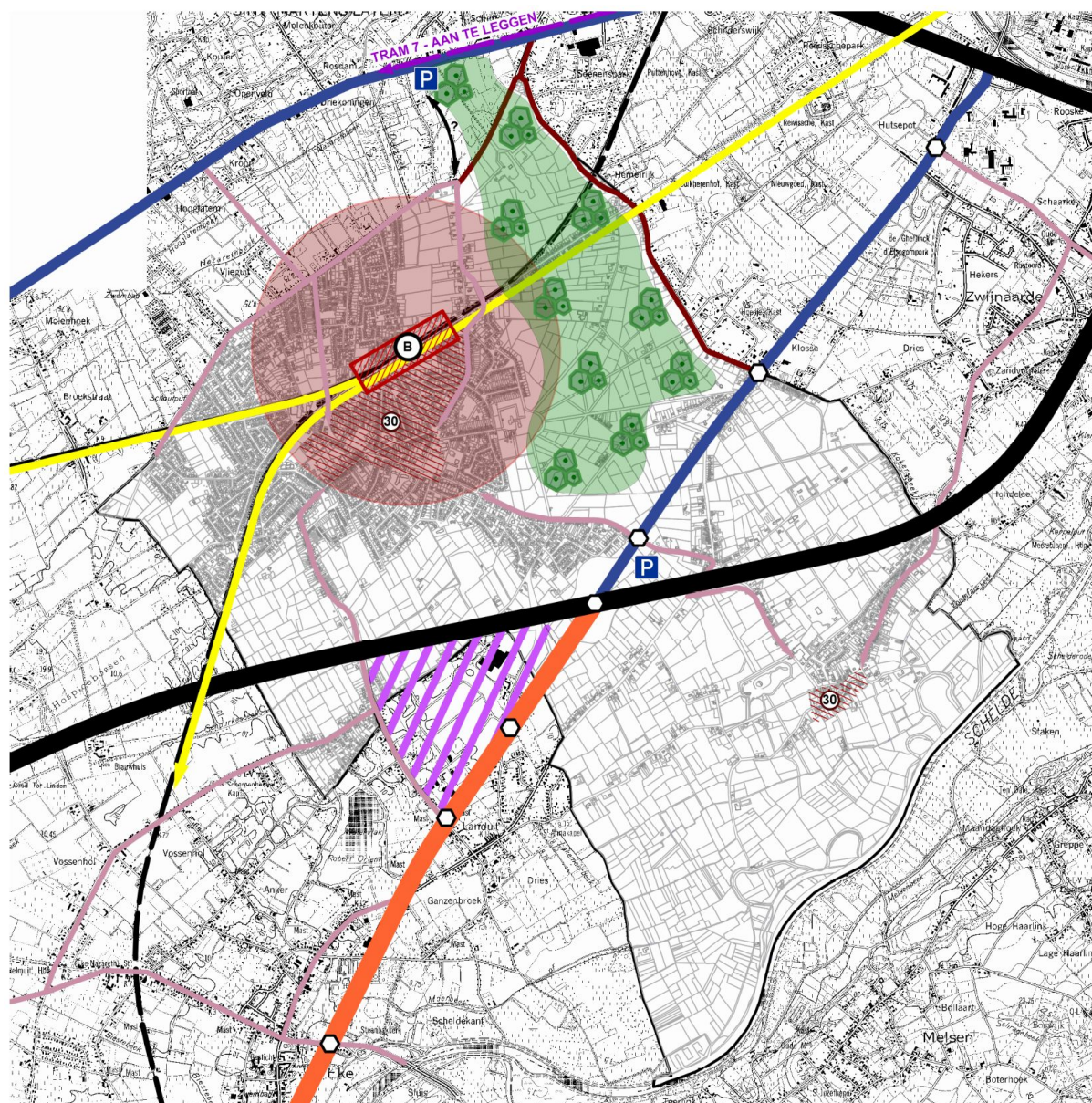
Het gemeentelijke wegennet krijgt geen taakstelling voor doorgaand gemotoriseerd verkeer; de parallelle gewestelijke verbindingswegen N60 en N43, en de Klossestraat moeten deze rol opnemen. Waar deze straten het Parkbos dwarsen, krijgt de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers extra aandacht. Overal wordt een snelheidsbeperking van 50 km/u ingevoerd behoudens op een aantal wegen buiten de bebouwde kom nabij Zevergem en op de N60. Beide dorpskernen worden aangeduid en ingericht als zone 30.

Diverse flankerende maatregelen worden genomen om het duurzame vervoersbeleid meer kracht bij te zetten, i.h.b. om de publieke betrokkenheid bij het gemeentelijke mobiliteitsbeleid te verhogen, een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren, een planmatige aanpak te ondersteunen en de druk op het leefmilieu (veroorzaakt door het verkeer) te verminderen.

In de volgende kaart wordt dit scenario schematisch weergegeven.

In de volgende hoofdstukken wordt dit beleidsscenario verder uitgewerkt volgens de drie werkdomeinen:

- Werkdomein A : ruimtelijk
- Werkdomein B : verkeersnetwerken
- Werkdomein C : ondersteunende en flankerende maatregelen



Legende

	gemeentegrens		zone 30
	spoorwegen		bedrijvigheid
	hoofdweg		boskern Parkbos - Grand Noble
	primaire weg I		1 km wandelafstand
	secundaire weg		
	lokale weg I		
	lokale weg II A		
	knooppunt N60		
	multimodaal te versterken en te verdichten stationsomgeving		
	randparking parkbos		
	uitbouw fietssnelwegen		

Figuur 2 : Duurzaam beleidsscenario

5. Ruimtelijk beleid

De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid worden enerzijds bepaald door het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, nl. op het basisconcept 'verbonden verscheidenheid', en anderzijds door een nog meer doorgedreven visie op de stationsomgeving, kaderend in het nieuwe beleidsplan Ruimte Vlaanderen in opmaak.

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het concept 'verbonden verscheidenheid' wil in de eerste plaats uitdrukken dat de – grotendeels bestaande – verschillende ruimtelijke entiteiten (het 'woontapijt' van De Pinte, het Parkbos, de Scheldevallei en Zevergem) van De Pinte versterkt moeten worden. Dit wil zeggen dat hun eigenheid en identiteit zoveel als mogelijk bewaard en versterkt moeten worden.

Het versterken van deze ruimtelijke entiteiten is echter maar één zijde van de medaille. Een groot deel van de ruimtelijke kwaliteit binnen de gemeente De Pinte bestaat er in dat deze verschillen naast elkaar bestaan en met elkaar verbonden zijn. Het verder stimuleren van de verbindingen tussen deze entiteiten is dus de tweede ingebakken doelstelling in dit concept.

Het structuurplan geeft aan dat voor deze verbindende netwerken verschillende elementen dienen uitgewerkt te worden: een locatiebeleid, een hoofdnetwerk van assen en stamlijnen en een fijnmazig netwerk van publieke ruimtes.

Het te voeren locatiebeleid geeft aan dat niet alle plekken in de gemeente De Pinte even geschikt zijn voor de inplanting van mobiliteitsgenererende activiteiten. De locaties waar deze activiteiten welkom zijn werken als knooppunten in het netwerk:

- De stationsomgeving voor activiteiten die gebruik maken van het openbaar vervoer (A locatie): uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets.
- De centrumbocht, voor lokale activiteiten, handel en andere voorzieningen (B+ locatie): goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, de auto en de fiets, parkeervoorzieningen beperkt bemeten (naar duurtijd).
- De functionele cluster aan Moerkensheide voor lokale activiteiten die ook veel gemotoriseerd verkeer genereren (B-locatie) : goede bereikbaarheid met de fiets, openbaar vervoer, de auto, geen beperkingen op parkeervoorzieningen.
- Portaalsite Den Beer en geplande KMO-zone Zwartegat voor activiteiten die vnl. gemotoriseerd verkeer genereren (C-locatie): goede bereikbaarheid met de auto, geen beperkingen op parkeervoorzieningen.

Voor zijn verbinding met Gent is De Pinte afhankelijk van verschillende assen die vaak niet op het grondgebied van de gemeente zijn gelegen : Kortrijksesteenweg, Oudenaardsesteenweg, de hoofdfietsroute die thans aangelegd wordt op de oude spoorbedding tussen Gent en het station van De Pinte met doortrekking naar Eke/Nazareth en Deinze, tramlijn Zwijnaarde, de fietsroute langs de Schelde. De gemeente is geen initiatiefnemer voor de uitbouw van deze assen en stamlijnen. Voor het lokale beleid in De Pinte is het van belang de uitbouw van een aantal gemeentelijke assen 'stroomafwaarts' van deze bovenlokale assen en stamlijnen zoveel mogelijk te integreren:

- De as Polderdreef – Den Beer – Veldstraat : ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige hoofdas tussen Zevergem en De Pinte, tevens drager van multimodale verbindingen naar het hogere wegennet (N60 – E17).
- Tussen de centrumbocht (met het station) en de Kortrijksesteenweg en delen van het woongebied op het grondgebied van Sint-Martens-Latem dienen assen voor openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer uitgebouwd te worden.

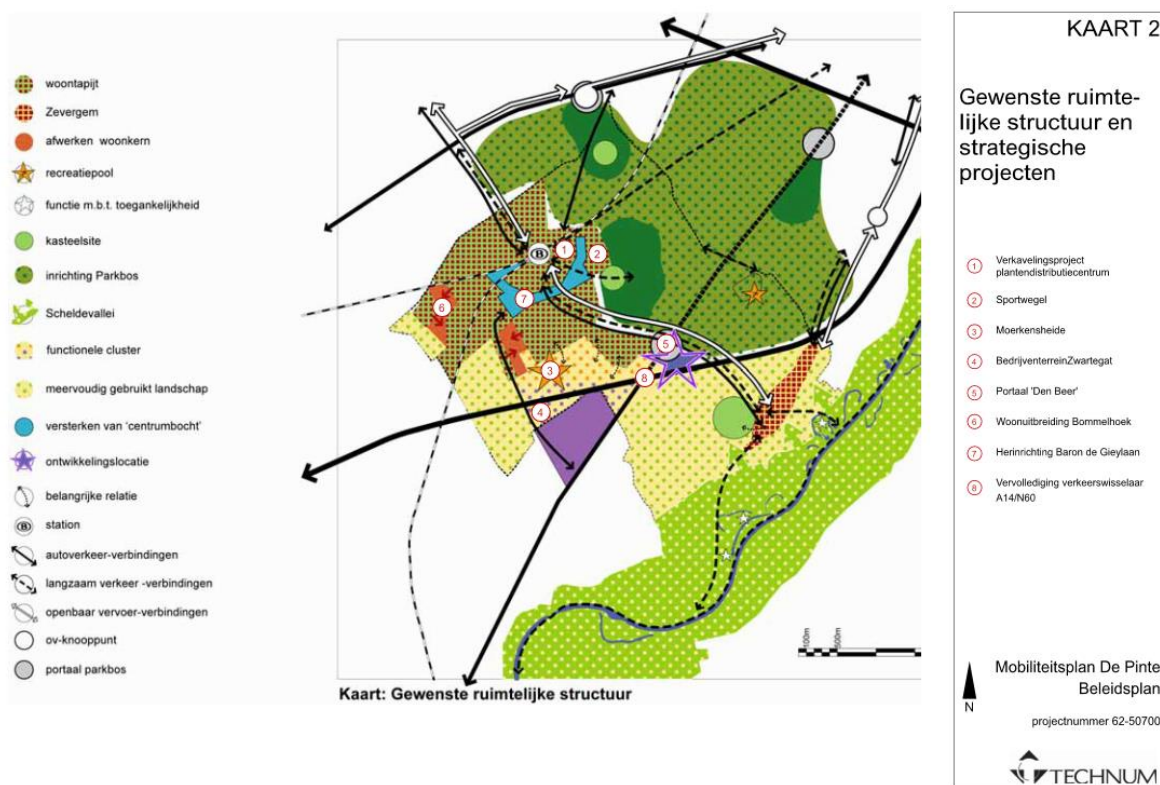
- Een as voor gemotoriseerd verkeer via de Nieuwstraat verbindt de centrumbocht en de functionele cluster t.h.v. Moerkensheide met elkaar, en beide met de N60.
- In het verlengde van de functionele fietsas tussen Zevergem en De Pinte is een duidelijk leesbare verbinding met de fietsas in de Scheldevallei van belang.

Het hoofdnetwerk vult de verplaatsingsbehoefte in belangrijke mate in. De verplaatsingsbehoefte tussen herkomst en bestemmingsgebieden bestaat echter ook in grote mate uit verplaatsingen die niet kunnen gevat worden binnen een dergelijke duidelijke structuur, die veel meer volgens een kris-kras patroon verlopen maar wel essentieel zijn voor het functioneren van het woongebied. Ten behoeve van dit soort verplaatsingen dient in de gemeente een fijnmazig netwerk van publieke ruimten uitgebouwd te worden. In De Pinte zal dit veeleer bestaan uit een netwerk van groene ruimten. Om dit netwerk uit te bouwen, worden de bestaande pleinen en pleintjes, laanstructuren, speelveldjes, ... aan elkaar geschakeld via trage wegen en doorsteekjes in een samenhangend geheel van groene publieke ruimten.

De as gevormd door het Kerkplein, de Baron De Gieyalaan, de Groenstraat, De Pintestraat en de Stationsstraat is de plaats bij uitstek voor een multifunctionele centrumstrip waar wonen, handel en diensten naast elkaar en door elkaar kunnen bestaan. Rondom de voorzieningenstrip van de Baron de Gieyalaan bevinden zich een aantal potentiële (woon)verdichtingsgebieden (o.a. Sportwegel, terreinen van de Gentse plantsoendienst). Het zijn tevens gebieden die, opgeladen met allerlei openbare functies, een sterk publiek karakter hebben. Andere plekken zijn geschikt voor de oprichting van een park (Viteux, gerealiseerd) of de uitbouw van een voorzieningencluster (omgeving OCP). Hierbij dient onderzocht te worden op welke manier een combinatie met een woonfunctie gemaakt kan worden. De stationsomgeving maakt integraal deel uit van de 'centrumbocht'. De uitbouw en verknoping van het openbaar vervoer rond het station staan hier centraal (zie ook verder). Belangrijk is hier functies in te planten die het potentieel van de nabijheid van een station benutten. Voor de centrumbocht is een RUP in opmaak.

Intrinsiek als overige strategische ruimtelijk ontwikkelingsprojecten zijn o.m. te vermelden:

- de ontwikkeling van een multifunctionele cluster te Moerkensheide : openluchtrecreatie (gerealiseerd) waarbij recyclagepark verdwijnt
- de ontwikkeling van een nieuw lokaal recyclagepark en het bedrijventerrein Zwartegat aansluitend bij regionaal bedrijventerrein Eke
- de ontwikkeling van het portaal 'Den Beer'
- het aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden Bommelhoek en Moerkensheide (beide in ontwikkeling)



Figuur 3 : Gewenste ruimtelijke structuur en strategische projecten

Bron : Technum, Beleidsplan 2006

Een verdicht en goed ontsloten stationsomgeving

Het spoorwegstation in De Pinte is een belangrijke troef van de gemeente, zeker door de rechtstreekse verbindingen met Brussel¹. Ook mensen van buiten de gemeente hebben het voordeel ontdekt om in De Pinte op te stappen: de gemeente is vlot te bereiken, je vindt er relatief snel parkeerplaats die je niet moet betalen (zoals nu in Deinze) en je hebt nog plaats om te zitten op de trein. Het aantal treinreizigers die elke dag opstappen in De Pinte zit daarom in een stijgende lijn. Er is anderzijds geen afstemming met de bussen van De Lijn. De parkeerdruk is hoog, maar verspreid over verschillende parkings en niet homogeen verdeeld. Aan de kant van de Florastraat ontbreken er voldoende fietsenstallingen.

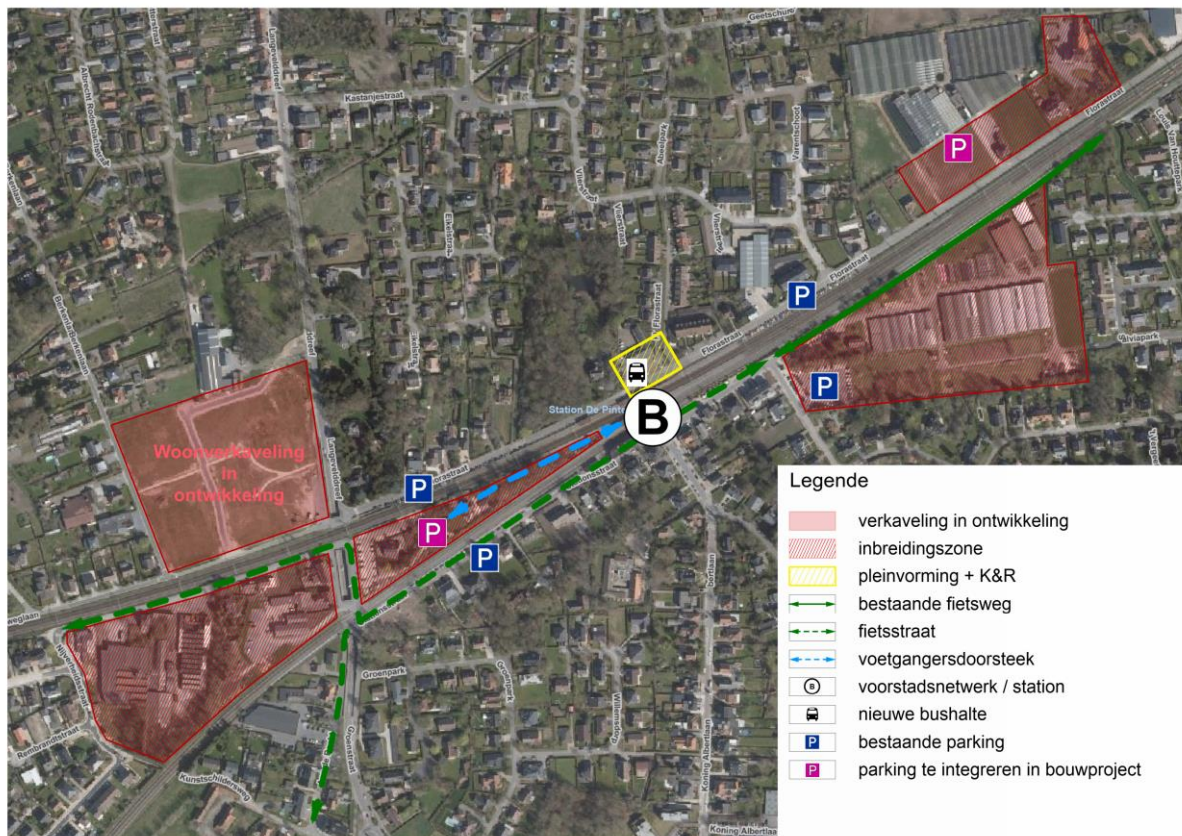
Om een antwoord te bieden op deze problemen wordt ter hoogte van het kantoor van de Politie Schelde-Leie ruimte gecreëerd voor Kiss-and-Ride en een bushalte (terminus) van de lijnen 34-35-36. Ook bijkomende fietsenstallingen krijgen hier hun plaats. Op termijn kan dit mogelijk uitgroeien tot een nieuw stationsplein. Een betere toegankelijkheid van de perrons vanuit de kant Florastraat is ook aangewezen. In dit kader past ook de aanleg van een kortere looproute tussen de NMBS-parking en de perrons, zodat deze parking beter benut zou worden.

Daarnaast kunnen in de stationsomgeving vijf plekken worden aangeduid waar ruimte is voor verdichting van wonen en woonondersteunende functies.

¹ In de terminologie van het Witboek Beleidsplan Ruimte betekent dit dat De Pinte over een hoge knooppuntwaarde beschikt. Kernen met een hoge knooppuntwaarde kunnen daarom verder ontwikkelen op het vlak van wonen en werken.

- Woonverkaveling Begoniapark (in uitvoering): de aansluiting op de Langevelddreef is ondertussen ingericht als een rotonde
- Tussen Nijverheidsstraat en de spoorweg naar Oudenaarde
- Gronden Gentse Plantsoendienst
- In de driehoek tussen de twee overwegen, waar vandaag de eigenlijke NMBS-parking is gesitueerd, kan op termijn een geïntegreerd project komen.
- Gronden serrecomplex in de Florastraat : ook hier kunnen op termijn bijkomende parkeerplaatsen worden voorzien, eventueel ter vervanging van het straatparkeren dat moet wijken voor de aanleg van een volwaardig voetpad in de Florastraat.

Deze opties worden ruimtelijk vastgelegd in het gemeentelijk RUP Centrumbocht (in procedure).



Figuur 4 : Een verdichte en goed ontsloten stationsomgeving

6. Verkeersnetwerken

Categorisering autoverkeer

Voor de categorisering wordt uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Er worden een drietal functies onderscheiden:

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden
- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

Aan elke categorie wordt op een bepaald niveau een specifieke functie toebedeeld, waaraan ruimtelijke gevolgen, zoals vormgeving en inrichting, zijn verbonden.

Op niveau van Vlaanderen en de provincie werden de hoofdwegen (wegen met een internationale en een gewestelijke verbindingfunctie), primaire wegen (wegen met verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau) en secundaire wegen (wegen met een verbindingfunctie en verzamelfunctie op lokaal en bovenlokaal niveau) afgebakend.

Hoofdwegen en primaire wegen:

- E17 Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen – Eindhoven (met schakelpunt te De Pinte)
- E40 Brugge – Gent – Brussel – Luik (met schakelpunt te Sint-Denijs-Westrem)

De N60 ten zuiden van de E17 is geselecteerd als primaire weg type I.

Secundaire wegen:

Voor De Pinte is de N60 als secundaire weg II ten noorden van de E17 geselecteerd. Net buiten het grondgebied van de gemeente is de N43 (Kortrijksesteenweg) geselecteerd als secundaire weg type III tot aan de Moeistraat en verderop richting Deinze als type II.

Lokale wegen:

De volgende wegen worden geselecteerd als lokale type I (verbindend):

- Klossestraat

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale weg type II A (gebiedsontsluitend)

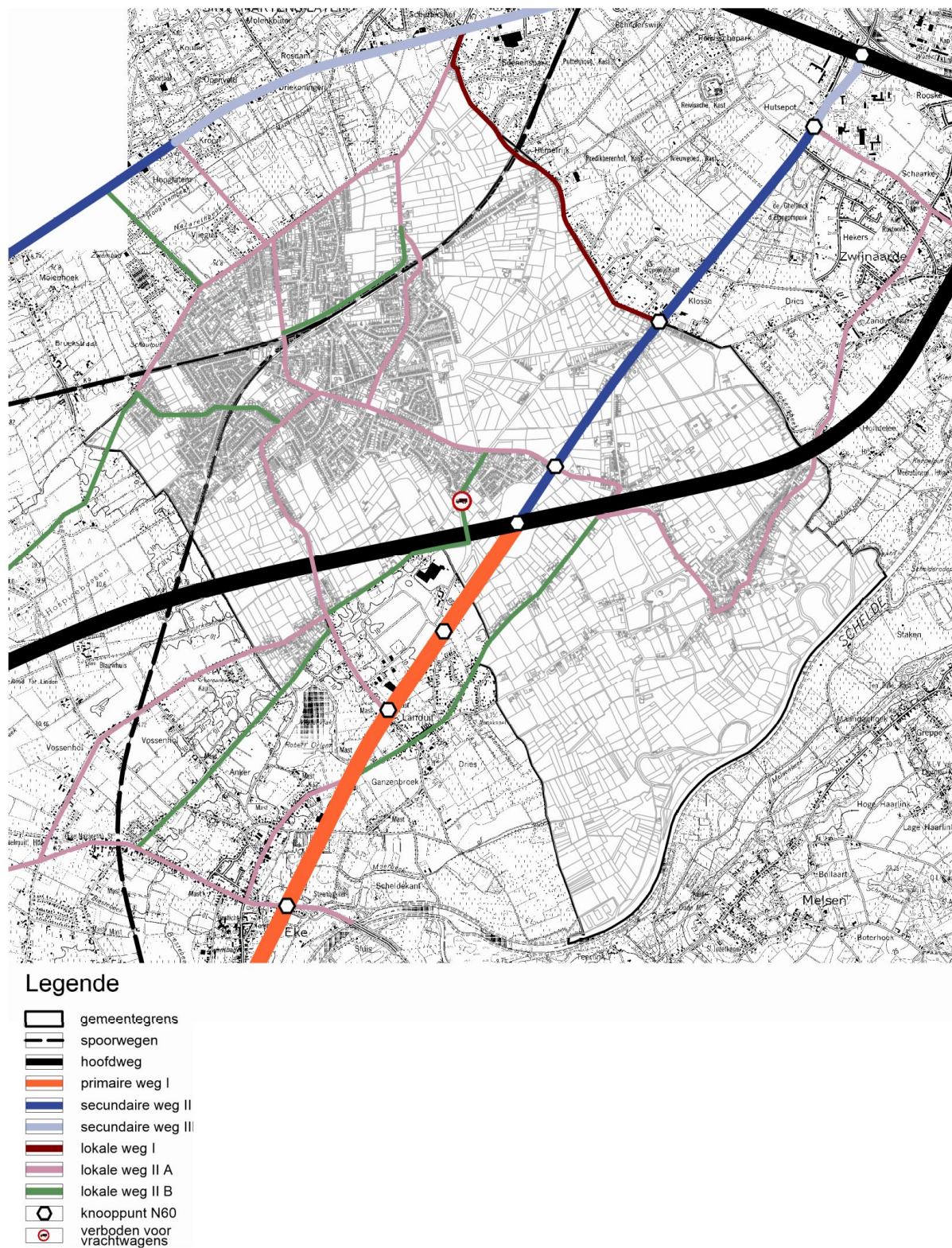
- Baron de Giey laan vanaf rotonde Keistraat tot aan rotonde post - Vredestraat
- Pintestraat - Nieuwstraat
- Langevelddreef – Groenstraat - Polderdreef
- Den Beer – Veldstraat
- Pont-Noord
- Keistraat vanaf grens Gent tot aan Bommelstraat
- Heirweg vanaf Zwarte Gat tot grens Nazareth

Als wijkverzamelwegen (type II B) worden voorgesteld:

- Bommelstraat
- Grote Steenweg N60c ten zuiden van Den Beer
- Bosstraat
- Florastraat
- Heirweg vanaf Zwarte Gat tot brug over E17 – 't Kruisken met tonnagebeperking

- Keistraat vanaf Bommelstraat tot grens Nazareth : in afstemming met Nazareth en Sint-Martens-Latem zal bekeken worden hoe het sluipverkeer in deze straat verder kan ontmoedigd worden.

De overige wegen worden geselecteerd als lokale weg type III (woonstraten en landbouwwegen).



Figuur 5 : Nieuwe wegcategorisering

Ten opzichte van de categorisering van het wegennet (ifv het auto- en vrachtverkeer) in het vorige beleidsplan worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- Voor de ontsluiting van het centrum van De Pinte worden geen lokale wegen type I meer aangeduid (Baron de Giey laan, Nieuwstraat, Polderdreef). Deze worden ondergebracht onder lokale wegen type II. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat doorgaand verkeer doorheen de kern van De Pinte (dwz. tussen de N43 en de N60) absoluut dient vermeden te worden.
- De enige verbindingsweg tussen de N43 en de N60 (en die vandaag ook zo functioneert) is de Klossestraat, die daarmee als lokale weg type I wordt gecategoriseerd. Een vlottere aansluiting van de Hemelrijkstraat (verlengde van de Klossestraat op grondgebied Gent) op de N43 is hierbij zeer gewenst (verhogen capaciteit rotonde Drie Sleutels).
- De Krekelstraat wordt niet meer opgenomen als lokale weg type II en dit in afstemming met het mobiliteitsplan Gent. De verbinding naar Zwijnaarde dient te verlopen via de N60 en de Tramstraat (N469).
- Binnen de categorie van lokale wegen II wordt een onderscheid gemaakt tussen wegen met een ontsluitingsfunctie voor de gehele kern van De Pinte of Zevergem (type A) of wegen die slechts een deel van de kern of een gehucht ontsluiten (type B). Dit laatste is het geval voor de Bommelstraat, de N60c (Grote Steenweg) en de Bosstraat. De opname van de Bosstraat gebeurt in afstemming met het mobiliteitsplan van de gemeente Nazareth.

In de volgende tabel wordt overzichtelijk de verschillen tussen het huidig en voorstel van nieuw beleidsscenario inzake de categorisering weergegeven.

Straat	Categorisering	
	vorig beleidsscenario	nieuw beleidsscenario
Baron de Giey laan tussen Klossestraat en Scheldeveldestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Polderdreef tussen N60 en Vredestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Nieuwstraat tussen grens Nazareth en rotonde Pintestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Klossestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Deurlestraat ten noorden van Keistraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Krekelstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Bosstraat	Lokale weg type III	Lokale weg type IIB

Tabel 1: Wijzigingen categorisering wegennet

Wegen dienen ingericht te worden naargelang de categorie die zij krijgen toebedeeld. De inrichting van de weg heeft tot doel:

- De categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar te maken
- De integratie van de weg in de omgeving te verbeteren
- Ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan
- Duurzaam veilig te zijn, m.a.w. ongevallen voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval beperken en dit voor alle weggebruikers. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar het afdwingen van een aangepaste snelheid.

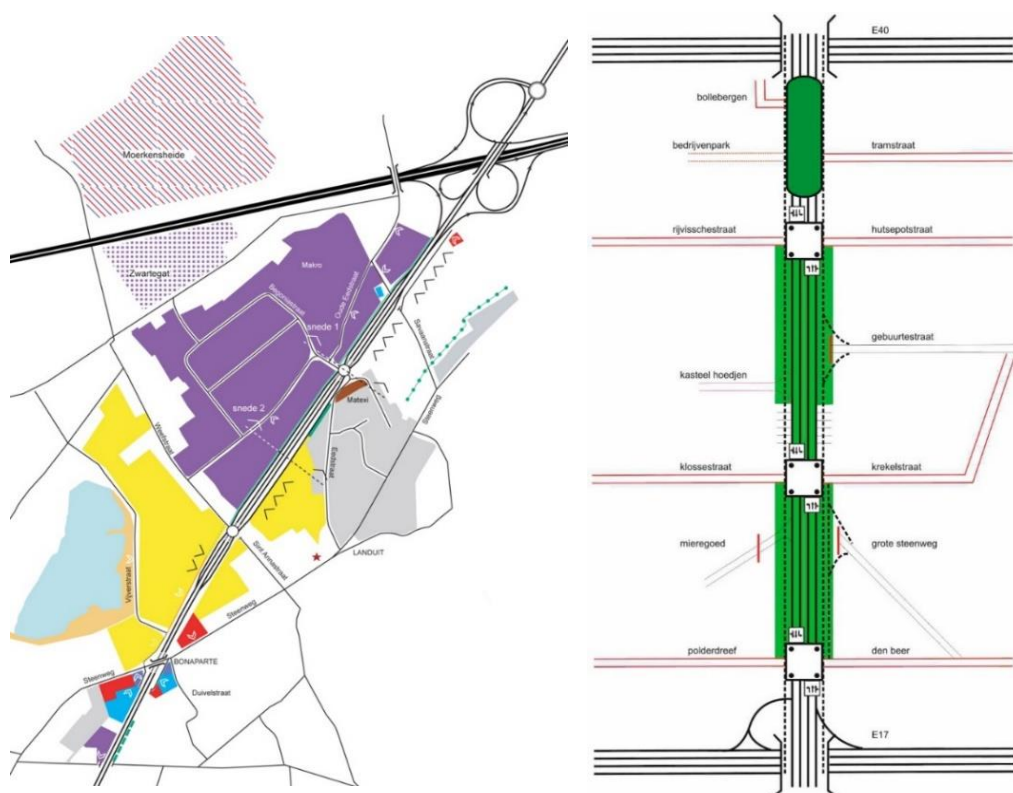
De wegencategorisering heeft de typologische beeldvorming (leesbaarheid) als aandachtspunt. De weginrichting en ondersteunende maatregelen zoals bewegwijzering, straatverlichting en de snelheidslimieten moeten de weggebruiker informeren over de status van de weg. Het beeld dat een weggebruiker voor zich ziet, bepaalt hoe hij/zij de omgeving ervaart wat op haar beurt het verkeersgedrag beïnvloedt. Het ontwerp en de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie.

Voor de N60 werd de typologische beeldvorming reeds vastgelegd in een streefbeeld. Het ontwerp-streefbeeld N60 (althans het primair deel van de N60) werd definitief en volledig conform verklaard op 19/03/05. Volgende elementen zijn van belang voor De Pinte :

- Herprofilering van de N60 ten zuiden van de E17 als primaire weg categorie I :
 - Complex E17/N60 gekenmerkt door tweestrooksrotonde aan de noordzijde en half klaverblad aan zuidzijde.
 - N60 met 2*2 rijstroken zonder fietsvoorzieningen. Fietzers in noord-zuid richting langs de N60 worden afgeleid via de as 't Kruiken – Heerweg en de Grote Steenweg N60c. Doorgaand gemotoriseerd verkeer over de E17 via 't Kruiken wordt onmogelijk.²

Voor het secundaire deel van de N60 ten noorden van de E17 werd in het kader van de Groenpool Parkbos het volgende profiel voorgesteld:

- 2*2 rijstroken met vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan.
- Behoud van kruispunten Klossestraat / Krekelstraat en Polderdreef / Den Beer : verkeerslichten met conflictvrije regeling voor linksaf op N60 (reeds gerealiseerd).
- Afsluiten middenberm t.h.v. Mieregoed (reeds gerealiseerd) en Grote Steenweg N60c.
- Dubbele bomenrijen op middenberm en tussen rijbaan en fietspaden.



Figuur 6 : Structuurschets N60, links ten zuiden E17 en rechts ten noorden E17

Bron : Technum, 2005 primair deel, en Omgeving, 2003, secundair deel

De herinrichting van de N60 moet zorgen voor een betere doorstroming van de N60 ter hoogte van de op- en afrit E17 en hierdoor ook een antwoord bieden op het huidige sluipverkeer dat in de richting van Gent 's ochtends de N60c Grote Steenweg volgt.

² Het voorstel van een knip op de brug over de E17, opgenomen in het vorige mobiliteitsplan, wordt thans niet meer gevolgd, omdat dit zou leiden tot grote omrijbewegingen naar het toekomstige lokaal bedrijventerrein en het nieuwe recyclagepark via de Nieuwstraat of via de N60.

Hernieuwen mobiliteitsplan De Pinte - beleidsnota – 13/06/2018

De volgende tabel geeft een overzicht van de categorisering van de lokale wegen met algemene eisen naar ontwerp en inrichting. Dit zijn principes waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken omwille van lokale omstandigheden.

	Type I: verbindingsweg	Type II A: Gebiedsontsluitend	Type II B: Wijkverzamelwegen	Type III: erftoegangsweg
Selectie	- Klossestraat	- Baron de Giey laan vanaf Klossestraat tot aan rotonde post - Vredestraat - Pintestraat - Nieuwstraat - Langevelddreef – Groenstraat - Polderdreef - Den Beer – Veldstraat - Pont-Noord - Keistraat (tot Bommelstraat) - Heirweg van Zwarte Gat tot grens Nazareth	- Bommelstraat - Grote Steenweg N60c ten zuiden van Den Beer - Bosstraat - Florastraat - Heirweg van Zwarte Gat tot brug E17 – 't Kruisken - Keistraat van Bommelstraat tot grens Nazareth	Overige straten
Functie	Verbinden op interlokaal en lokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. Doorstroming is belangrijk, daarnaast ook aandacht voor verkeersleefbaarheid	Verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau; ontsluitingsfunctie primeert, namelijk verzamelen van uitgaand verkeer naar weg van hogere orde en verdeling van ingaand verkeer in het gebied		Verblijven en toegang geven tot aanpalende percelen; verblijfsfunctie primeert. Enkel bestemmingsverkeer, overige wordt geweerd
Rijstroken	2x1 (min. 6,10 m rijbreedte)	2x1 (max. 6,10 m rijwegbreedte, indien busroute)	max. 5,5 m rijwegbreedte (6,10 m rijwegbreedte, indien busroute)	Max. 5 m rijwegbreedte
Inrichtingseisen fiets	BUBEKO vrijliggende fietspaden, BIBEKO aanliggend verhoogd of gemengd (evt. fietssuggestiestroken)	vrijliggende of aanliggend verhoogde fietspaden of gemengd (evt. fietssuggestiestroken)	Gemengd Indien conflict met de fietsers te groot, fietssuggestiestroken of andere fietsvoorzieningen	gemengd
Vorrangsregeling	voorrangsweg	voorrangsweg	Voorrang van rechts	Voorrang van rechts

Tabel 2: Inrichtingseisen lokale wegen

Snelheidsregimes

Snelheidsregimes dienen in functie van de omgeving te worden ingesteld en zijn dus afhankelijk van de categorisering. Het nieuwe beleidsscenario ziet af van de optie uit het vorige beleidsplan, waarbij voor woonstraten (lokale III-wegen) een snelheid van max. 30 km/u wordt vooropgesteld. Daartegenover wordt nu gekozen voor een uniform snelheidsbeleid van 50 km/u, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, maar met een aantal uitzonderingen naar boven (hogere toegelaten snelheid) en naar beneden (lager maximum).

90 km/u

Vandaag geldt deze snelheidsbeperking nog enkel op de N60 (70 km/u ter hoogte van de kruispunten).

70 km/u

Deze snelheid is van toepassing op de lokale ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom ten oosten van de E17, omwille van het zeer landelijk en quasi onbebouwd karakter (Den Beer - Veldstraat, Grote Steenweg (N60c), deze laatste afhankelijk van de aan te leggen fietspaden).

50km/u

Dit snelheidsregime is algemeen van toepassing op alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom, tenzij andere belangen een verdergaande snelheidsbeperking al dan niet noodzakelijk maken (o.a. schoolomgevingen). Ook voor de Klossestraat wordt in overleg met de stad Gent gekozen voor een snelheidsregime van 50 km/u.

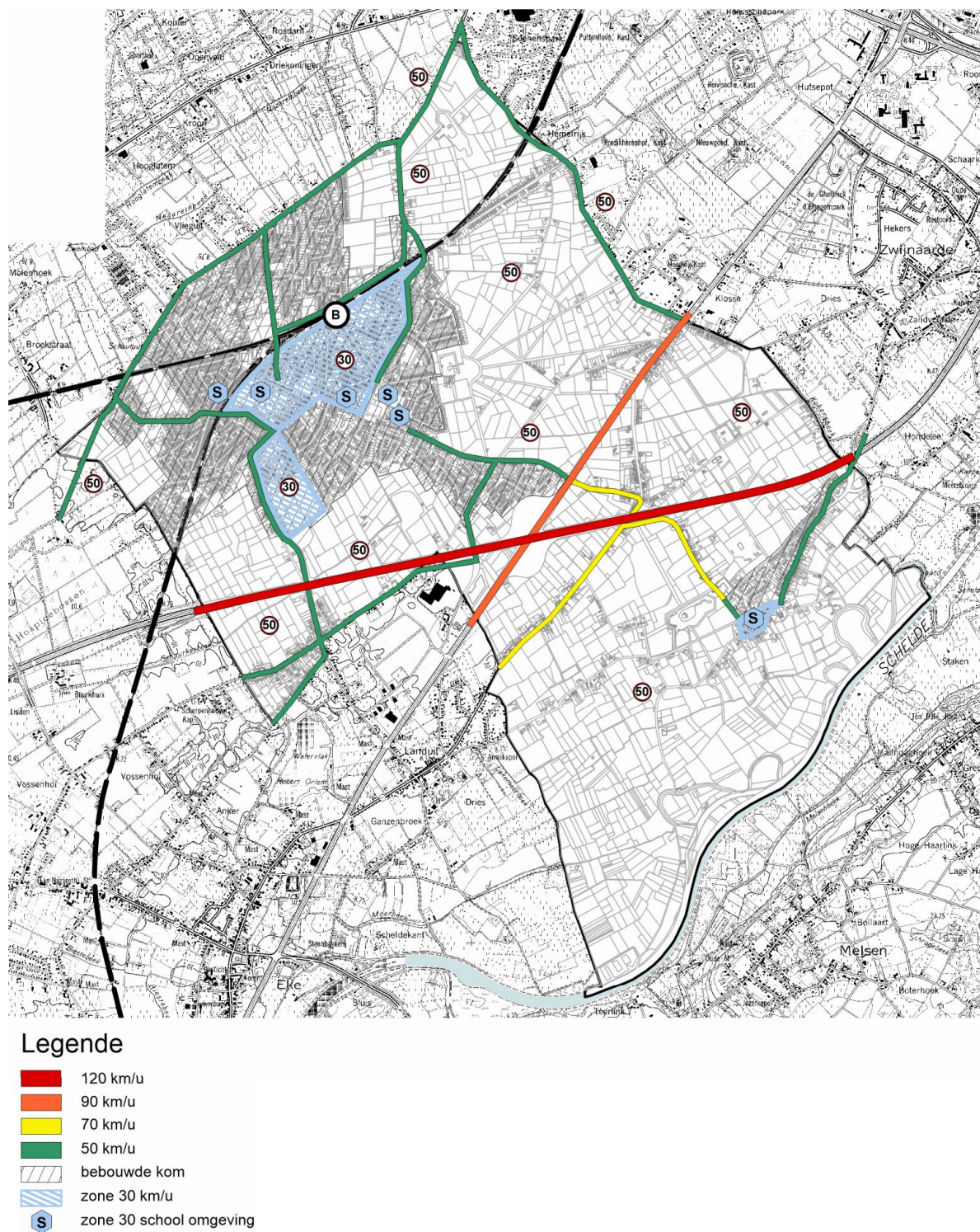
Sinds 1 januari 2017 geldt op alle landbouwwegen binnen de gemeente en andere gemeentewegen buiten de bebouwde kom, indien niet gereguleerd, een algemene snelheidsbeperking van 70 km/u. Gezien de beperkte breedte van deze landbouwwegen en het feit dat heel wat van deze wegen in het Parkbos gelegen zijn, wordt voorgesteld om ook op alle landbouwwegen binnen de gemeente een snelheidsbeperking van 50 km/u op te leggen (via zonale borden).

30 km/u

Zone 30 bestaat op het grondgebied van De Pinte vandaag in de schoolomgevingen, zoals wettelijk bepaald, op de centrumas Pintestraat – Baron de Gieyalaan en o.a. in de verkaveling Moerkensheide.

Bijkomend wordt voorgesteld om het volledige gebied tussen Bommelstraat – Pintestraat – Polderdreef -Vredestraat – Baron de Gieyalaan en het station van De Pinte aan te duiden en in te richten als zone 30. De zone 30-reglementering legt op dat de inrichting van de weg moet aangepast zijn aan deze snelheidsbeperking. Dit betekent dat per straat in dit gebied zal moeten bekeken worden welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn en op welke plaats.

De volledige dorpskern van Zevergem, zoals afgebakend in het RUP Zevergem, (m.a.w. tussen kruispunt Veldstraat/Pont Zuid en kruispunt Pont Noord/Blijpoel) is vandaag reeds zone 30, maar moet infrastructureel afgedwongen worden.



Figuur 7 : Nieuw snelheidsplan

Parkeren

Het regelen van het parkeren is een beleidsinstrument om de leefbaarheid te waarborgen, lokaal winkelen als zwakke weggebruiker en de beleving van cultuur en natuur mogelijk te maken. Het parkeerbeleid dient geïntegreerd te worden binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het systeem van parkeren moet ondersteund worden door een uit te werken parkeerverwijssysteem. De parkeerproblematiek in De Pinte beperkt zich tot het centrum van de gemeente, het station en de omgeving van het Parkbos.

Enkele jaren geleden werd in overleg met de plaatselijke handelaars kortparkeren d.m.v. een blauwe zone ingevoerd in de Baron de Giey laan tussen kerkplein en de rotonde aan de post. Uit het onderzoek is gebleken dat de gemiddelde parkeerbezetting zeer laag ligt (behoudens op enkele momenten zoals bij het begin en einde van de schooluren). De parkeerplaatsen in dit deel van de Baron de Giey laan bestaan zowel uit langspaarkeerplaatsen als haakse parkeerplaatsen. Deze laatste zijn niet zo veilig te noemen voor fietsers die geconfronteerd worden met achteruitrijdende wagens. Haakse parkeerplaatsen zijn daarom te mijden en worden beter vervangen door langs- en schuinparkeerplaatsen. Dit betekent wel een lichte vermindering van de parkeercapaciteit in de Baron de Giey laan, maar gezien de lage parkeerbezetting zal dit zeker niet leiden tot parkeerproblemen. Verder zijn in het centrum nog voldoende vrije parkeerplaatsen over. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit dringt zich niet op. Wel kan een uitbreiding van kort parkeren (onder de vorm van blauwe zone) overwogen worden voor de Pintestraat en deels het Europaplein. De parking achter het gemeentehuis wordt voorbehouden voor de eigen diensten.

In het kader van de herinrichting van het Kerkplein kan het ook noodzakelijk zijn om een aantal parkeerplaatsen te verplaatsen naar een zone achter de kerk, d.w.z. zonder het parkeeraanbod uit te breiden.

Aan het station worden de parkeerplaatsen wel zeer goed gebruikt, zeker nu sinds begin oktober 2016 zich een verschuiving voordoet vanuit Deinze (waar betalend parkeren is ingevoerd) naar De Pinte (waar het parkeren gratis is). Het ook betalend maken van de parkeerplaatsen aan het station van De Pinte zou zeker een verschuiving van het parkeren met zich meebrengen, in dit geval naar de omliggende woonstraten, wat niet wenselijk is. Mogelijk kan wel in de omliggende woonstraten blauwe zone worden ingevoerd, teneinde bijkomende parkeerdruk te vermijden. De parkeerdruk zal voortdurend opgevolgd worden.

Er wordt in dit beleidsscenario niet gepleit voor bijkomende parkings aan de zuidzijde van het station, wel voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de perrons vanuit de NMBS-parking tussen de twee spoorwegovergangen (aan de Groenstraat). Dit is immers de enige parking in de stationsomgeving die onderbenut wordt. De huidige parkeercapaciteit aan de Gentse Plantsoendienst (ca. 100 pp) dient wel behouden te blijven.

Aan de kant van de Florastraat is een bijkomende autoparking wel aangewezen, om het te verwachten hoger gebruik van het station op te vangen en eventueel ter vervanging van een beperkt deel van het straatparkeren in de Florastraat (ca. 100 PP).

Voor het Parkbos worden twee portalen met parkeergelegenheid ontwikkeld:

- Het huidige portaal Grand Noble op het grondgebied van de stad Gent met ca. 60 parkeerplaatsen kan, indien de tramlijn 7 wordt doorgetrokken tot aan het Parkbos, op termijn vervangen/uitgebreid worden tot een volwaardige P+R.
- Portaal Den Beer : hier wordt een parking aangelegd met een dubbele functie : carpoolparking voor de E17 op weekdays en randparking Parkbos op weekend en andere vrije dagen.

- De parkeerbehoefte voor het speelbos Scheldevelde wordt opgevangen op de nieuwe parking Sportwegel



Legende

	station
	pendelparkings station
	randparking parkbos
	lang parkeren centrum
	nieuwe parking
	kort parkeren (blauwe zone)
	spoorwegen
	kerk
	boskern Parkbos - Grand Noble

Figuur 8 : Parkeerbeleid

Openbaar vervoer

Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De organisatie van het openbaar vervoer zit, op Vlaams niveau, in een overgangsfase van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

Het vervoermodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit vervoermodel betreft een aanbodmodel waarbij ongeacht de vraag openbaar vervoer werd aangeboden. Bovendien zet de overheid met basismobiliteit vooral op openbaar vervoer in, en dus niet op andere modi, om de mobiliteit in Vlaanderen te garanderen. De Vlaamse overheid stelt bovendien vast dat mobiliteit te onafhankelijk bekeken wordt vanuit andere beleidsdomeinen, terwijl deze hier een grote impact op kunnen hebben.

De Vlaamse overheid verschuift met basisbereikbaarheid de klemtoon naar een vraaggestuurd en efficiënter systeem waarbij ook combimobiliteit een rol in opneemt. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen in mobiliteit maar voor de voor- en natrajecten wil de overheid andere vervoermiddelen inzetten zoals autodelen en deelfietsen. Daarnaast heeft basisbereikbaarheid tot doel om een betere afstemming te realiseren tussen verschillende beleidsdomeinen. In eerste instantie wordt hier gedacht aan de afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijk ordening, zowel op korte als lange termijn.

Concreet ziet de Vlaamse overheid vier vervoerlagen, die optimaal op elkaar afgestemd worden, om basisbereikbaarheid te realiseren:

- 1) treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer
- 2) kernnet: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer, waarbij bussen en trams kernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden
- 3) aanvullend net: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen. Ook functionele ritten vallen hieronder
- 4) vervoer op maat: lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvenszones,...

Om lokale besturen nauw te betrekken worden vervoerregio's samengesteld. De leden van deze raad werken mobiliteitsvoorstellen uit voor het aanvullend net en het vervoer op maat en adviseren het kernnet. De vervoerregio is ook verantwoordelijk voor de opmaak van een strategisch vervoerplan voor de regio. Mobiliteit moet hierbij globaal bekeken worden: personenvervoer en logistiek vervoer, naast openbaar vervoer, ook deelfietsen, deelauto's, taxi, ...

Vooraleer basisbereikbaarheid in Vlaanderen wordt uitgerold, wordt de realisatie ervan getest door middel van proefprojecten in 4 vervoerregio's. Met deze proefprojecten zal de concrete invulling van de conceptnota basisbereikbaarheid helder gesteld worden en zal een nieuw regelgevend kader uitgewerkt worden. De decretale aanpassing is voorzien voor 2018.

Uitbouw voorstadsnet Gent

De gewenste verbindende openbaar vervoerstructuur is voor De Pinte vnl. gericht op een vlotte relatie met Gent / Brussel en de omliggende kleinstedelijke gebieden Deinze en Oudenaarde én de onderlinge verbinding met diverse kernen in de regio zoals Sint-Denijs-Westrem, Zwijsnaarde,

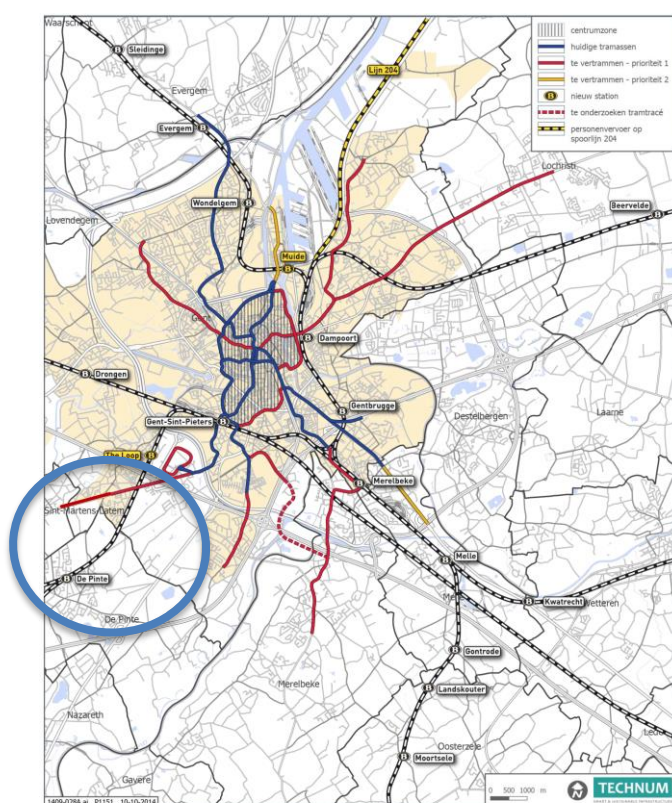
Sint-Martens-Latem, Eke en Nazareth. De onderlinge verbinding tussen De Pinte en Zevegem dient eveneens verbeterd te worden (thans enkel mogelijk via overstap).

De gemeente pleit dan ook voor de uitbouw van de grootstedelijke openbaar vervoerstructuur rondom Gent (cfr. Pegasusplan van De Lijn). Het station van De Pinte zou daar een belangrijk onderdeel van uitmaken (op de lijnen Gent-Deinze en Gent-Oudenaarde). Om echt te functioneren als voorstadsstation moet de frequentie van en naar Gent Sint-Pieters nog verhogen en vooral gelijkmatiger verspreid zijn (vandaag zijn er in daluren drie verbindingen per uur geconcentreerd op één kwartier). Een dergelijk voorstadsnet kan uiteraard ook door de NMBS worden uitgebaat.

Ook de stad Gent heeft in haar nieuw mobiliteitsplan gepleit voor een geactualiseerd Pegasusplan gekoppeld aan een voorstadsnetwerk via de bestaande treinlijnen (op basis van een eigen studie, Projectnota voorstedelijk spoornet, vervoergebied Gent en omgeving, Vectris, 2012). Onlangs heeft de NMBS een studie opgestart omtrent de uitbouw van het voorstadsnet Gent.

In het geactualiseerde Pegasusplan zijn wat het tramnet betreft de volgende assen van belang:

- Tramverlenging lijn 21 tot Zwijnaarde Dorp : vanaf november 2016 in werking
- Vertramming lijn 7 (=lijnenbundel 70) langsheen de N43 tot Sint-Denijs-Westrem.

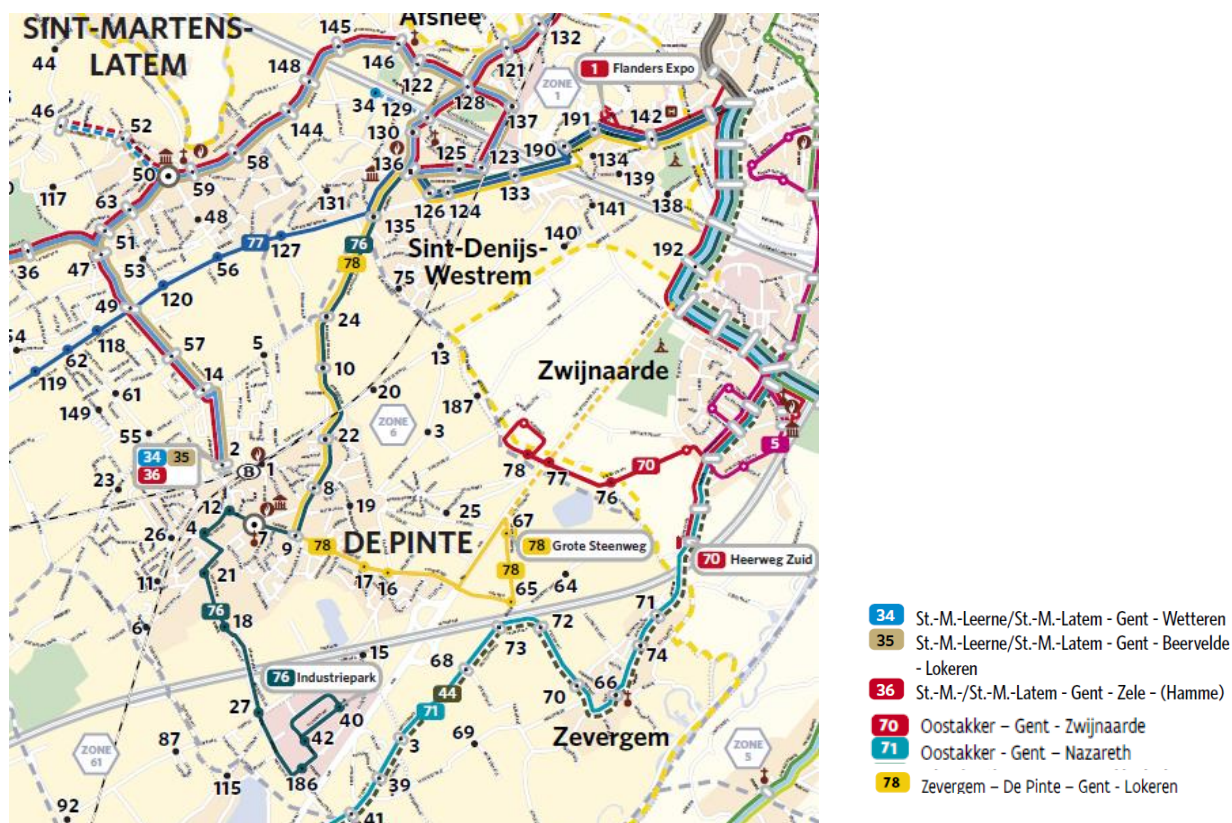


Wat dit laatste betreft wordt voorgesteld om de terminus van deze tramlijn te lokaliseren aan de Rosdamstraat, samen met een voldoende grote P&R. De bereikbaarheid vanuit De Pinte verdient op dat ogenblik nader onderzoek, opdat voldoende potentieel voor deze P&R zowel vanuit de richting Sint-Martens-Latem als uit de richting De Pinte kan ontstaan. Mensen uit De Pinte en uit Sint-Martens-Latem kunnen op die manier hun wagen daar achterlaten en de tram nemen richting het centrum van Gent. Bovendien kan de P&R ook de recreatieve parkeerbehoefte opvangen tijdens de weekends (recreanten voor het Parkbos).

Figuur 9 : Geactualiseerd Pegasusplan met inbegrip van voorstadspoorlijnen
bron : mobiliteitsplan Gent, 2015

Uitbouw busnet

De bestaande buslijnen dienen verder te worden uitgebouwd. Vandaag is het busnet vooral gericht op de verbinding met de stad Gent. Er is geen verbinding tussen de twee kernen. De gemeente vraagt algemeen een betere verbinding met de randgemeenten.



Figuur 10 : Huidige lijnvoering De Lijn (m.i.v. belbushaltes)
bron : De Lijn Oost-Vlaanderen

De eigenlijke kern van De Pinte en dorpskern van Zevegem worden voldoende bediend, maar voor het zuidelijk, westelijk en noordelijk deel van de kern van De Pinte is dat al een stuk minder. Om dit te verhelpen dient enerzijds de frequentie van buslijn 76, die vertrekt in het industrieterrein van Eke, te worden verhoogd (voor het zuidelijk en westelijk deel) en anderzijds de frequentie van de buslijnen 34-35-36.

De ontsluitende buslijnen 34-35-36 vertrekken vandaag aan de spoorwegtunnel Langevelddreef en rijden via de kern van Sint-Martens-Latem naar Gent. Deze buslijn dient te worden opgewaardeerd, waarbij de bus een vertrek- en eindhalte krijgt dicht bij het station van De Pinte dan nu het geval is (zie ook ruimtelijk beleid). Voor zeer specifieke noden (openbaar vervoer op aanvraag) moet de mogelijkheid worden bekeken om de bus te laten stoppen aan de voorkant van het station.

De eindhalte van buslijn 78 Zevegem - De Pinte - Gent - Lokeren, die zich thans situeert aan het kruispunt Grote Steenweg - Den Beer, wordt verplaatst naar het portaal Den Beer, waardoor dit portaal als randparking voor het Parkbos een bediening krijgt door het openbaar vervoer.

Haltevoorzieningen

Haltes van het openbaar vervoer dienen optimaal te worden uitgebouwd. Goede wachtaccommodatie die beschutting bieden tegen weer en wind zijn daarbij onontbeerlijk. Ze dienen eveneens te worden uitgerust in functie van de multimodaliteit, namelijk het mogelijk maken om zonder problemen van het ene op het andere vervoersmiddel over te stappen.

De meeste bushaltes op het grondgebied van De Pinte beschikken over fietsenstallingen en over comfortabele wachtaccommodatie. Het onderhoud ervan is een blijvend aandachtspunt.

Fietsverkeer

Fietsroutenetwerken

De functie van het fietsroutenetwerk is directe en veilige fietsverplaatsingen mogelijk te maken, waarbij het netwerk zo goed mogelijk aansluit op de wenslijnen van het fietsverkeer. Dit betekent dat alle plaatsen waar activiteiten zijn (cfr. ruimtelijke structuur) per fiets bereikbaar moeten zijn, idealiter rechtstreeks onderling verbonden. Aan het netwerk wordt vorm gegeven door de schakels te categoriseren naar drie kwaliteitsniveaus :

- Verbindend stelsel voor doorgaande fietsverbindingen op stads- of regionaal niveau
- Verdelend stelsel voor fietsverbindingen op gemeentelijk niveau
- Ontsluitend stelsel voor fietsverbindingen op wijk en buurtniveau

Belangrijke kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk zijn veiligheid, sociale controle, bereikbaarheid, samenhang en continuïteit, routekeuzevrijheid, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en complementariteit van de fiets als voor- en natransportmiddel.

De hoogste categorie van het verbindend stelsel bestaat uit de fietssnelwegen. Deze vormen de hoofdroutes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en volgen meestal spoorlijnen en kanalen. Het streefbeeld van een fietssnelweg is een fietsverbinding met kwaliteitsvolle infrastructuur (comfortabele breedte en verharding en maximaal afgescheiden van het autoverkeer). Voor de recreatieve fietser bestaat ook nog het fietsknooppuntennetwerk en het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF). Zowel het BFF als het LAF zijn vastgelegd door de provincie.

Als fietssnelweg is het oude spoorwegtracé aangeduid richting Gent. Op dit tracé liggen de zogenaamde Parkbosbruggen, een brug over de E40 en een brug over de R4. Vanaf het station van De Pinte is de spoorweg naar Deinze en die naar Oudenaarde (via Groenstraat – Pintestraat en Nazarethstraat) ook geselecteerd als fietssnelweg. Op korte termijn is het tracé richting Oudenaarde langsheen de spoorweg niet realiseerbaar, omdat er verschillende woningen in de weg staan. De gemeente De Pinte zal trachten via het ruimtelijk beleid zoveel als mogelijk dit spoorwegtracé bouwvrij te houden en stelt daarnaast voor op korte termijn Aan de Bocht – Polderbos – Bommelstraat te selecteren als onderdeel van de fietssnelweg i.p.v. Groenstraat – Pintestraat.

Het jaagpad langs de Schelde is aangeduid als fietsroute over lange afstand.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van bovenlokale fietsroutes voor doelgerichte fietsverplaatsingen. Het netwerk richt zich op fietsverplaatsingen tussen woonkernen en attractiepolen (stations, scholen, carpoolparkings, regionale bedrijventerreinen,...). Het BFF valt voor een stuk samen met de lokale wegen type II:

- Langevelddreef – Groenstraat – Polderdreef – Den Beer – Veldstraat (verbinding Sint-Martens-Latem – De Pinte – Zevergem)
- Baron de Giey laan tussen spoorwegbrug en Sint-Denijs-Westrem
- Pont-Noord (verbinding Zevergem – Zwijnaarde)
- Keistraat vanaf de spoorwegbrug richting Nazareth

De N60 wordt niet geselecteerd als bovenlokale fietsroute, maar wordt vervangen door twee alternatieve routes, één ten noorden en één ten zuiden ervan:

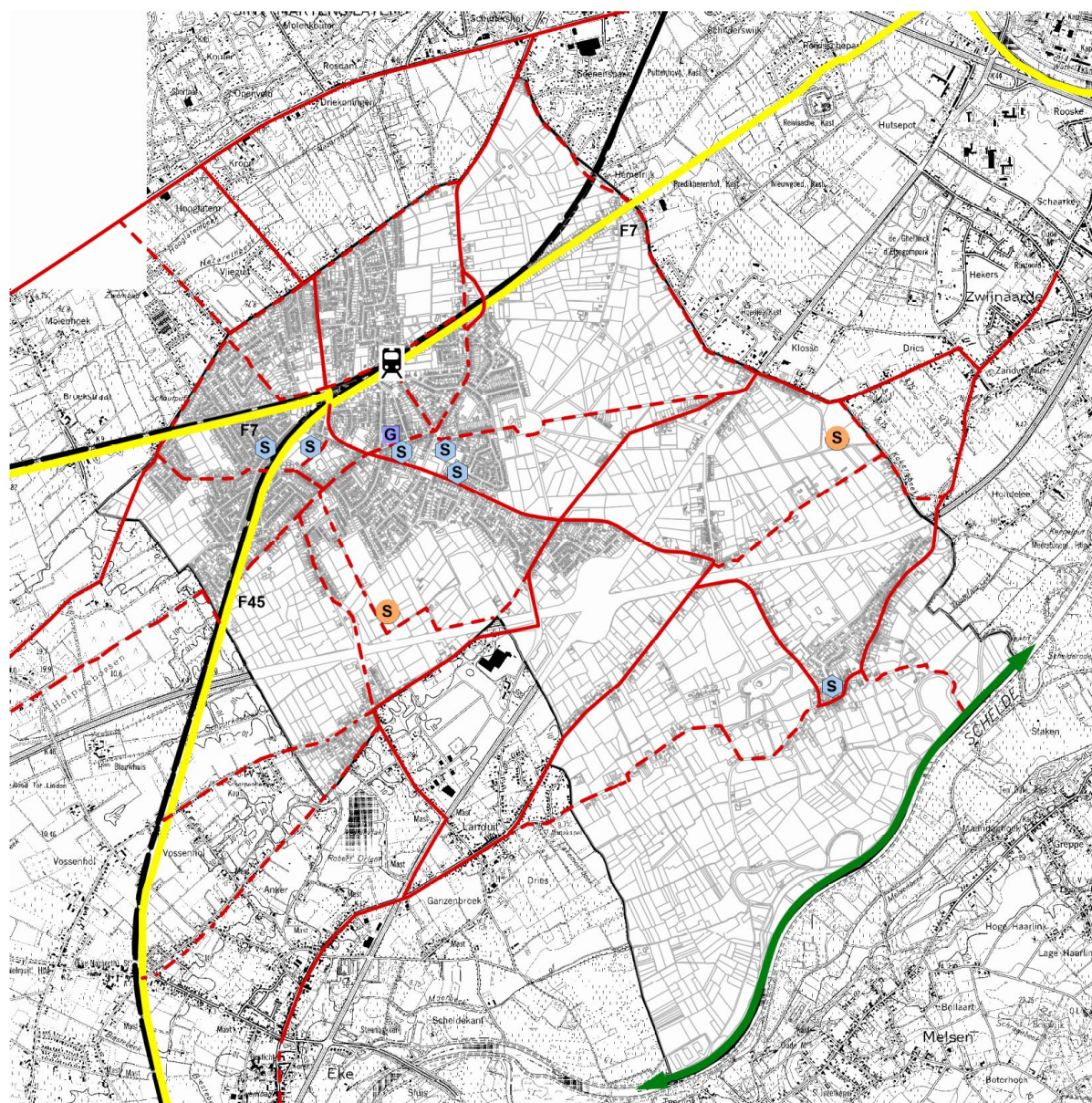
- Weefstraat (grondgebied Nazareth) – Heirweg – 't Kruisken – Mieregoed
- Grote Steenweg (N60c)

De lokale fietsroutes verkleinen de mazen van het fietsroutenetwerk en ontsluiten wijken en buurten. Een lokale functionele fietsroute (LFF) is een route gericht op doelgericht, lokale fietsverplaatsingen in functie van het werk, de school, de winkel, sportcentrum, openbaar vervoer, carpoolparking en vrije tijd in het algemeen (al of niet over de grenzen van één gemeente heen) en voldoet aan de volgende afwegingscriteria :

- 1) De lokale fietsroute sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF of LAF)
- 2) De lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) of het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF) tenzij het wenselijk is om een extra sociaal veiliger of verkeersveiliger fietsroute aan te bieden

In De Pinte worden naast de scholen en het station, ook gemeentelijke voorzieningen zoals het gemeentehuis en het sportcentrum Moerkensheide, door een fijnmazig net met het woonweefsel verbonden. Tot het lokaal fietsroutenetwerk behoren o.a.:

- Keistraat vanaf spoorwegbrug richting Gent
- Twee Dreven - Spoorweglaan – Florastraat
- J. Anthierenslaan
- Baron de Giey laan tussen kerkplein en spoorwegbrug
- Kasteellaan – Scheldeveldedreef
- Nieuwstraat
- Heirweg
- Bommelstraat
- fietspad doorheen verkaveling Moerkensheide – Hageland
- Landuitstraat – Pont-Zuid
- Blijpoelstraat
- Boeregemstraat
- Klossestraat
- Hondeléststraat



Legende

- spoorweg
- fietssnelweg F7 + F45
- lokale fietsroute
- functionele fietsroute (BFF)
- langeafstandsfietsroute
- school
- gemeentehuis
- sportinfrastructuur

Figuur 11 : Fietsroutenetwerk

Fietsvoorzieningen

Een fietsroute vereist niet steeds een fietspad of andere nieuwe fietsvoorzieningen. In een zeer rustige woonwijk of op een landbouwweg kan gemengd verkeer bijvoorbeeld voldoende veiligheid bieden voor de fietsers, ook op een fietsroute. Een voorbeeld hiervan is Mieregoed. Enkel wanneer het conflict met het gemotoriseerd verkeer te hoog is (ofwel op het vlak van snelheid, ofwel omwille van de intensiteiten) is een fietspad of een aangepaste weginrichting wel een vereiste om de veiligheid van de fietsers op een fietsroute te garanderen.

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgesteld wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen, waar voorgaande oplossingen niet haalbaar zijn.

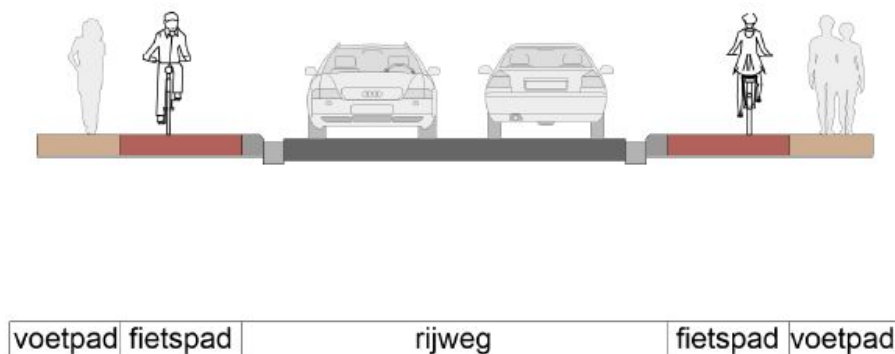
Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	X	≥ 25 (aanbevolen: 50)	≤ 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	niet van toepassing				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	≥ 250	200	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	170 – 200 ²	170	/	/	≤ 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussen- strook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

Tabel 3: Inrichtingseisen fietsvoorzieningen

Bron: Vlaams gewest, MOW, Vademecum fietsvoorzieningen,

Op de meeste geselecteerde bovenlokale fietsroutes in De Pinte zijn al fietspaden aanwezig, maar dikwijls wordt de aanbevolen breedte echter niet gehaald (Polderdreef, Pont-Noord, Den Beer, Heirweg). Tenzij een volledige herinrichting van deze straten noodzakelijk is, is een verbreding van de fietspaden omwille van moeilijke en langdurige onteigeningen op korte termijn niet haalbaar. Waar wel ruimte voorhanden is voor een breder fietspad, is in de Baron de Giey laan (deel grens met Gent), de Langevelddreef, de Klossestraat, en de N60c (Grote Steenweg). Voor de Langevelddreef wordt hieronder een mogelijk typedwarsprofiel weergegeven. De rooilijnbreedte is overwegend ca. 12 m. Waar die ruimer is, kan ook een parkeerstrook worden overwogen.



Figuur 12 : Voorstel van nieuw dwarsprofiel voor de Langevelddreef

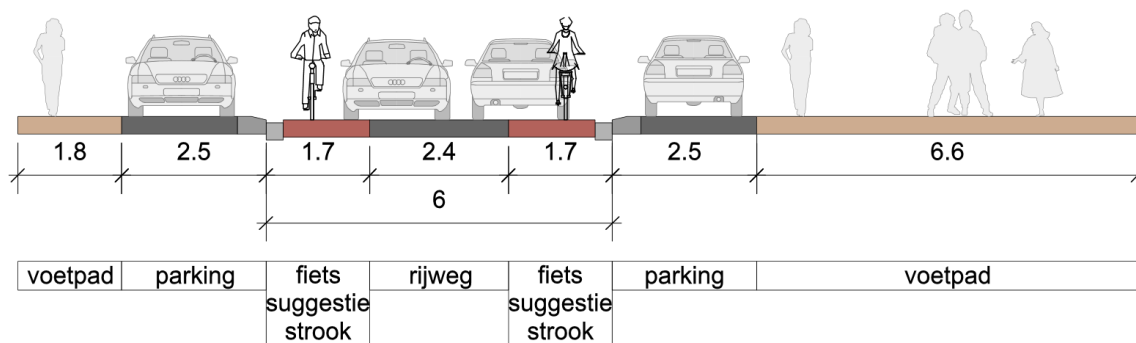
De smalle fietspaden in de spoorwegtunnel zijn recent verbreed en de voetgangerstunnel thv de Langevelddreef werd fietsvriendelijker gemaakt.

De fietspaden in de Baron de Giey laan tussen rotonde Keistraat en rotonde De Post, en de Veldstraat voldoen voor het grootste deel aan de minimale norm voor een dubbelrichtingsfietspad.

Fietspaden ontbreken nog in

- de Bommelstraat tussen Pintestraat en de spoorweg (tijdelijk onderdeel van de fietssnelweg naar Oudenaarde)
- Pont-Noord buiten de bebouwde kom en het verlengde ervan op het grondgebied van de stad Gent (Heirweg-zuid, in samenspraak met de stad Gent en AWW)
- Heirweg – 't Kruiken

In de Baron de Giey laan tussen kerkplein en rotonde de post kunnen fietssuggestiestroken het comfort en de veiligheid van de fietser verbeteren. Dit concept kan ook worden toegepast in de Pintestraat tussen Bommelstraat en de kerk, en in de J. Anthierenslaan.



Figuur 13 : Voorstel van nieuw dwarsprofiel voor de Pintestraat en de Baron de Giey laan tussen kerkplein en rotonde de post

Fietssuggestiestroken zijn ideaal voor wegen die te breed of te druk zijn om het verkeer zonder voorzieningen te mengen en te smal om goed te scheiden. Ze leveren de volgende voordelen op:

- De straat wordt visueel versmald om de snelheid van het autoverkeer te temperen
- Automobilisten worden attent gemaakt op de mogelijke aanwezigheid van fietsen;
- Fietzers wordt het gevoel gegeven dat ze een eigen plek hebben.

Voor de Kerkelstraat tussen de N60 en de Hondeleestraat (op de grens met de stad Gent) zal worden afgestemd met de plannen van de stad Gent en de VLM. Het mobiliteitsplan van de stad Gent heeft deze straat als verbindingsweg naar Zwijnaarde niet bevestigd en de VLM heeft in haar functietoekenningsplan het voorstel geformuleerd van selectieve toegankelijkheid door het plaatsen van een tractor-/ busluis ter hoogte van de Mijlgrachtstraat (grondgebied Gent).

Wat fietsvoorzieningen in de Keistraat betreft, moet een onderscheid worden gemaakt in verschillende delen:

- tussen de Baron de Giey laan en de Rosdamstraat: hier ontbreekt nog een stukje (dubbelrichtings-)fietspad (grondgebied Gent)
- tussen de Rosdamstraat en de Langevelddreef: fietspaden zijn conform
- tussen de Langevelddreef en de spoorwegbrug : fietspad te ontdebellen bij ontwikkeling Hooglatem (kant Sint-Martens-Latem)
- tussen spoorwegbrug en Bommelstraat : fietspaden zijn conform

- tussen de Bommelstraat en de grens met Nazareth : in overleg met de gemeente Nazareth en Sint-Martens-Latem is een overkoepelende visie noodzakelijk over de functie van de weg en de bijhorende fietsvoorzieningen

De fietssnelweg tussen Gent en De Pinte is in volle ontwikkeling. Langsheen de Oude Gentweg is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad recent aangelegd, gevolgd door een stukje fietsstraat en een fietsweg tussen het Louis Van Houttepark en de Stationsstraat. Daarna volgt op korte termijn het deel richting Deinze. Hiervoor werd reeds door de provincie een concreet ontwerp uitgewerkt (en goedgekeurd in de RMC van december 2017), waarbij de Stationsstraat als fietsstraat wordt heringericht evenals de Nijverheidsstraat. Voorbij de Nijverheidsstraat wordt langs de sporen de fietssnelweg richting Deinze verder uitgebouwd. Voorgesteld wordt om richting Oudenaarde de straat Aan de Bocht ook als fietsstraat in te richten.

In functie van de recreatieve uitbouw van de Scheldevallei kan een fietsersbrug of een veer over de Schelde ter hoogte van Zevergem zeer interessant zijn. Het huidig traject van de jaagpaden langs de Schelde tussen de bruggen van Zwijnaarde en Eke is één van de langste waterwegstukken zonder oversteekbaarheid in Vlaanderen.

Oversteekbaarheid

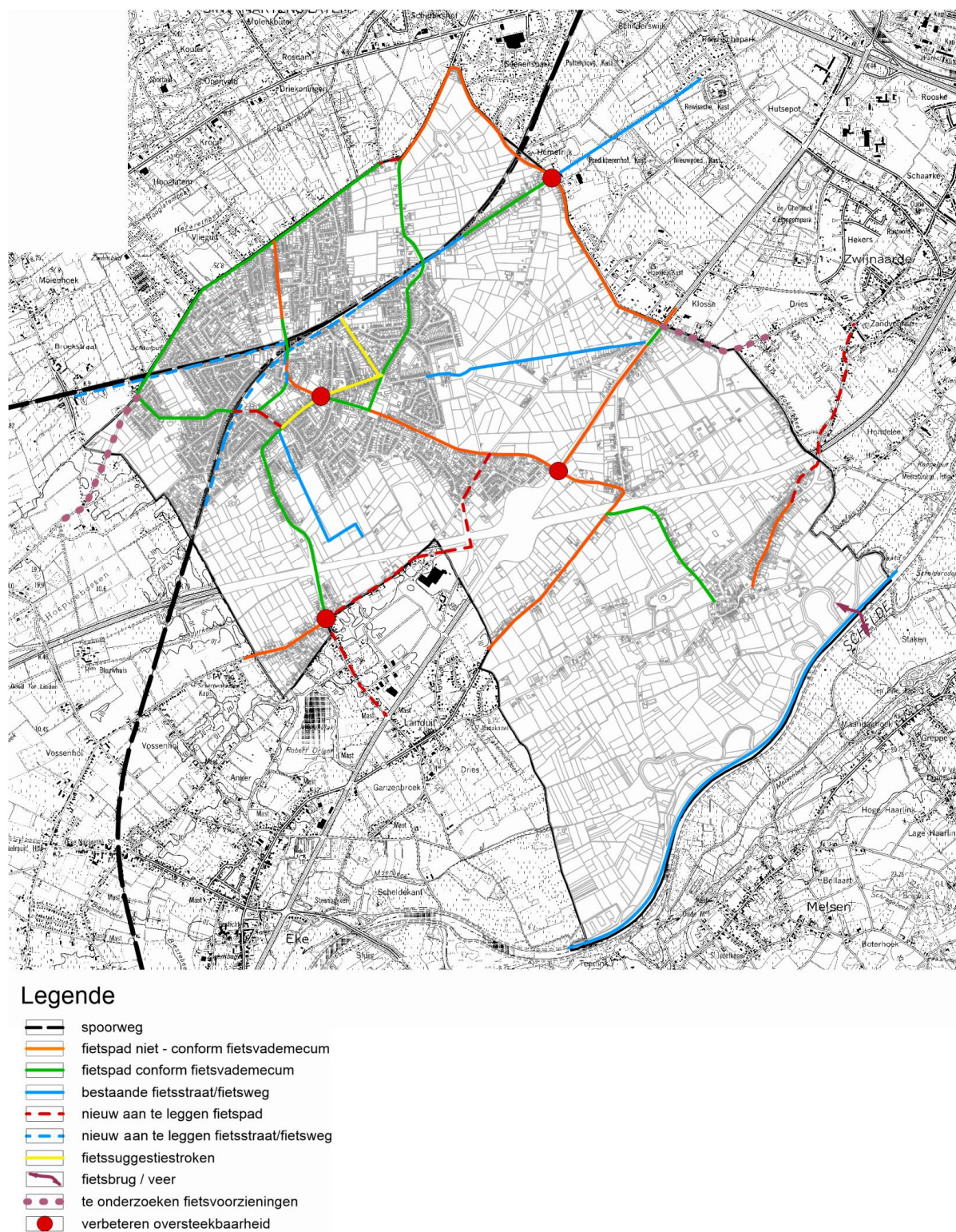
De oversteekbaarheid van belangrijke wegen dient te worden verbeterd, niet alleen voor fietsers. Daartoe worden onveilige kruispunten worden heringericht ter verhoging van de algemene verkeersveiligheid. Wij denken hierbij aan de kruispunten

- Zwarte Gat (quasi afgewerkt)
- Aansluiting verkaveling Langevelddreef (recent heringericht)
- Kerkplein
- Fietssnelweg met de Klossestraat (na aanleg Parkbosbruggen)
- Kruispunt N60 Den Beer : voor dit kruispunt kan onderzocht worden of een ongelijkgrondse kruising van de N60 tussen de nieuwe carpoolparking en het Parkbos haalbaar is voor voetgangers en fietsers

Fietsstallingen

De gemeente De Pinte beschikt reeds over heel wat fietsstallingen bij belangrijke polen (zoals in kernen, bushaltes, sportvoorzieningen, scholen, musea,...). In totaal zijn er 478 fietstenstallingen in de deelgemeente De Pinte (exclusief de stationsomgeving) en 46 stallingen in Zevergem. In de meeste omstandigheden voldoet het aantal vandaag aan de vraag. Regelmatig zal nagegaan worden of geen bijkomende fietsstallingen noodzakelijk zijn.

Enkel aan het station werd aan de kant van de Florastraat een tekort aan fietsstallingen geconstateerd. Bijkomende fietsstallingen, o.a. onder de vorm van fietslockers zal het gebruik van de fiets van en naar het station nog aantrekkelijker maken.



Figuur 14 : Maatregelen fietsvoorzieningen

Voetgangersverkeer

Verblijfsgebieden en schoolomgevingen

In de kernen moet er speciale aandacht gaan naar de voetgangers. Straten moeten ingericht worden in functie van voetgangers met oog voor een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte. Dit betekent in eerste instantie voldoende brede voetpaden (1,50 m aan beide zijden van de weg), ook op de looplijnen van en naar het station, zoals de J. Anthierenslaan en de Florastraat. Ook een continu onderhoud van de voetpaden is hierbij belangrijk.

Ook in de omgeving van de scholen primeert de veiligheid van de zwakke weggebruiker en deze dienen in functie hiervan te worden ingericht (signalisatie en markering, brede voetpaden, goed onderhoud, ...). De meeste schoolomgevingen in De Pinte hebben reeds in het verleden een veiligere inrichting gekregen, behalve in Zevergem. Toch is het autogebruik in de woon-schoolrelatie nog steeds zeer hoog. Er dient daarom vooral gewerkt te worden op het vlak van gedragsbeïnvloeding (zie verder bij flankerende maatregelen).

In volgende paragrafen wordt aangegeven hoe in de dorpkernen van De Pinte en Zevergem kwaliteitsvolle verblijfsgebieden kunnen worden uitgebouwd door verschillende netwerken onderling te verweven en te versterken, ondersteund door een duidelijke groenstructuur en enkele strategische projecten. Maar ook het Parkbos kan als een verblijfsgebied worden beschouwd en wordt daarom apart behandeld.

Dorpskern De Pinte

De dorpskern van De Pinte wordt een aangepaste omgeving door het openbaar domein meer in te richten op maat van de fietser en de voetganger. Dit gebeurt door het gebied tussen de Groenstraat – Polderdreef, het station en de Vredestraat – Baron de Giey laan aan te duiden als zone 30-gebied, zonder te raken aan de verkeerscirculatie voor het autoverkeer. Zone 30 betekent in eerste instantie gemengd verkeer (auto's en fietsers) en met brede voetpaden. Waar nodig (straten met een lang, rechtlijnig profiel), dient de snelheidsbeperking te worden afgedwongen door infrastructurele maatregelen.

Het kerkplein is vandaag één van de drukste kruispunten in de gemeente. Er heerst een gevoel van onveiligheid, vooral bij de fietsers. Dit komt omdat de grootste fietsersstromen Pintestraat – Baron de Giey laan conflicteren met de autostroom Groenstraat- Polderdreef. De auto is te ook nadrukkelijk aanwezig op het plein. Een autogerichte oplossing, zoals rondgaand verkeer over het plein is af te raden, omdat dit het autoverkeer nog meer zou benadrukken en de kwaliteit van het kerkplein niet ten goede zou komen. Een mogelijke verbetering van de situatie kan erin bestaan om ofwel

- Op korte termijn de *voorrangsregeling te wijzigen* en voorrang te verlenen aan de richting Pintestraat – Baron de Giey laan (en vice versa). Auto's komende uit de Groenstraat of de Polderdreef dienen bijgevolg te stoppen op het plein en voorrang te geven aan de fietser die de route Pintestraat – Baron de Giey laan volgen.
- Op middellange termijn het principe van *shared space* toe te passen (na herinrichting). Shared space is een in Nederland ontwikkeld verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. Door het weghalen van aanwijzingen voor de automobilist wordt het straatbeeld onoverzichtelijker en neemt hierdoor de subjectieve veiligheid af. Doordat de subjectieve veiligheid afneemt zal een weggebruiker alerter en voorzichtiger rijgedrag vertonen, waardoor de objectieve veiligheid juist toeneemt. Belangrijk onderdeel is dat de inrichting van de openbare ruimte uitnodigt tot sociaal gedrag. De weggebruiker moet aan de omgeving kunnen zien wat gepast en ongepast is.

Door middel van sociale interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers en het maken van oogcontact moet worden bepaald wie voorrang heeft en wat het gewenst gedrag is. De wegen zijn vrij van asfalt en er zijn geen stoepranden. De verschillende verkeersdeelnemers maken allemaal gebruik van dezelfde straat en voorschriften over het gebruik van die straat ontbreken. Doordat het gevoel van onveiligheid hierdoor toeneemt voelt de automobilist zich uitgenodigd voorzichtig te rijden. Een inrichting van het kerkplein als shared space zal wellicht ook minder parkeerplaatsen betekenen op het plein. Deze kunnen vervangen worden door evenveel parkeerplaatsen achter de kerk.

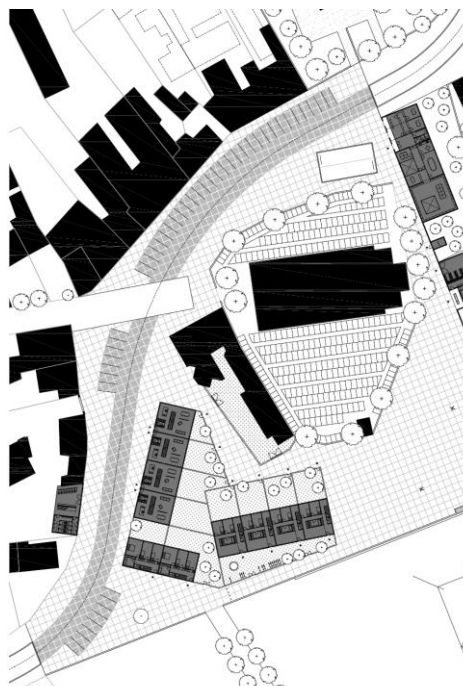


Aan het Europaplein krijgen de verkeerslichten een dynamische regeling, d.w.z. voertuigafhankelijk, zodat geen enkele wagen meer alleen voor het rood staat. Dit is een kortetermijnmaatregel, voorafgaand aan een globale herinrichting van het plein.

In de Baron de Giey laan en de Pintestraat wordt het comfort en de veiligheid van de voetgangers en de fietsers verhoogd door het haaks parkeren in de straat af te schaffen en overal vervangen door langs- en schuinparkeren. Dit verhoogt niet alleen de veiligheid (het achteruitrijden bij haakse parkeerplaatsen is immers steeds een gevaarlijk maneuver), maar vergroot ook de wandelruimte en flaneerruimte voor de voetgangers. Niet ver van de schoolomgevingen en het OCMW is er aan de Sportweg mogelijk plaats voor een langparkeerplaats voor het centrum en voor het speelbos Scheldevelde.

De Stationsstraat, de Nijverheidsstraat en Aan de Bocht worden omgevormd tot fietsstraat (als onderdeel van de fietssnelweg Gent-Deinze en Gent – Oudenaarde). In de Stationsstraat wordt het bestaande fietspad een voetpad. De Florastraat krijgt een volwaardig voetpad, net als de J. Anthierenslaan.

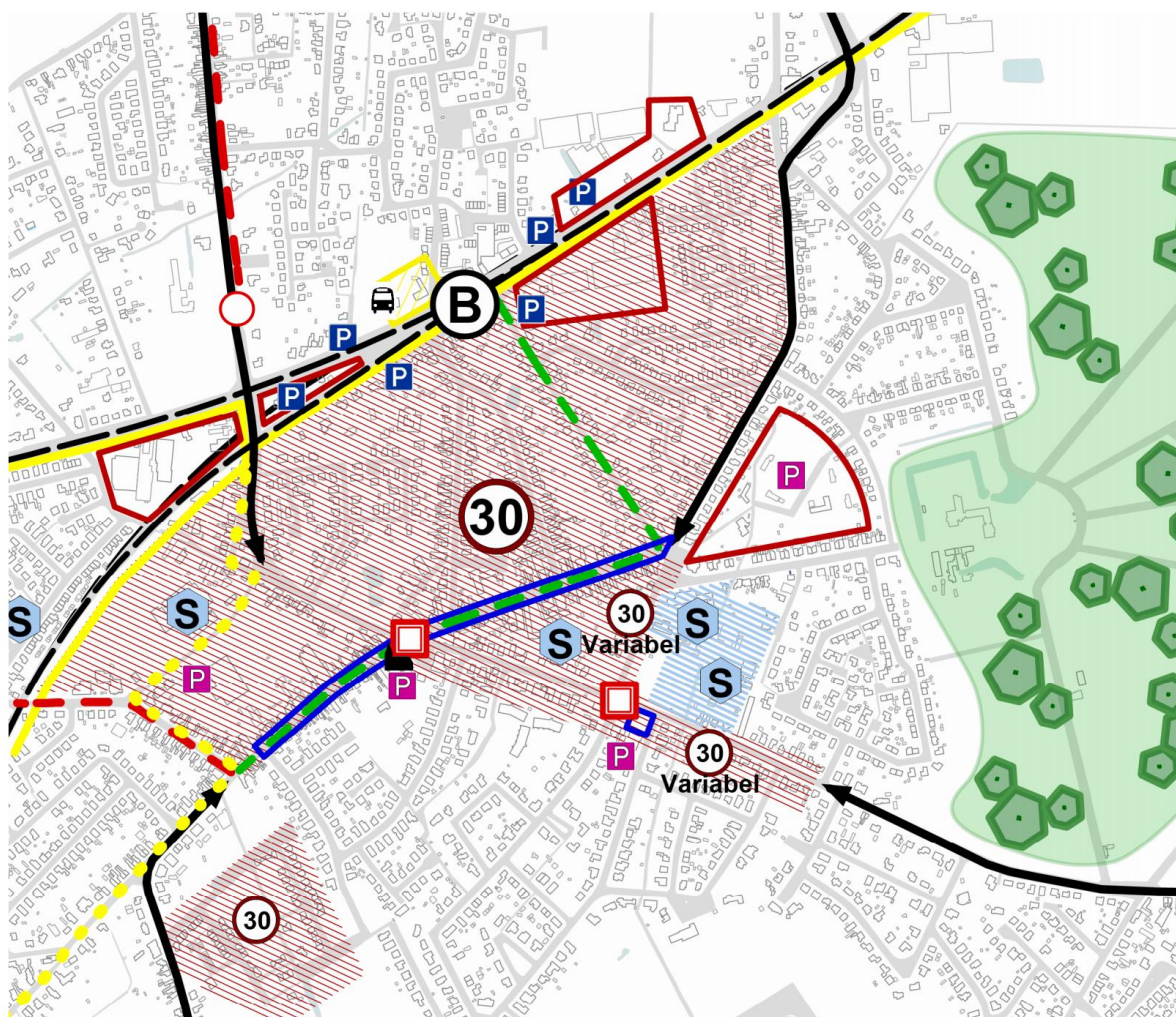
Dorpskern Zevergem



De kern van Zevergem heeft duidelijk nood aan meer groen, aan een zachtere openbare ruimte. Het openbaar domein in de kern staat er voornamelijk in het teken van de auto en die auto respecteert bovendien niet de snelheidsbeperking van 30 km/u in de schoolomgeving.

Er werd reeds in het kader van de opmaak van het RUP voor de dorpskern van Zevergem een voorstel tot herinrichting van het dorpsplein opgemaakt (conceptuele schets). Deze schets gaat voor één groot mineraal plein waarover de doorgaande weg loopt die echter ongeschikt is aan de verblijfsfunctie (shared space). Het parkeren wordt langs de straat ingepast onder de vorm van een 45-tal dwarsparkeerplaatsen.

In afwachting van deze herinrichting kan de schoolomgeving veiliger worden gemaakt door aanleg van een verkeerstafel ter hoogte van de schooltoegang, die gepaard gaat met een versmalling van de rijweg, of een andere snelheidsremmende maatregel.



Legende

	station		pendelparkings station
	aan te pakken kruispunten		lang parkeren centrum
	aanleg fietspad		kort parkeren (blauwe zone)
	fietsuggestiestroken		projectzones
	fietsssnelwegen		spoorwegen
	tijdelijke omleiding fietssnelweg 45		aanleg bushalte (terminus) + K&R
	zone 30		kerk
	aanpak schoolomgeving		scholen
	boskern Parkbos - Grand Noble		aangepast kruispunt - rotonde
	lokale ontsluitingswegen		

Figuur 15 : Maatregelen dorpskern De Pinte

Parkbos

Ook het Parkbos wordt één groot verblijfsgebied. Bezoekers met de wagen worden opgevangen aan de rand ervan (langs de N43 Kortrijksesteenweg), op de parking Den Beer en op de nieuwe parking Sportwegel (i.f.v. het speelbos aan Scheldevelde). In het gebied wordt een algemene snelheidsbeperking tot 50 km/u ingesteld op alle wegen waar gemotoriseerd verkeer wordt toegelaten, dus ook op de Klossestraat, de enige weg in het gebied (behoudens de N60) waar nog doorgaand verkeer wordt toegelaten.

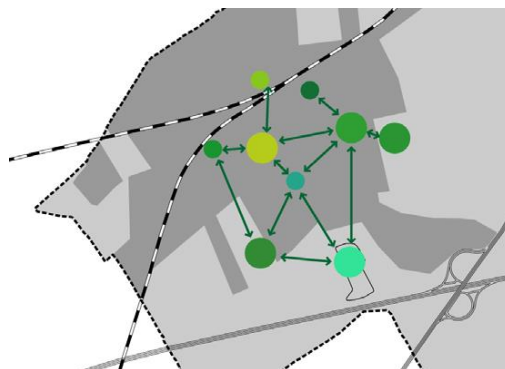
Fietzers kunnen wel doorheen het gebied rijden, in de eerste plaats via de fietssnelweg vanuit Gent op de oude spoorwegbedding. Eens de zgn. Parkbosbruggen over de R4 en de E40 zullen zijn aangelegd, mag een forse toename van het aantal fietsers verwacht worden op de fietssnelweg, ook buiten de weekends en andere vrije dagen. Het conflict met het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Klossestraat zal hierdoor toenemen. Slimme verkeerslichten, die fietsers op afstand detecteren en voorrang geven op het gemotoriseerd verkeer op de Klossestraat, kunnen dit conflict verhelpen.

In het Parkbosgebied wordt verder een recreatief netwerk uitgewerkt voor voetgangers en ruiters. De kruisingen met belangrijke wegen voor het gemotoriseerd verkeer worden veilig ingericht (bv. Baron de Gieyalaan).

Voetgangersnetwerk – Trage wegen

In samenhang met het ruimtelijk structuurplan wordt voor de kern van De Pinte (het 'woontapijt') een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer uitgebouwd, geënt op centrale groene pleinen op de overgang tussen verschillende wijken (bestaande of nog te creëren), het verbinden van doodlopende circuits (pijpenkoppen), uitbouwen van wijkpatio's aan de binnenzijde van bouwblokken, ... Door de verschillende verbindingen tussen deze ankerpunten optimaal in te richten voor langzaam verkeer wordt de basis gelegd voor een groen publieke ruimtenetwerk als een groene dooradering doorheen het woontapijt. Tot deze (potentiële) groene ankerpunten behoren o.m. :

- Bos aan Moerkensheide
- Plas Hageland
- Hof te Groene Walle
- Kasteelpark Viteux
- Sportwegel
- Rusthuis met park aan Scheldevelde
- Bosje naast Politie Schelde-Leie
- Nog te ontwikkelen gebied op de terreinen van de Gentse plantsoendienst
- Plas aan park te Poldere



Voor de kern van Zevergem wordt geen specifiek netwerk ontwikkeld gezien de reeds bestaande structuren, o.m. dorpsplein en Kerkdreefken, doorsteken tussen Pont Noord en de wijk Het Wijngaardeke, ...

Via het tragewegenplan uit 2011 (zie oriëntatienota) werd dit fijnmazig netwerk voor de kern van De Pinte en Zevergem al grotendeels concreet ingevuld.

Voor de Scheldevallei en het Parkbos is een nieuw netwerk in uitbouw o.m. via concrete initiatieven van de Vlaamse Landmaatschappij.

7. Flankerende maatregelen

Vervoersmanagement met bedrijven, diensten en scholen

Op het vlak van mobiliteitsmanagement of vervoersmanagement wordt hard ingezet op de scholen. Vandaag reeds zijn alle leerkrachten van de gemeenteschool opgeleid als gemachtigd opzichter. Ook in de scholen van het vrije net hebben personeelsleden een opleiding gevolgd.

Verder kan in overleg met de scholen nagedacht worden over het opstellen van een **schoolvervoersplan**. Een schoolvervoersplan is een geheel van maatregelen dat ervoor moet zorgen dat de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en op de routes van en naar school verhoogt en dat het aantal milieubewuste verplaatsingen naar school toeneemt en zo de autodruk aan de schoolpoort doet afnemen. Een schoolvervoersplan veronderstelt een grotere betrokkenheid van kinderen en ouders, zowel bij het opstellen als het doorvoeren van het plan.

Vooraf voor het GO! Atheneum in de Kasteellaan is de opmaak van een schoolvervoersplan een opportuniteit. De school neemt hiervoor het initiatief en maakt dit op in samenspraak met het gemeentebestuur. Het is een snelgroeiende school. Begin jaren 2000 had de school 205 leerlingen, in 2015 waren het er al 620.

Diensten zoals het autodelen en het Fietspunt aan het station behoren eveneens tot het thema mobiliteitsmanagement.

Het **Fietspunt** aan het station van De Pinte opende officieel op 16 mei 2014. In 2016 besliste de NMBS echter om de financiering stop te zetten. De gemeente heeft het project ondertussen overgenomen. Met de financiële steun van de provincie wordt dit project verder opgenomen door de gemeente.

Op 2 mei 2016 startte in de gemeente De Pinte een **autodeelproject** op met twee wagens en twee voorbehouden parkeerplaatsen op het gemeenteplein met wisselend succes. Het project zal geëvalueerd worden.

Samen met de overige partners van het **Parkbos** wordt ingezet op een hoger gebruik van de fiets van en naar, en in het Parkbos.

Tarifering openbaar vervoer

De gemeente zorgt in het kader van het '**derdebetalerssysteem**' voor een gemeentelijke tegemoetkoming inzake openbaar vervoer. Deze tegemoetkoming wordt geëvalueerd.

De gemeente vraagt aan de NMBS en De Lijn om deel te mogen uitmaken van de **city passformule** voor de Gentse regio. Met een city pass zouden alle Pintenaars voor 60 euro per maand zowel trein, bus als tram kan nemen binnen de agglomeratie Gent.

Algemene sensibilisering door middel van campagnes

Communicatie en sensibilisering vormen belangrijke pijlers binnen het flankerend beleid. Zij kunnen immers het effect van concrete – al dan niet infrastructurele – maatregelen gevoelig versterken. Efficiënt, tijdig en correct informeren over veranderingen of alternatieven is daarbij een basisdienstverlening.

Vandaag worden de volgende campagnes in de gemeente gevoerd of ondersteund:

- Wijzigingen in de bediening van De Lijn worden opgenomen op de gemeentelijke website, folders van De Lijn zijn verkrijgbaar in het gemeentehuis
- Campagnes op scholen zoals Octopus

De gemeente zal ook participeren in bijkomende, bestaande initiatieven zoals 'week van de mobiliteit', STRAP-dag, en specifieke periodes gebruiken om gerichte acties te voeren :

- 'terug naar school'
- vakantieperiodes : de straat als speelterrein (speelstraten)
- Promo-actie ' De burgemeester & schepenen gaan met de fiets'
- Autoloze schooldag/zondag
- Eigen actie met medewerking van de lokale middenstand

Bij invoering van de zone 30 in de dorpskernen zal de nodige richtbaarheid en informatie aan de bewoners en weggebruikers worden verstrekt.

Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Verkeerseducatie in relatie tot verkeersveiligheid is een ander item. De initiatieven naar educatiemateriaal dienen verder uitgebouwd te worden. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde beschikt bijvoorbeeld over pakketten voor scholen rond verkeers- en mobiliteitseducatie. De lokale politiezone Schelde-Leie voorziet verschillende sessies verkeersopvoeding per school tijdens het schooljaar (verkeersles + fietsexamen).

Bij de organisatie van **evenementen** dient de verkeersveiligheid in alle facetten aandacht te krijgen. Dit kan vorm krijgen in het opstellen van veilige alternatieve routes, tijdelijke fietsstallingen, wegomleggingen, het organiseren van openbaar vervoer, maar ook in het houden van extra alcohol- en snelheidscontroles. Dit is uiteraard een taak van de lokale politiezone Schelde-Leie.

De gemeente zal ook specifieke promotie voeren omtrent elektrische fietsen d.m.v. groepsaankopen (cursussen voor bejaarden, dienstfietsen voor gemeentelijk personeel), het aankopen van plug-in hybride en elektrische dienstvoertuigen evenals dienstvoertuigen op CNG, het voorzien van laadpunten voor zowel **elektrische fietsen als wagens**.

Controle en handhaving

De aandacht van de lokale politiezone Schelde-Leie gaat uit naar regelmatig terugkerende controles op snelheid en fout parkeren. De **snelheidscontroles** zijn een combinatie van aangekondigde en niet aangekondigde snelheidscontroles door politiediensten. Inzake foutparkeren wordt gefocust op fiets- en voetpaden en parkeren op verhoogde berm in de bebouwde kom.

Het **handhaven** van de blauwe zone (zone met parkeerschijf) in het centrum van de gemeente en aan het station gebeurt op regelmatige wijze door een externe firma en dit systeem wordt verdergezet.

Beleidsondersteuning

De gemeente De Pinte participeert nadrukkelijk verder in het gestructureerd overleg met de buurgemeenten Gent en Sint-Martens-Latem over het Parkbos in de **werkgroep mobiliteit**.

Het opzetten van een gestructureerd overleg met de andere buurgemeenten is ook essentieel aangezien verkeers- en mobiliteitsproblemen de gemeentegrenzen overschrijden: wegen stoppen niet aan de gemeentegrens, buslijnen lopen door, verplaatsingen zijn gemeentegrensoverschrijdend, ... Zo kan overleg worden georganiseerd over de functie en inrichting van de Keistraat met de buurgemeenten Nazareth en Sint-Martens-Latem.

Op gemeentelijk vlak functioneert een **mobiliteitsraad** die maandelijks samenkomt met eigen agendapunten of adviesvragen van het schepencollege. In de mobiliteitsraad zetelen afgevaardigden van andere gemeentelijke adviesraden, alle scholen, fietsersbond, de lokale politiezone Schelde-Leie. Deze mobiliteitsraad blijft functioneren als belangrijk adviesorgaan.

8. Actieplan

De lijst van maatregelen vloeit voort uit het beleidsscenario. De maatregelen worden onderverdeeld naar de drie werkdomeinen: ruimtelijke, verkeers- en flankerende maatregelen. De maatregelen worden opgesomd en daarnaast worden de verantwoordelijke partners, termijnen, prioriteiten en zo mogelijk de kostprijs aangegeven.

De actietabel bevat volgende informatie:

- Inzake de verantwoordelijke partners wordt de leidende actor aangeduid, die de overige factoren zoals prioriteit, termijn en kostprijs van die maatregel in de maatregelentabel heeft ingevuld. Daarnaast wordt (worden) ook de participerende actor(en) per maatregel aangegeven.
- Wat de termijn betreft onderscheiden we:
 - korte termijn (KT) = 2018 – 2020
 - middellange termijn (MT) = 2021 – 2023
 - lange termijn (LT) = na 2023
- De prioriteit heeft eerder betrekking op het ondernemen van actie. Voor een lange termijnmaatregel met hoge prioriteit kan het bijvoorbeeld nodig zijn om nu al actie te ondernemen zodanig dat deze maatregel op lange termijn verwezenlijkt kan worden.
- Ook de kostprijs wordt indien mogelijk weergegeven.
- Vervolgens is er de kolom “Opmerkingen” waarin de samenwerkingsovereenkomsten worden aangegeven welke toepasbaar zouden kunnen zijn. Ook andere algemene of specifieke opmerkingen inzake de maatregel worden in deze kolom opgenomen.
- De maatregelen worden vervolgens gekoppeld aan de doelstellingen van verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Per maatregel wordt de doelstelling weergegeven die door die maatregel het meest wordt nagestreefd.

Actieprogramma ABC

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	1) Opmaak RUP Centrumbocht	in procedure	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	2) ontwikkeling Florastraat met pendelparking station	na opmaak RUP centrumbocht	Bereikbaarheid		Middel	Projectontwikkelaar	NMBS Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	3) Aanleg bushalte (terminus) en K&R kant Florastraat		Bereikbaarheid	27 000,00 €	Hoog	VVM - De Lijn	Lokale politie Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	4) Ontwikkeling gronden NMBS-parking		Bereikbaarheid		Middel	NMBS	Projectontwikkelaar Gemeente	LT - meer dan 6 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	5) Ontwikkeling projectzone Gentse Plantsoendienst met behoud aantal parkeerplaatsen bestaande pendelparking station	na opmaak RUP Centrumbocht	Bereikbaarheid		Middel	SoGent	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
A.3: strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit	6) aanleg lokaal bedrijventerrein Heirweg		Bereikbaarheid		Middel	SoGent	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.6: andere ruimtelijke maatregelen	7) Vrijhouden tracé ten zuiden van spoorweg naar Oudenaarde voor F45		Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	Provincie	continu

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	8) herinrichting Kerkplein De Pinte		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	9) verder ontwikkelen fijnmazig voetgangersnetwerk centrum De Pinte en Zevergem (trage wegen)		Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		continu
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	10) ontwikkelen recreatief netwerk voor voetgangers en ruiters binnen Parkbos		Toegankelijkheid		Hoog	Provincie	Stad Gent gemeente Sint-Martens-Latem	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	11) beveiligen schoolomgeving Zevergem		Verkeersveiligheid	25 000,00 €	Hoog	Gemeente	scholen	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	12) herinrichting dorpskern Zevergem		Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	13) Aanleg voetpad en fietssuggestiestroken Jules Anthierenslaan		Verkeersveiligheid	75 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	14) Verbeteren voetpad Florastraat		Verkeersveiligheid	150 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	15) Herinrichting Europaplein		Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	16) Evalueren voetpaden op kwaliteit		Verkeersveiligheid	1 200,00 €	Middel	Gemeente		continu
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	17) kruising fietssnelweg met Klossestraat beveiligen met slimme verkeerslichten		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	Stad Gent Provincie	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	18) aanleg fietssnelweg F7 tussen Nijverheidsstraat en Keistraat	fietsfondsdossier	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	19) onderzoek naar veilige fietsvoorzieningen in Krekelsestraat		Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Gent	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	20) heraanleg kruispunt Zwarte Gat	in uitvoering	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Provincie Nazareth gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	21) aanleg fietspaden Heirweg - 't Kruisken	subsidie fietsfonds mogelijk	Verkeersveiligheid	200 000,00 €	Middel	Gemeente	Provincie AWW MOW -	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	22) omlegging F45 (korte termijn) : Aan de bocht - Polderbos - Bommelstraat ipv Groenstraat - Pintestraat		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	23) inrichting Stationsstraat & Nijverheidsstraat als fietsstraat (onderdeel F7)	fietsfondsdossier	Verkeersveiligheid		Hoog	Provincie	Gemeente	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	24) aanleg fietspaden N60c Grote Steenweg tussen grens Nazareth en viaduct E17		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV gemeente Nazareth	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	25) Inrichting Aan de Bocht als fietsstraat (onderdeel F45)		Verkeersveiligheid		Middel	Provincie	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	26) Heraanleg fietspaden Langevelddreef	subsidie fietsfonds mogelijk	Verkeersveiligheid	450 000,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	27) heraanleg fietspaden Baron de Giey laan (tussen N43 en rotonde Keistraat) met beveiligen voetgangersoversteekplaatsen	fietsfondsdossier	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Gent	Provincie Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	28) onderzoek naar ondertunneling kruispunt N60 Den Beer voor fietsers		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	29) aanleg fietspaden Pont-noord - Heirweg-zuid	subsidie fietsfonds mogelijk	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Stad Gent Provincie	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.3: lokaal fietsnetwerk	30) fietssuggestiestroken in de Pintestraat - kerkplein - Baron de Giey laan tot rotonde de post		Verkeersveiligheid	13 500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	31) onderzoek naar veilige fietsvoorzieningen in Keistraat ten zuiden van de Bommelstraat		Verkeersveiligheid		Hoog	VLM	gemeente Sint-Martens-Latem gemeente Nazareth	MLT - 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	32) deels afschaffen haaks parkeren in Pintestraat en Baron de Giey laan tot rotonde de post		Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	33) aanleg fietspaden Bommelstraat tussen Polderbos en Pintestraat	subsidie provincie mogelijk	Verkeersveiligheid	75 000,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	34) heraanleg fietspaden Klossestraat (kant De Pinte)	subsidie provincie mogelijk	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	Stad Gent Provincie	LT - meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	35) aanleg dubbelrichtingsfietspad in Keistraat tussen Rosdamstraat en rotonde Baron de Giey laan		Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Gent	Provincie Gemeente	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.3: lokaal fietsnetwerk	36) aanleg fietspaden Bommelstraat tussen spoorweg en Polderbos	subsidie provincie mogelijk	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	Provincie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	37) onderzoek naar fietsbrug/veer over de Schelde te Zevergem		Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	LT - meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	38) heraanleg fietspaden Klossestraat (kant Gent)	subsidie provincie mogelijk	Verkeersveiligheid		Middel	Stad Gent	Provincie Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	39) ontdebellen fietspad Keistraat tussen Schoutput en Moeistraat	subsidie provincie mogelijk	Verkeersveiligheid		Middel	Projectontwikkelaar	gemeente Sint-Martens-Latem Gemeente	LT - meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	40) onderhoud haltevoorzieningen		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	continu
B.4: openbaar vervoer	41) uitbouw voorstadsnet Gent		Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	42) onderzoek haalbaarheid doortrekken tramlijn 7 tot Parkbos		Bereikbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn	MOW - AWV	KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	43) verhogen frequentie buslijn 76		Bereikbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn		LT - meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	44) verhogen treinperrons		Toegankelijkheid		Hoog	Infrabel	NMBS	MLT - 3 tot 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	45) aanleggen bushalte nabij carpoolparking Den Beer		Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	VVM - De Lijn MOW - AWV	KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	46) verhogen frequentie buslijnen 34-35-36		Bereikbaarheid		Hoog	VVM - De Lijn		LT - meer dan 6 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	47) heraanleg complex E17-N60	in uitvoering	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.5: categorisering bovenlokale wegen	48) aanleg vrijliggende fietspaden langsheen N60 tussen Polderdreef en Klossetraat		Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW		MLT - 3 tot 6 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	49) afsluiten middenberm N60 thv Grote Steenweg (N60c)		Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW		MLT - 3 tot 6 jaar
B.5: categorisering bovenlokale wegen	50) onderzoek verbetering doorstroming rotonde N43 Drie Sleutels		Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Gent Gemeente	KT - max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	51) verbeteren verkeerslichtenregeling Europaplein		Bereikbaarheid	2 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	52) invoeren zonale snelheidsbeperking 50 km/u		Verkeersveiligheid	30 000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.8: snelheidsplan	53) invoeren zone 30 centrum De Pinte (tussen Bommelstraat - Pintestraat - Polderdreef - Vredestraat - Baron de Giey laan en station		Verkeersleefbaarheid	2 500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	54) invoeren blauwe zone Pintestraat		Bereikbaarheid	150,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	55) invoeren blauwe zone deel Europaplein		Bereikbaarheid	150,00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.10: overstapvoorzieningen	56) aanleg carpoolparking Den Beer (portaal Den Beer)	in uitvoering	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWV	Gemeente ANB	KT - max 3 jaar
B.10: overstapvoorzieningen	57) uitbreiding fietsenstallingen station kant Florastraat + fietslockers		Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	Provincie Gemeente	KT - max 3 jaar
B.10: overstapvoorzieningen	58) Realiseren doorsteek tussen NMBS-parking en perrons	tracé opnemen in RUP Centrumbocht	Toegankelijkheid		Middel	NMBS	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	59) opstellen schoolvervoersplan Erasmussite		Verkeersveiligheid		Hoog	Erasmusschool	Gemeente	KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	60) evalueren Cambioproject		Milieu		Hoog			KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	61) Verderzetten Fietspunt station De Pinte	jaarlijks budget	Milieu	10 000,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	continu
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	62) behoud systeem van gemachtigde opzichters		Verkeersveiligheid		Middel	scholen	Gemeente	continu
C.2: tarifiering openbaar vervoer & parkeren	63) evalueren derdebetalerssysteem		Milieu		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.2: tarifiering openbaar vervoer & parkeren	64) opname De Pinte in Citypassformule Gent		Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente	KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.3: campagnes	65) organisatie eigen campagne i.s.m. lokale middenstand (bv, Belgerinkel)	jaarlijks budget	Milieu	2 500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.3: campagnes	66) informatieverschaffing over openbaar vervoer via gemeentelijk informatieblad		Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	continu
C.3: campagnes	67) promo-actie 'de burgemeester en schepenen gaan met de fiets'		Milieu		Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.3: campagnes	68) ondersteuning campagnes zoals STRAP-dag, week van de mobiliteit		Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	scholen	jaarlijks
C.3: campagnes	69) organisatie autoluwe schooldag/zondag		Milieu		Middel	Gemeente		jaarlijks
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	70) verdere uitbouw verkeerseducatie		Verkeersveiligheid		Middel	Lokale politie	scholen	continu

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Opmerkingen	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	71) promotie elektrische fietsen en wagens (plaatsen laadpunten)		Milieu	250,00 €	Middel	Gemeente	Eandis	KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	72) ondersteuning aanvragen speelstraten	jaarlijks budget	Verkeersleefbaarheid	500,00 €	Middel	Gemeente		continu
C.5: handhaving	73) handhaving blauwe zone centrum De Pinte	lopend contract	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		continu
C.5: handhaving	74) actief handhavingsbeleid op het vlak van snelheid en alcoholgebruik		Verkeersveiligheid		Hoog	Lokale politie		continu
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	75) verderzetten werking gemeentelijke mobiliteitsraad	jaarlijks budget	Verkeersveiligheid	2 000,00 €	Hoog	Gemeente		continu
C.7: gemeentegrensoverschrijdende aspecten	76) overleg met buurgemeenten over grensoverschrijdende problematieken (Parkbos, Keistraat)		Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	Stad Gent gemeente Sint-Martens-Latem	continu

9. Voorstel tot wijziging van bestaande beleidsplannen

Het voorliggend nieuw mobiliteitsplan stelt een wijziging voor van de categorisering van het lokale wegennet, t.o.v. het mobiliteitsplan uit 2006 en zoals het ook vandaag is opgenomen in het richtinggevend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Bij herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal dit worden aangepast.

De voorgestelde wijzigingen zijn de volgende:

Straat	Categorisering	
	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	nieuw mobiliteitsplan
Baron de Giey laan tussen Klossestraat en Scheldeveldestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Polderdreef tussen N60 en Vredestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Nieuwstraat tussen grens Nazareth en rotonde Pintestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type IIA
Klossestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Bosstraat	Lokale weg type III	Lokale weg type IIB

Tabel 4: Wijzigingen categorisering wegennet t.o.v. gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

BIJLAGEN

10. Toetsing van de doelstellingen

Tijdens de verkenningsfase (stap 3) werden taakstellingen geformuleerd per onderzoeksthema. Deze zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen uit het relatieschema. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of en hoe de onderlinge samenhang in het beleidsplan wordt bereikt.

THEMA	UITGANGSPUNT	TAAKSTELLING	OPGENOMEN IN BELEIDSPLAN
Verkeersveiligheid	Afbouw verkeersonveiligheid	aanpak voornaamste knelpunten	<i>Oversteekbaarheid fietsverkeer</i>
		Waken over verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en in het verblijfsgebied centrumbocht	<i>Opmaak schoolvervoersplan Erasmus Aanpak schoolomgeving Zevergem Invoering van zone 30 in het gebied tussen de as Groenstraat – Polderdreef en station</i>
		Streven naar nul ongevallen met lichamelijk letsel binnen de bebouwde kom	<i>Niet specifiek opgenomen</i>
Verkeersleefbaarheid	Behoud en mogelijk verbeteren van de verkeersleefbaarheid	Het beperken van het gemotoriseerd verkeer, of minstens de snelheid ervan in • De kern van De Pinte en Zevergem • De schoolomgevingen	<i>Verblijfsgebieden en schoolomgevingen</i>
		• Beperken van de parkeerdruk aan het station en in de as van de centrumbocht • Het aandeel van de auto in het voor- en natransport aan het station mag niet toenemen	<i>Geen substantieel bijkomend parkeeraanbod aan de kant van de dorpskern</i>
Kansen voor alternatieve vervoerswijzen	Verhogen van het aandeel openbaar vervoer en het aantal fietsers en voetgangers	Het stimuleren van meer verplaatsingen te voet of per fiets via • Een maximale doordringbaarheid van het centrumgebied voor langzaam verkeer • Het uitwerken van een lokaal fietsroutenetwerk	<i>Voetgangersnetwerk – trage wegen fietsnetwerken</i>
		Een selectieve organisatie van de doordringbaarheid van het centrumgebied t.a.v. het gemotoriseerd verkeer	<i>Er worden geen bijkomende verkeerscirculatieve maatregelen genomen, wel zone 30-gebied</i>
		Goede OV-verbindingen	<i>De Pinte als voorstadsstation</i>

		- tussen De Pinte en Zevergem - tussen De Pinte en Gent	
		Realiseren goede overstapvoorzieningen	<i>Duidelijke visie op het pendelparkeren in de stationsomgeving</i>
Optimaliseren bestaande infrastructuur		Evalueren bestaande categorisering van de wegen	<i>Nieuwe categorisering wegnnet</i>
		Handhavingsbeleid op het vlak van snelheid en parkeren	<i>Flankerende maatregelen</i>
Relatie mobiliteitsbeleid – ruimtelijk beleid	Een geïntegreerde benadering	Ontwikkelen globale mobiliteitsvisie op het Parkbos - afgestemd op de gewenste ruimtelijke structuur - fiets voorrang op de andere vervoermiddelen	<i>Parkbos is, naast de twee dorpskernen één groot verblijfsgebied</i>
Energie en milieu	Verminderen aantal voertuigkilometers	Daling van 15% CO ² uitstoot	<i>Verdere uitbouw autodeelproject en ondersteuning elektrische wagens en fietsen</i>

Tabel 5: Toetsing van de doelstellingen

11. Voorstel voor organisatie en evaluatie

Organisatie

Beleidsvorming in het algemeen, of meer bepaald het streven naar coherentie en continuïteit in het beleid, of het heroriënteren van het beleid op zich aandienende maatschappelijke tendensen, noodzaakt een duidelijk organisatiesysteem, zowel op gemeentelijk als bovengemeentelijk vlak. Dit mobiliteitsbeleidsplan wordt echter niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol verkeersbeleid. Er wordt een centrale plaats aan de GBC gegeven in het evalueren, rapporteren van de voortgang van de voorgestelde maatregelen.

Het organisatiesysteem dient uitgebouwd te worden op een tweeledig niveau:

- Op het niveau van de praktische uitvoering;
- Op het niveau van de beleidsvoorbereiding en –beslissingen.

De opzet en implementatie van het mobiliteitsplan moet geïntegreerd worden in de dagelijkse taken van de gemeentelijke diensten. Een regelmatig overleg met de dienst- en beleidsverantwoordelijke met andere planologische disciplines (ruimtelijke ordening, milieu, economie), ... is noodzakelijk.

De beleidsopvolging en –implementatie is geen uitsluitend gemeentelijke aangelegenheid. De uitwerking van het mobiliteitsbeleid is hiervan een goed voorbeeld. In de schoot van de gemeentelijke begeleidingscommissie zal de gerichte bijsturing van het mobiliteitsplan De Pinte plaatsvinden. In die zin zal een breder overleg, meer dan enkel bilateraal, tot stand komen. Reeds bij de flankerende maatregelen is aangegeven dat overleg met de buurgemeenten noodzakelijk is.

Evaluatie

Bij de evaluatie van het mobiliteitsplan tegen de vooropgestelde doelstellingen dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid ingebouwd te worden.

In de tussentijdse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Op het gemeentelijk niveau is de periode van de budgetopmaak hiervoor de uitgelezen moment. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Bijgevolg dient de tussentijdse evaluatie minstens jaarlijks gehouden te worden. Deze toetsingsmomenten kunnen rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden. Verkeersveiligheid is hiervan het meest treffende voorbeeld. Cijfers rond verkeers(on)veiligheid kunnen aanleiding geven tot het flexibel bijsturen van het actieprogramma. Maar ook de operationele doelstellingen uit hoofdstuk 3 kunnen hierbij geverifieerd worden. De tussentijdse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de begeleidingscommissie van het mobiliteitsplan. De besluitvoering dient aansluitend vertaald te worden naar de programmatie-cel bij de verschillende beleidsactoren.

De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Dit gebeurt bij voorkeur bij het begin van de nieuwe legislatuur in 2019 (via een nieuwe sneltoets). Een fundamentele herziening van (delen van) het mobiliteitsplan kan zich tevens aandienen wanneer in de gemeente (of zelfs een regio) een dermate invloedrijk nieuw ruimtelijk project of infrastructurele voorzieningen tot ontwikkeling komt, en daardoor

het mobiliteitspatroon ten gronde wordt gewijzigd. Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutelrol.

Bijlage

Verslag GBC van 25 oktober 2017

Verslag participatietraject na de voorlopige vaststelling van het ontwerp op 21 december 2017

RMC-verslag van 28 mei 2018

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN DE PINTE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 25-10-2017

Verslaggever: Patrick Maes, ontwerper & Arnout Laureys, Wnd. diensthoofd grondzaken

Verslag versie: 20171025 GBC

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Hilde Claeys, burgemeester Mark Van Neste, schepen Benedikte Demunck, schepen Trudo Dejonghe, schepen Jeanine De Poorter – Maes, schepen Leen Gryffroy, schepen en voorzitter GBC Peter Dick, schepen Mariska Samyn, duurzaamheidsambtenaar Joke Vansteenbrugge, stedenbouwkundig ambtenaar Arnout Laureys, Wnd. diensthoofd grondzaken	Gemeentebestuur De Pinte	A A A N N A N N A A
Peter Hofman, celhoofd mobiliteit Katia Rottiers, mobiliteitsbegeleider	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	N A
Frank De Sloovere, deskundige doorstroming Micheline Steen	VVM De Lijn	N A
Bart Crombez, dienstkringingenieur	Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	V

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Carolina De Winne, beleidsmedewerker mobiliteit Els Van Snick, dienst mobiliteit	Provinciebestuur	A N
Francis Beosiëre, adjunct van de directeur	Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed	N
Annemie Wynands, themaverantwoordelijke mobiliteit en hinder	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	N
Ingrid Brackman Eric Vandenbulcke	NMBS Infrabel	N N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Joe Rogge, voorzitter mobiliteitsraad	mobiliteitsraad	A

4. Studiebureau

Naam	Dienst / organisatie	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Patrick Maes, ontwerper	studiebureau	A

Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ~~De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.~~

Verslag van de vergadering

De aanpassingen aan de beleidsnota worden per hoofdstuk overlopen. Enkel bijkomende elementen en opmerkingen worden hieronder weergegeven.

1. Knelpunten, kansen en doelstellingen
 - P. 14 : Burgemeestersconvenant vermelden (te checken met de milieuambtenaar)
 - De knelpuntenkaart is erg conceptmatig
2. Duurzaam beleidsscenario
 - De visie op de stationsomgeving wordt hierin best opgenomen, evenals het voorgestelde parkeerbeleid
3. Ruimtelijk beleid
 - Figuur stationsomgeving p. 4: verplaatsen van de eindhalte bus opnemen. In het RUP Centrumbocht is een strook van 7m aan het politiecommissariaat voorzien voor deze eindhalte. Wellicht zal dit te weinig zijn om de bus te laten keren. Eventueel zou dit kunnen via de geplande nieuwe pendelparking even verderop in de Florastraat. Ook Latem is hier vragende partij voor.
4. Verkeersnetwerken
 - Categorisering wegnnet : tonnagebeperkingen opnemen
 - Snelheidsregimes : Grote Steenweg (N60c) zal tijdelijk naar 50 km/u worden gebracht i.f.v. werken op- en afrit E17. Later zal bij het aanleggen van veilige fietspaden het gewenste snelheidsbeeld worden bepaald voor deze weg.
 - Kaart snelheidsbeleid consistent maken met kaart categorisering ('t Kruisken ontbreekt). Er ontbreekt een paragraaf over het snelheidsbeleid
 - Parkeren : er ontbreekt een duidelijke kaart voor het gewenst parkeerbeleid (incl. potentiële blauwe zone aan Europaplein). Dit deel dient ook verder te worden uitgewerkt, aangezien het een aandachtspunt is in het advies van de kwaliteitsadviseur op de synthesesnota
 - Openbaar vervoer
 - Vraag van De Lijn om algemene tekst basisbereikbaarheid op te nemen.
 - De Lijn kan op korte termijn geen enkele toezegging maken omtrent lokale vragen, maar deze mogen wel opgenomen worden
 - De Lijn zal cijfers doorgeven over het gebruik van de haltes in De Pinte
 - De optie om aan de carpoolparking Den Beer (in aanleg) een bushalte te koppelen is niet opgenomen in de lopende werken. De gemeente zal toch nog trachten de betrokken partijen (AWV, De Lijn, ANB) te overtuigen van het nut ervan.
 - Er is te weinig gevisualiseerd wat de gemeente wil op vlak van openbaar vervoer, meer specifiek het verplaatsen van haltes.
 - Fietsverkeer:
 - Recreatieve fietsknooppunten vermelden tekstueel p. 32
 - Kaart fietsroutes : fietssnelweg richting Oudenaarde aanduiden langsheen de spoorweg. Bommelstraat en Polderbos kunnen als lokale route tijdelijk als omleiding voor de snelweg fungeren.
 - Tabel 3 : verouderde versie
 - Figuur 11 : maten weglaten bij dwarsprofiel Langevelddreef

- Fietspaden Baron de Giey laan voldoen *min of meer* : anders en duidelijker omschrijven
- Knelpunt oversteekbaarheid Den Beer voor fietsers en wandelaars vanuit de Portaalparking Den Beer opnemen op pag. 37. Er kan eventueel gedacht worden aan een tunnel of een brug
- Voetgangersverkeer
 - Voorstel van shared space op kerkplein vraagt volgens de provincie ook een aangepast parkeerbeleid. In het RUP Centrumbocht is de mogelijkheid opgenomen om parkeerplaatsen te verschuiven naar een terrein achter de kerk. Dit moet vermeld worden.
 - Projectzone Sportwegel ontbreekt op figuur 41
- 5. Flankerende maatregelen
 - Provincie suggereert om fietslockers op te nemen als actie aan het station
- 6. Actieplan
 - a. AWW opnemen in actie voor fietspaden Pont Noord – Heirweg zuid
 - b. verhogen treinperrons als actie opnemen
 - c. fietsbrug/veer over Schelde als te onderzoeken op te nemen
 - d. Grote Steenweg is een gemeenteweg, gemeente is dus actor voor de fietspaden
- 7. Verdere afspraken
 - De gemeente blijft bij de NMBS aandringen voor een overleg over het beleidsplan
 - De aanpassingen aan het beleidsplan worden zo vlug mogelijk rondgestuurd
 - De gemeente bekijkt de volgende stappen in het participatietraject

Eind november : voorlopige vaststelling mobiliteitsplan in gemeenteraad
 December – januari 2018 : participatietraject

Opmerkingen bij dit verslag

Volgens de bepalingen van het huishoudelijk reglement van de GBC, heeft elk lid van de GBC het recht om aan de voorzitter van de GBC opmerkingen over te maken op dit verslag. U beschikt daarvoor over een periode van 10 werkdagen. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties worden in het dossier opgenomen.

*

Bespreking bezwaarschriften

ihkv openbaar onderzoek mobiliteitsplan

-- Woensdag 14.03.2018 / 20u00-21u30 / Raadzaal De Pinte --

leden met stemgerechtigde functie (21):		AANWEZIG	AFWEZIG	VERONTSCHULDIGD
deskundigen en geïnteresseerde burgers / vrijwilligers	~~Chris-Poullissen~~			
	~~Peter-Hofman~~			
	Frank Van hoorde	X		
	~~Martin Strobbe~~			
	Els Van Gelder	X		
	Hendrik De Speele			X
	Johan Van Wambeke	X		
ONDERVOORZITTER / EFFECTIEF LID GECORO				
één afgevaardigde uit het oudercomité of directie van elke scholengemeenschap uit de gemeente:				
gemeentelijke basisschool	VERTEGENWOORDIGER SCHOOLRAAD			X
vrije basisschool De Pinte			X	
vrije basisschool Zevergem		X		
gemeenschapsschool De Kleine Prins				X
leefschool De Boomhut			X	
erasmus atheneum		X		
				X
één afgevaardigde vanuit de Fietzersbond:	VOORZITTER	X		
één afgevaardigde vanuit de MINA-raad:				X
één afgevaardigde vanuit de Seniorenraad:		X		
één afgevaardigde vanuit de Jeugdraad:	PLAATSVERVANGEND LID GECORO	X		
				X
één afgevaardigde vanuit de GECORO:		X		
één afgevaardigde van de lokale ondernemersraad:		X		
één afgevaardigde vanuit elk afdeling van de Gezinsbond:				
Gezinsbond De Pinte		X		
Gezinsbond Zevergem		X		

leden met waarnemende functie (6):			
de schepen(en) bevoegd voor Mobiliteit en Openbare werken:			
	Leen Gryffroy	X	
	Mark Van Neste	X	
	Ruimte	Colette Verslyppe	X
	N-VA	Alexander Vanryckeghem	
	Open VLD	Rita De Jaegher	X
	CD&V	Frans Naessens	X

leden met raadgevende functie:			
gemeentelijke administratie	Arnout Laureys	X	
gemeentelijke administratie	--		
Ontwerper mobiliteitsplan	Patrick Maes	X	
politiezone	Luc De Vos	X	
politiezone	Werner Vlaeminck		X

Stand van zaken mobiliteitsplan

- Voorlopige vaststelling gemeenteraad 21 december 2017
- Aankondiging openbaar onderzoek gemeentelijk infoblad december 2017
- Ontwerp van mobiliteitsplan ter inzage op gemeentelijk website
- Openbaar onderzoek van 1 januari tot 28 februari 2018
- Organiseren van informatievergadering op donderdag 11 januari 2018
- Mobiliteitsraad : 14 maart 2018
- Aanschrijven buurgemeenten Sint-Martens-Latem, Nazareth en Gent

Er werden 35 schriftelijke bezwaren en 2 adviezen ontvangen, nl. van de gemeentelijke adviesraad en de gemeente Sint-Martens-Latem. De buurgemeenten Nazareth en Gent hebben niet gereageerd.

De bezwaren en opmerkingen werden samengevat waarbij deze werden gegroepeerd volgens thema. Alle opmerkingen werden besproken op de gemeentelijke mobiliteitsraad van 14 maart 2018. In een kader wordt het antwoord geformuleerd van de mobiliteitsraad op de opmerkingen.

1) Afbouw van 90 naar 50 is te snel

Bezwaarschrift: 6

Veralgemeenen van de zone 50 zonder aandacht voor afbouw snelheid , vb. in de Polderdreef vanaf N60 tot Erasmus

Dit punt wordt weerlegd door de raad, aangezien ter hoogte van het kruispunt N60 – Polderdreef de maximaal toegelaten snelheid 70 km/u is op de N60, in de Polderdreef wordt het 50 km/u en ter hoogte van Erasmus 30 km/u.

2) Autoloze dagen

Bezwaarschrift: 12

Bezwaar tegen een autoloze school- of zondag : kunnen het familiaal gebeuren hinderen, werkende ouders raken niet op het werk, er hangt prijskaartje aan vast dat beter kan gebruikt worden voor verbetering verkeersveiligheid

Dit punt wordt weerlegd door de raad. Mogelijke hinderlijke effecten dienen organisatorisch te worden ondervangen.

3) Blauwe zone

Bezwaarschrift: 6, 12

Bezwaar tegen uitbreiding van de blauwe zone, want niet ok voor bezoekers van bewoners, vraag om duurtijd uit te breiden naar 4u.

De wettelijke regeling is 2u, maar een gemeente kan hier meer dan 2u van maken. Dit kan herbekeken worden in de buurt van horecazaken of omwille van specifieke omstandigheden.

4) Citypass

Bezwaarschrift: 6

Vraag naar een voordelig OV-tarief richting Gent, niet enkel via Citypass op maandbasis.

Dit is geen bevoegdheid van de gemeente

5) De Lijn : vraag naar betere verbinding met de randgemeenten

Bezwaarschrift: 31

De mobiliteitsraad ondersteunt deze vraag

6) Versmalling dorp Zevergem

Bezwaarschrift: 34

Vraag om geen versmalling maar wel een verkeerskussen te voorzien ter hoogte van de school.

Deze bemerking wordt meegenomen in de uitwerking van deze actie.

7) Fietsbrug over de Schelde te Zevergem

Bezwaarschrift: 12, 35

Dit voorstel wordt enerzijds toegejuicht, anderzijds bekritiseerd omwille landschappelijke en ecologische redenen

In het plan staat dit beschreven als “te bestuderen”, niet als te realiseren.

8) Fietspunt te Zevergem

Bezwaarschrift: 35

Vraag om niet alleen in De Pinte maar ook in Zevergem een fietspunt te voorzien

Een fietspunt in Zevergem is waarschijnlijk niet rendabel. De vraag kan verder onderzocht worden.

9) Extra fietsenstallingen aan station en bushaltes

Bezwaarschrift: 6, 12, 31

Aan het station kant centrum zijn er voldoende parkeerplaatsen. Aan de kant Florastraat voorziet het mobiliteitsplan een bijkomende overdekte fietsenstalling. De raad geeft wel aan dat aan veel bushaltes te weinig fietsenstallingen zijn.

10) Fietspaden

Bezwaarschrift: 12, 35, 31

Vraag om zichtbaarheid fietspaden te verhogen door reflecterende verf/ribbel

Deze maatregel kan op bepaalde plaatsen genomen worden maar moet niet veralgemeend worden. Dit hoeft niet vermeld te worden in het mobiliteitsplan.

Voorstel om fietspad Bommelstraat op KT i.p.v. MLT te voorzien.

De raad stelt voor om op KT fietssuggestiestroken te voorzien, voor de eigenlijke fietspaden wordt gewacht op subsidies, bijgevolg aanleg op MLT.

Fietspaden zijn veiliger dan fietssuggestiestroken

Dit is correct, maar er moet wel ruimte zijn om veilige (= brede) fietspaden aan te leggen

Vraag om tussenruimte bij een aanliggend fietspad te verruimen van 25cm naar 50 cm

25 cm is het minimum dat Vlaanderen oplegt voor aanliggende fietspaden. Er wordt geadviseerd om op te nemen dat de gemeente 50 cm aanhoudt waar mogelijk.

Fiets en wandelpaden op breedte & ondergrond controleren

Het algemeen Vlaams kader i.v.m. de breedte van de fietspaden werd al opgenomen in het mobiliteitsplan. De mobiliteitsraad vraagt om aandacht te besteden aan de overgang tussen fietspaden naar wegenis.

Sensibilisering over nieuwe fietsstraten

zit in het algemeen vervat in het mobiliteitsplan

Vraag naar fietspad langs N60c tussen Den Beer en de N60 richting Klosse door de rijweg te versmallen via belijning

Gezien dit gedeelte niet is opgenomen in het fietsroutenetwerk, en op termijn quasi verkeersarm zal worden, is een fietspad niet nodig.

11) Fiscaliteit

Bezwaarschrift: 35

Fiscale aftrek fietskilometers bevoordelingen t.o.v. autokilometers via voorstel vanuit gemeenteraad.

Dit is geen bevoegdheid van de gemeente

12) Hagelandplas

Bezwaarschrift: 7, 8, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 36

Bezwaar tegen het opnemen van de Hagelandplas als onderdeel van het gemeentelijk voetgangersnetwerk

Niet behandeld door de mobiliteitsraad. Onderstaande conclusie werd geformuleerd door de administratie:

In het mobiliteitsplan is er sprake van potentiële groene ankerpunten, net zoals in het ruimtelijk structuurplan waarnaar verwezen wordt. Deze mogelijke wandelverbindingen werd reeds in meerdere plannen opgenomen:

- Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, goedgekeurd op 26 juni 2006
- het RUP functionele cluster, goedgekeurd op 27 mei 2010
- het op 19 mei 2014 nuttig verklaarde ruilverkavelingsplan Schelde – Leie

De gemeente blijft bij haar visie m.b.t. de voorgestelde verbinding gezien deze in de verschillende goedgekeurde plannen werd opgenomen. Door de verschillende verbindingen tussen deze ankerpunten optimaal in te richten voor langzaam verkeer wordt de basis gelegd voor een groene, publieke ruimtenetwerk, een groene dooradering doorheen het woontapijt.

Gezien de overige opmerkingen in het bezwaarschrift geen betrekking hebben op het ontwerp mobiliteitsplan dienen deze niet verder opgenomen te worden.

13) N60-N43

Bezwaarschrift: 6

Bezwaar tegen de optie om doorgaand verkeer tussen N43 en N60 via het centrum van De Pinte te vermijden en via de Klossestraat te sturen

Uit verkeerstellingen is gebleken dat vandaag al nauwelijks doorgaand verkeer tussen de N43 en de N60 via het centrum van De Pinte rijdt en dat de Klossestraat hiervoor wordt gebruikt.

14) Groenstraat

Bezwaarschrift: 31

Vraag om deel Groenstraat naast de tunnelingang aan het Groenpark mee te nemen als fietsstraat

Dit kan bekeken worden bij aanleg fietssnelweg F45 op MLT

15) Kerkplein

Bezwaarschrift: 6, 12, 31

Suggestie voor herinrichting; verhoogde bushalte/langsparkeren aan CM/fietspad doortrekken, i.p.v. voorstel van shared space

Deze bemerking wordt meegenomen bij de uitwerking van de maatregel. In het mobiliteitsplan is shared space slechts opgenomen als een mogelijkheid op lange termijn.

16) Langevelddreef

Bezwaarschrift: 31

Bezwaar tegen de heraanleg van deze straat met fietspaden maar zonder parkeerstroken. Met parkeerstroken vergt de heraanleg onteigeningen.

Deze bemerking wordt meegenomen bij de uiteindelijk uitwerking van deze maatregel.

17) NMBS

Bezwaarschrift: 12

Vraag om perron 4 toegankelijk te maken vanuit de parking Florastraat

De adviesraad vraagt om een betere toegankelijkheid naar de perrons op te nemen in het plan

Vraag naar spreiding van de treinen over het uur

De vraag naar een bredere spreiding van de treinen werd reeds opgenomen in het plan.

18) Rosdamstraat

Bezwaarschrift: 2, 5

Vraag om de Rosdamstraat als veilige fietsroute uit te bouwen. Deze straat geniet de voorkeur tov fietsroute via Baron de Giey laan. Geen P&R aan Rosdamstraat.

Het autoprobleem in de Rosdamstraat wordt veroorzaakt door het knelpunt aan Driesleutels. Er wordt gevraagd om in het mobiliteitsplan dit knelpunt aan te kaarten. De Rosdamstraat ligt volledig op het grondgebied van de stad Gent. De uitbouw van de Rosdamstraat als fietsroute is bijgevolg een suggestie naar de stad Gent toe, evenals de mogelijke P&R. De mobiliteitsraad wenst de aanleg van de fietspaden langs de Baron de Giey laan niet in twijfel te trekken.

19) Schoolvervoerplan

Bezwaarschrift: 6, 31

De opmaak van een schoolvervoerplan kan enkel in samenwerking met de gemeente

Het bezwaar is terecht, dit moet met de gemeente bekeken worden

20) Snelheidsregeling te statisch

Bezwaarschrift: 6

De mobiliteitsraad vraagt het behoud van een dynamisch snelheidssysteem aan beide schoolzones Polderdreef en Vredestraat. Dit valt immers beter op.

21) Sportwegel

Bezwaarschrift: 6, 33

Bezwaar tegen de suggestie om Sportwegel als langparkeerplaats te gebruiken voor de Erasmusschool

Het parkeren op de Sportwegel is te ver van de school Erasmus voor ouders met kleine kinderen. Als de nieuwbouw van Erasmus af is komen er 30 parkeerplaatsen vrij op de site, deze worden voorbehouden voor leerkrachten. Parking op de Sportwegel kan ook gebruikt worden om te parkeren voor het speelbos/Parkbos.

22) Stationsstraat

Bezwaarschrift: 1, 6

Bezwaar tegen het voorstel om de Stationsstraat als fietsstraat uit te bouwen.

De mobiliteitsraad is van mening dat het huidige dubbelrichtingsfietspad verbreed kan worden om te voldoen aan de breedte van een fietssnelweg. Dit is veiliger voor de fietsers. Het huidige eenrichtingsverkeer voor de auto's blijft.

Onderstaande conclusie werd geformuleerd door de administratie:

Dit advies gaat in tegen de plannen van de provincie. Het project van de fietssnelweg werd reeds voorgelegd op de RMC en goedgekeurd. Bovendien is het voorstel van de mobiliteitsraad (verbreden van het dubbelrichtingsfietspad) niet haalbaar gezien dit te dicht bij de opritten van de woningen ligt en hiervoor ook de riolering opgebroken moet worden.

23) Tramlijn 7 niet nuttig voor de Pintenaars

Bezwaarschrift: 6

Het doortrekken van tramlijn 7 wordt in het mobiliteitsplan enkel als een opportuniteit aangegeven in de mogelijke verre toekomst.

24) Europaplein

Bezwaarschrift: 6, 31

Vraag om verkeerslichten op deze plaats weg te doen en voorrangsregels met de Boudewijnlaan en Fabiolalaan te herzien

Verkeerslichten schrappen, dit wordt niet door de raad gevolgd, wel is opgenomen om de regeling beter af te stemmen. Voorrangsregels/parkeren herbekijken; is opgenomen in mobiliteitsplan als "herinrichten Europaplein" zonder specifieke uitwerking.

25) Parkeren Parkbos

Bezwaarschrift: 4, 31

Bezwaar tegen het gebruik van de Scheldeveldestraat als parking voor het speelbos. Vraag om parking te voorzien tussen brug en Florastraat.

De parkeerplaats aan de spoorwegbrug wordt door ANB niet als parking voorzien. De parkeerplaats kan voorzien worden in de Florastraat. Er is ook nood aan parkeerplaats in de buurt van het speelbos.

Vraag om ook fietsenstallingen te voorzien op carpoolparking Den Beer

Niet behandeld door de mobiliteitsraad.
In de concrete plannen voor de carpoolparking Den Beer zijn al fietsenstallingen opgenomen

26) Parkeren centrum en station

Bezwaarschrift: 6, 12, 31, 32, 35

Suggestie om schuinparkeren te voorzien in het centrum i.p.v. het voorstel van langsparkeren.
Voorstel om dwarsparkeren in de Baron de Giey laan te behouden.

De mogelijkheid van zowel schuin- als langsparkeren is opgenomen in het mobiliteitsplan, dit is veel veiliger voor de fietsers dan dwarsparkeren.

Bezwaar tegen betalend parkeren

Dit wordt niet voorzien in het voorliggend mobiliteitsplan

Vraag om bijkomende parking in de Florastraat op MLT te voorzien ipv LT

Parkeerzone aan station gaat samen met de ontwikkeling van projectzones, dit kan beter op middellange termijn geplaatst worden.

Vraag om 2+1 parkeerplaats per wooneenheid in de projectzones aan het station op te leggen

Aantal parkeerplaatsen projectzones is onderdeel van het RUP Centrumbocht

Parkeren achter de kerk is niet voorzien in het RUP Centrumbocht en moet bijgevolg geschraot worden uit het mobiliteitsplan

De mogelijkheid van een parking achter de kerk is wel degelijk opgenomen in het ontwerp RUP Centrumbocht

27) t Kruisken

Bezwaarschrift: 6, 9, 10, 31

Vraag om 't Kruisken toch te knippen op de brug, Anderzijds pleidooi om dit niet te doen en fietspaden aan te leggen.

De mobiliteitsraad volgt de visie van een volledige heraanleg van 't Kruisken met fietspaden en zonder knip.

28) Veldwegen

Bezwaarschrift: 35

Behoud van onverharde wegen, en verharde wegen, waar mogelijk terug omzetten naar onverharde wegen

Niet behandeld door de mobiliteitsraad.

De gemeente beschikt over een tragewegenplan, waarin alle onverharde wegen zijn opgenomen.

Daarnaast werkt de VLM in de Scheldevallei en het Parkbos aan een nieuw netwerk van trage wegen

29) Verkeersdrempels

Bezwaarschrift: 6, 12

Verkeersdrempels en verkeerskussens zijn gevaarlijk, de automobilisten letten dan immers niet op de overstekende voetgangers. Verkeersborden moeten voldoende zijn om de maximale snelheid aan te geven

Niet behandeld door de mobiliteitsraad

Verschillende onderzoeken hebben uitgewezen dat infrastructurele maatregelen wel degelijk nodig zijn om het gewenst snelheidsgedrag af te dwingen. Enkel verkeersborden plaatsen is onvoldoende

30) Zone 30

Bezwaarschrift: 3, 6, 12, 31, 32, 35

Vraag naar zone 30 in de Eeuwfeestlaan

De mobiliteitsraad stelt voor om in de Eeuwfeestlaan zone 50 te behouden maar extra snelheidsremmende maatregelen te voorzien

Vraag om deel Bommelstraat waar kinderopvang Stekelbees zich bevindt als zone 30 schoolomgeving aan te duiden

Een zone 30 schoolomgeving voor een kinderdagverblijf is wettelijk niet mogelijk.

Zone 30 in alle woonwijken invoeren

De mobiliteitsraad wenst de visie van zone 50 in de woonwijken te behouden

Zone 30 in Blijpoel, Pont zuid & Leenstraat

Niet behandeld door de mobiliteitsraad

Het mobiliteitsplan stelt voor om alle landbouwwegen (waartoe de vermelde wegen behoren) de maximale snelheid op 50 km/u te brengen.

31) Advies Mina-raad

Vraag om volgende actiepunten op te nemen

- rond punt ter hoogte van De Post ; veilige en duidelijke manier creëren voor de fietsers om dit rond punt te gebruiken
- handhaving snelheid en plaatsing verkeersborden
- communicatie over de gevoerde acties
- betalend parkeren invoeren
- acties om autogebruik te ontmoedigen op grotere schaal organiseren en meer frequent
- fietsers gescheiden houden van het gemotoriseerd verkeer

Niet behandeld door de mobiliteitsraad. Onderstaande conclusie werd geformuleerd door de administratie:

De meeste punten komen reeds voor in het ontwerp van mobiliteitsplan (o.a. handhaving snelheid, communicatie, acties om autogebruik te ontmoedigen, zie flankerende maatregelen). Betalend parkeren werd niet weerhouden omdat het enkel zou zorgen voor een verschuiving van de parkeerdruk naar de woonstraten. Het plan omvat de aanleg van verschillende gescheiden fietspaden. De rotonde De Post kan meegenomen worden in de aanleg van fietssuggestiestroken in de Baron de Giey laan.

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

De Pinte, Beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 28 mei 2018 te Gent.

1. Algemene situering

Het huidige mobiliteitsplan dateert van 10 mei 2006. De sneltoets werd besproken in de Regionale Mobiliteitscommissie 23 juni 2014. Er werd gekozen voor spoor 1, het volledig vernieuwen van het bestaande mobiliteitsplan. De oriëntatienota kreeg op de RMC van 23 mei 2016 en de synthesenota op 3 juli 2017 een gunstig advies.

Het voorstel tot beleidsplan werd op de GBC van 25 oktober 2017 besproken en bij consensus goedgekeurd.

De nota is gedateerd op 27/11/17 en opgemaakt door het studiebureau BVP uit Destelbergen.

2. Toetsing van het beleidsplan

a) Dossiersamenstelling/vorm

De nota bevat alle voorgeschreven elementen en is naar vorm volledig.

b) Proces/regelgeving

De GBC keurde bij consensus het voorliggende beleidsplan op 25 oktober 2017 goed. De participatie werd conform de Vlaamse regelgeving gevoerd. De gemeente organiseerde een openbaar onderzoek. Er werden een 30-tal bezwaarschriften ingediend. De bezwaarschriften werden netjes opgelijst en weden in grote mate weerlegt.

c) Inhoud

Het voorliggende beleidsplan is vlot leesbaar en is geschreven op maat van de gemeente. Globaal kunnen we stellen dat het een goed onderbouwd mobiliteitsplan is. Toch zijn er nog enkele opmerkingen, waarmee de gemeente in de toekomst best rekening houdt en indien mogelijk het mobiliteitsplan aangepast wordt.

-In het nieuwe mobiliteitsplan ligt de nadruk o.a. op de leefbaarheid van de dorpskernen. Het is dan ook een gemiste kans dat het weren van sluipverkeer niet expliciet is opgenomen als bouwsteen (p.10). Daarnaast zou het weren van sluipverkeer best ook opgenomen worden als operationele doelstelling. Eén van de grote sluiproutes is immers deze die loopt vanuit Deinze over de Karreweg,

Kortrijkseheerweg, Keistraat en de Baron de Ghieyalaan. De gemeente zal hier een visie moeten ontwikkelen om het sluipverkeer te ontmoedigen en liefst onmogelijk te maken.

-Op het vlak van parkeren wordt er vooral aandacht besteed aan de problemen die recentelijk ontstaan zijn in de stationsomgeving, nadat in de stationsomgeving van Deinze het betalend parkeren werd ingevoerd. In het beleidsplan wordt nogal makkelijk uitgegaan om in De Pinte geen betalend parkeren in te voeren, omdat men vreest dat hierdoor de parkeerdruk zou verschuiven naar de woonstraten. Dit is een begrijpbare reactie, maar uit ondervinding moet ik vaststellen dat de parkeerdruk in dergelijke gevallen enkel gaat toenemen, waardoor er op termijn toch betalend parkeren moet worden ingevoerd, al dan niet in combinatie met bewonersparkeren in de ruime stationsomgeving. De problematiek wordt best voortdurend gemonitord.

d) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

In het hoofdstuk mbt de fietsvoorzieningen wordt uitgegaan van enkelrichtingsfietspaden van 1m75. Na onderzoek door het departement MOW, zal in de toekomst deze maat langzaam aan vervangen worden door 2m. Om veilig te kunnen fietsen, en rekening houdend met de vetergang en de schuwafstanden heeft 1 fietser 1 meter nodig. Vandaar is het logisch om in de toekomst te evolueren naar enkelrichtingsfietspaden van 2 m en dubbelrichtingsfietspaden van 3 m. Het zou dan ook goed zijn mocht de gemeente ook deze maatvoering nu reeds mee opnemen in haar mobiliteitsplan.

3. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is ~~ongunstig~~ **gunstig**.

Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

6/06/18

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Sven Lieten