

# Beleidsplan

Verbreden en Verdiepen Mobiliteitsplan

## Definitief

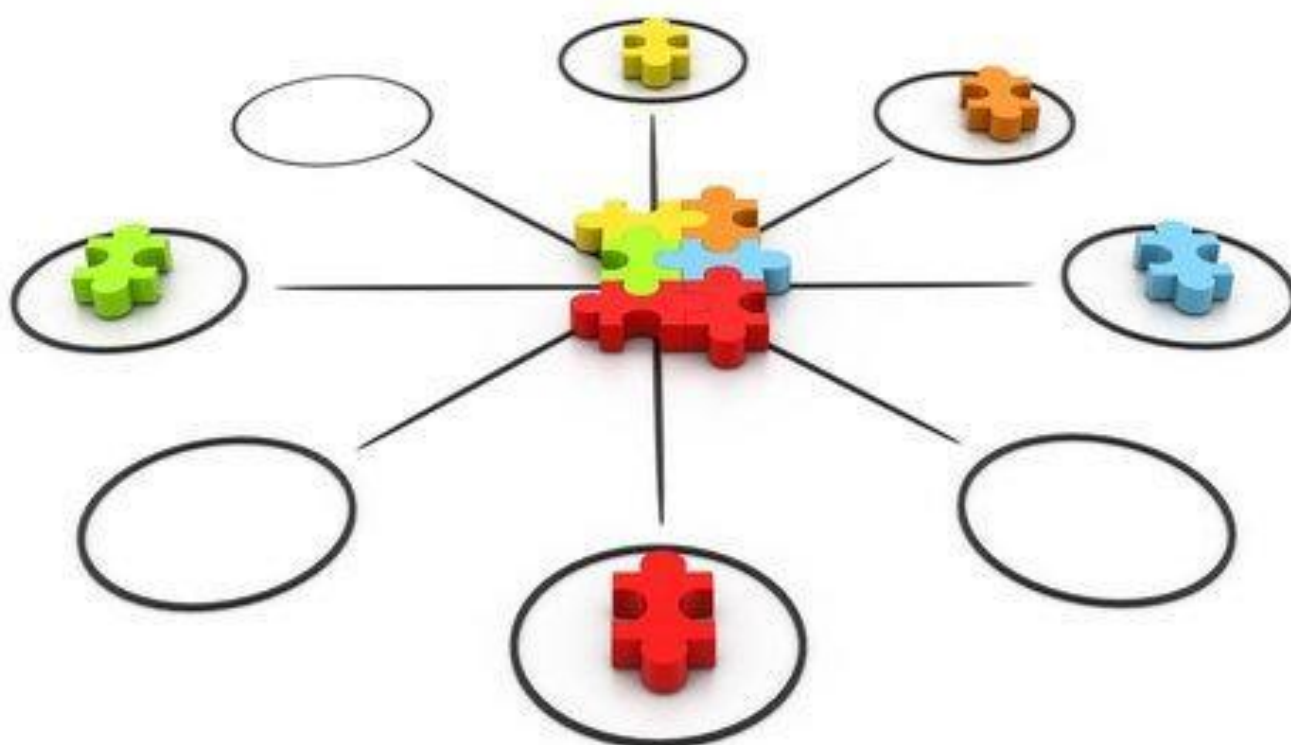
GBC: 28 november 2016

16 augustus 2017

GR: 30 augustus 2017 - voorlopige aanvaarding

RMC: 19 februari 2018

GR: 18 april 2018 – definitieve vaststelling



Gemeentebestuur Oosterzele

Dorp 1

9860 Oosterzele

Auteur: Henky Martens



# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>7</b>
1.1 Opzet van het rapport.....	7
1.2 Stand van zaken mobiliteitsplan .....	8
1.3 Opzet van het beleidsplan .....	9
1.4 Participatiebeginsel .....	9
1.5 Goedkeuring van het geactualiseerde beleidsplan .....	9
<b>2. KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN</b> .....	<b>10</b>
<b>3. DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S</b> .....	<b>13</b>
<b>4. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN</b> .....	<b>14</b>
4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	15
4.1.1 Wonen.....	15
4.1.1.1 Landbouw.....	15
4.1.1.2 Toeristisch recreatieve infrastructuur.....	15
4.1.1.3 Economie.....	15
4.1.1.4 Belangrijke lijninfrastructuren in Oosterzele .....	16
4.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen .....	16
4.2.1 Wonen.....	16
4.2.2 Verkeer.....	16
4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan .....	17
4.3.1 Lokale economie .....	17
4.3.2 Fietsroutenetwerk.....	17
4.3.3 Het fietsroutenetwerk als toetskader .....	17
4.3.4 Schoolomgevingen .....	17
4.3.5 Deelruimte N42.....	17
4.4 Streefbeeld N42 – MER N42 .....	17
4.5 Fietsroutenetwerken .....	18
4.5.1 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk .....	18
4.5.2 Lokaal Fietsroutenetwerk .....	18
4.6 Basisbereikbaarheid .....	18
<b>5. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN</b> .....	<b>22</b>

<b>6. BELEIDSSCENARIO</b>	<b>28</b>
<b>6.1 Inleiding</b>	<b>28</b>
<b>6.2 Gewenste ontwikkelingen</b>	<b>32</b>
6.2.1 Gewenste ruimtelijke structuur	32
6.2.1.1 Samenvattende tabel	43
6.2.2 Wegcategorisering	45
6.2.2.1 Conclusies uit de onderzoeksnota	46
6.2.2.1.1 Lokale weg type I	46
6.2.2.1.2 Lokale weg type II	47
6.2.2.1.3 Lokale weg type III	47
6.2.2.1.3.2 Lokale weg type 3.2 – Landelijke weg Volgende straten worden opgenomen als lokale weg type 3.2:	48
6.2.2.1.3.3 Lokale weg type 3.3 – Woonstraat Onderstaande oplijsting geeft de woonstraten weer in Oosterzele:	49
6.2.2.1 Snelheidsbeleid	52
6.2.2.2 Routes zwaar vervoer	54
6.2.2.2.1 routes de Lijn	54
6.2.2.3 Afstemming met buurgemeenten	57
6.2.2.3.1 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Zottegem	58
6.2.2.3.2 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Gavere	60
6.2.2.3.3 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Merelbeke	61
6.2.2.3.4 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Melle	63
6.2.2.3.5 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Sint-Lievens-Houtem	64
6.2.2.4 Inrichtingsprincipes van de wegenis volgens categorisering en locatie	65
6.2.2.4.1 gemeentelijke weg type 1- voetgangers- en fietsvoorzieningen – V>50km/u	66
6.2.2.4.2	68
gemeentelijke weg type 1- voetganger- en fietsvoorzieningen – V< 50km/u (1)	68
6.2.2.4.3 gemeentelijke weg type 1- voetganger- en fietsvoorzieningen – V< 50km/u (2)	70
6.2.2.4.4 gemeentelijke weg type 1 – voetgangersvoorzieningen – V<50km/u	72
6.2.2.4.5 gemeentelijke weg type 1 – school- en voetgangersomgeving (1)	74
6.2.2.4.6 gemeentelijke weg type 1 - school- en voetgangersomgeving (2)	76
6.2.2.4.7 gemeentelijke weg type 2 – voetganger- en fietsvoorzieningen – V>50km/u	78
6.2.2.4.8 gemeentelijke weg type 2 – voetganger- en fietsvoorzieningen – V<50km/u (1)	80
6.2.2.4.9 gemeentelijke weg type 2 – voetganger- en fietsvoorzieningen – V<50km/u (2)	82
6.2.2.4.10 gemeentelijke weg type 2 - voetgangersvoorzieningen	84
6.2.2.4.11 gemeentelijke weg type 3.1- bibeko	86
6.2.2.4.12 gemeentelijke weg type 3.1- bubeko (1)	88
6.2.2.4.13 gemeentelijke weg type 3.1 – bubeko (2)	90
6.2.2.4.14 gemeentelijke weg type 3.2 (1)	92
6.2.2.4.15 gemeentelijke weg type 3.2 (2)	94
6.2.2.4.16 gemeentelijke weg type 3.3	96
6.2.2.5 Masterplan openbare verlichting	98
6.2.3 Parkeren	100
6.2.3.1 Conclusies uit de onderzoeksnota	100
6.2.3.2 Parkeren met tijdsbeperking	101
6.2.3.3 Fietsparkeren	105
6.2.3.4 Parkeren voor elektrische voertuigen	105
6.2.4 Trage netwerken, fiets en te voet	106
6.2.4.1 Trage netwerken - fiets	106

6.2.4.2	Trage netwerken – te voet .....	111
6.2.4.3	Principieel akkoord betreffende het herinrichten of afschaffen van overwegen langs de spoorlijn L122112	
6.2.5	openbaar vervoersnetwerk .....	117
6.2.5.1	per trein.....	117
6.2.5.2	per bus.....	117

**6 ACTIETABELLEN.....121**



**Informatief  
deel**

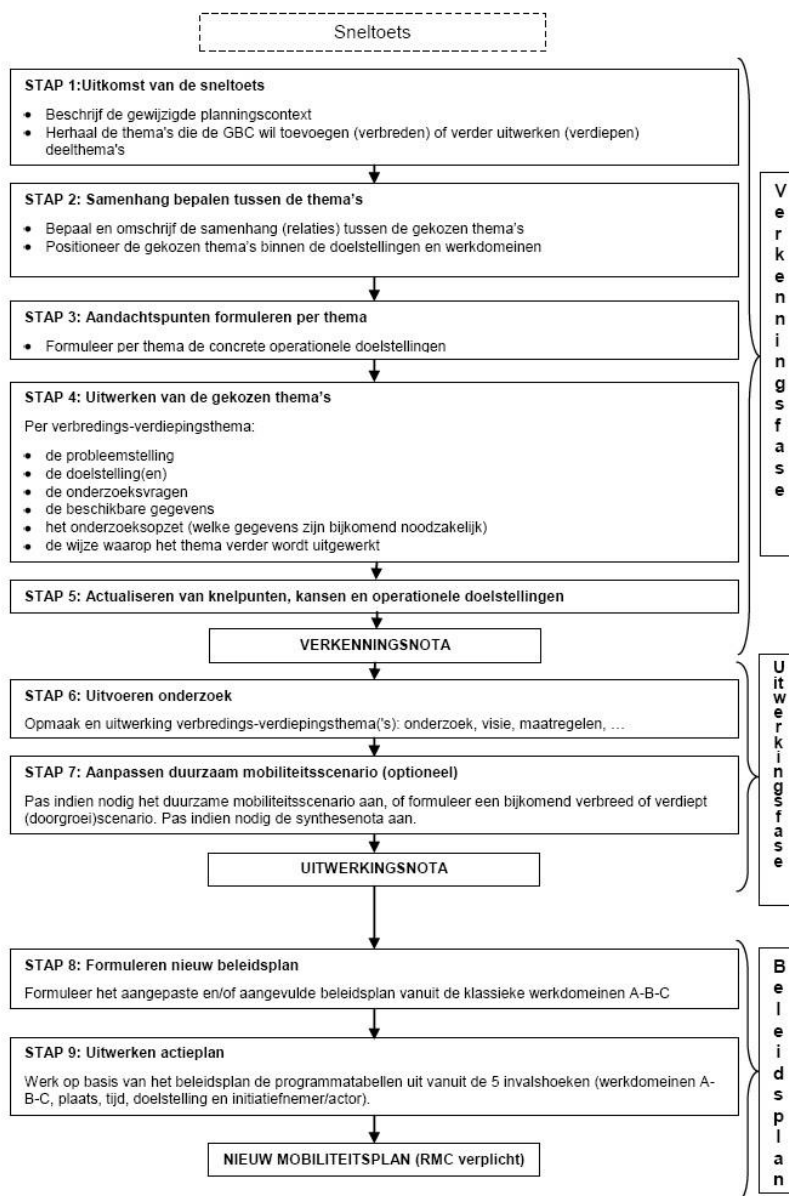
# 1. Inleiding

## 1.1 Opzet van het rapport

Dit beleidsplan is een verbreding en verdieping van het vorige beleidsplan van 2001

Het verbreden-verdiepen van het mobiliteitsplan is bedoeld om het bestaande mobiliteitsplan meer inhoud en diepgang te geven. Het vernieuwen van het beleidsplan is niet nodig. De volledige aandacht kan gaan naar een beperkt aantal speerpunten, die in onderling overleg in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) worden gekozen.

Men kan nieuwe thema's toevoegen aan het mobiliteitsplan, maar evengoed bestaande thema's verder uitwerken. Om het nieuwe beleidsplan uit te werken wordt volgend stappenplan gebruikt:



## 1.2 Stand van zaken mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan werd conform verklaard op 20 augustus 2001.

De sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan Oosterzele werd besproken in de samenkost van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 14 oktober 2010.

Tijdens de samenkost van de Provinciale Auditcommissie van 22 november 2010 werd de sneltoets gunstig geëvalueerd, een hergroepering van volgende thema's wordt voorgesteld:

- afstemming van het mobiliteitsplan met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
- categorisering van de wegen, inclusief gemeentegrensoverschrijdende verbindingen en maatregelen om het sluijverkeer te ontmoedigen
- trage netwerken, fiets en te voet
- parkeren

De keuze van de gemeente Oosterzele voor spoor 2 "Verbreding en Verdieping" wordt door de auditor als de juiste gezien. Het bestaande plan voldoet als basis nog steeds, maar behandelt (niet) meer de meest actuele thema's. Nieuwe thema's moeten worden toegevoegd, of bestaande thema's moeten grondiger bekeken worden.

Het beleidsscenario duurzame mobiliteit wordt verder ondersteund: *"Door investeringen in voorzieningen voor zwakke weggebruikers en openbaar vervoer wordt de modal-shift naar duurzame vervoersmodi verder aangespoord. De opzet om het rustige en landelijke karakter van de gemeente te vrijwaren, de groei van het autoverkeer binnen de perken te houden, de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid van de centrumstraten te verbeteren blijft bestendig".*

De verkenningnota werd voorgelegd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie van 26 juni 2013. Conform het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject werd de begeleidingscommissie uitgebreid met de leden van de gemeenteraadscommissie verkeer. Na bespreking tijdens de regionale mobiliteitscommissie van 16 september 2013 is de verkenningnota conform verklaard.

De uitwerkings- of onderzoeknota werd besproken in de uitgebreide gemeentelijke mobiliteitscommissie op 19 november 2014. De bespreking van deze nota in de regionale mobiliteitscommissie gebeurde op 16 maart 2015. De onderzoeknota bevat alle voorgeschreven elementen en is naar norm volledig.

Na het doorlopen van bovenstaande stappen wordt het proces van verbreden en verdiepen afgerond met het gemeentelijk beleidsplan als resultaat.



### 1.3 Opzet van het beleidsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan bespreekt het duurzaam mobiliteitsscenario volgens de werkdomeinen A, B en C zoals opgenomen in de sneltoets. Het betreft:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten
- werkdomein B: netwerken per modus
- werkdomein C: flankerende maatregelen

### 1.4 Participatiebeginsel

Het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel in. Op 26 oktober 2011 keurde de gemeenteraad een addendum aan het moederconvenant goed waardoor voor de besprekingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan de leden van de verkeerscommissie en een afvaardiging van elke gemeentelijke adviesraad worden toegevoegd aan de gemeentelijke begeleidingscommissie.

Het ontworpen beleidsplan zal voor de bespreking te raadplegen zijn op de gemeentelijke website en ter inzage liggen op het gemeentehuis. De mogelijkheid tot raadplegen wordt kenbaar gemaakt aan de inwoners door middel van het gemeentelijk infoblad, nieuwsbrieven en de website.

Opmerkingen kunnen schriftelijk worden bezorgd ter attentie van het college van burgemeester en schepenen. De periode waarin opmerkingen kunnen geformuleerd worden duurt minimaal één maand.

Een uittreksel van deze gemeenteraadsbeslissing is toegevoegd als bijlage.

### 1.5 Goedkeuring van het geactualiseerde beleidsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad. Het plan met zijn bijlagen wordt ter beschikking gesteld op de gemeentelijke website en op het departement grondgebiedszaken op het gemeentehuis, Dorp 1, 9860 Oosterzele. Na het gunstig advies van de regionale mobiliteitscommissie wordt het beleidsplan definitief vastgesteld door de gemeenteraad binnen de 60 dagen na ontvangst van het advies. Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het staatsblad, 14 dagen na de bekendmaking in het staatsblad treedt het nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan in werking.

## 2. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

Het opstellen van het beleidsplan is de laatste logische stap in de vernieuwing van het gemeentelijk mobiliteitsplan. In de eerste stap, de sneltoets, werd de actualiteit van het bestaande mobiliteitsplan afgetoetst. Het bestaande plan stond op zich, toch moesten enkele thema's verder uitgewerkt worden:

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

Het resultaat van de sneltoets werd verwerkt in een verkenningnota. Deze verkenningfase geeft een oplijsting van de bestaande plannen, waar moeten we rekening mee houden in de verdere uitwerking van de thema's en het uiteindelijk vernieuwde mobiliteitsplan.

De verkenningnota werd door de Vlaamse Overheid goedgekeurd in september 2013.

In de onderzoeksnota worden ontbrekende gegevens onderzocht, er wordt een eerste aanzet tot oplossingen gegeven. Deze fase is dus de basis voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan.

Onderstaand worden de belangrijkste conclusies of aanbevelingen uit de onderzoeksnota weergegeven:

### **Parkeren**

Het onderzoek bezettingsgraad geeft 3 probleemlocaties aan: de parkings ter hoogte van de NMBS-stopplaatsen Balegem-Zuid en Balegem-Dorp en de carpoolparking ter hoogte van de Schoolstraat in de onmiddellijke nabijheid van het afrittencomplex van de autosnelweg E40 in Wetteren.

Het parkeren in schoolomgevingen en in de nabijheid van het gemeenschapscentrum de Kluize verdient de komende jaren zeker speciale aandacht.

Ook fietsparkeren en parkeervoorzieningen voor elektrische vervoermiddelen wordt een item in het nieuwe mobiliteitsplan.

### **Wegcategorisering**

De huidige categorisering is een logische keuze. Het aantal voorstellen tot wijzigingen zijn dus miniem. Volgende voorstellen zijn opgenomen:

- De Gaversesteenweg wordt teruggebracht naar een lokale verbindingsweg type 2.

- De categorisering als lokale weg type 2 van de gewestweg N465a – Geraardsbergsesteenweg wordt uitgebreid tot aan het kruispunt met Yshoute.
- Voordries en Groenweg worden teruggebracht naar lokale wegen type 3 terwijl het gedeelte Korte Ambachtstraat tussen de gewestwegen N42 en N465a een lokale weg type 2 blijft. Na de ontdubbeling van de gewestweg N42 zal de Korte Ambachtstraat teruggebracht worden naar een lokale weg type 3.3. De toegang naar de bestaande en toekomstige KMO-zone wordt dan verzekerd door een langsweg die aansluit ter hoogte van de Oude Wettersesteenweg. Vrachtwagenverkeer in de Korte Ambachtstraat, waar een schoolomgeving is gesitueerd, wordt op dat moment geweerd.

Verder wordt aan de lokale wegen type 3 een functie toegekend. Het vorige mobiliteitsplan was niet duidelijk in welke mate een weg type 3 bijvoorbeeld geschikt was als drager voor landbouwverkeer of als verblijfsgebied.

Het mobiliteitsplan heeft de ambitie een kader te creëren aan welke voorwaarden elk type weg zou moeten voldoen. Door dit referentiekader in de toekomst te gebruiken bij vernieuwing van weginfrastructuur wordt een duidelijk leesbaar wegbeeld gecreëerd.

### **Trage netwerken, fiets en te voet**

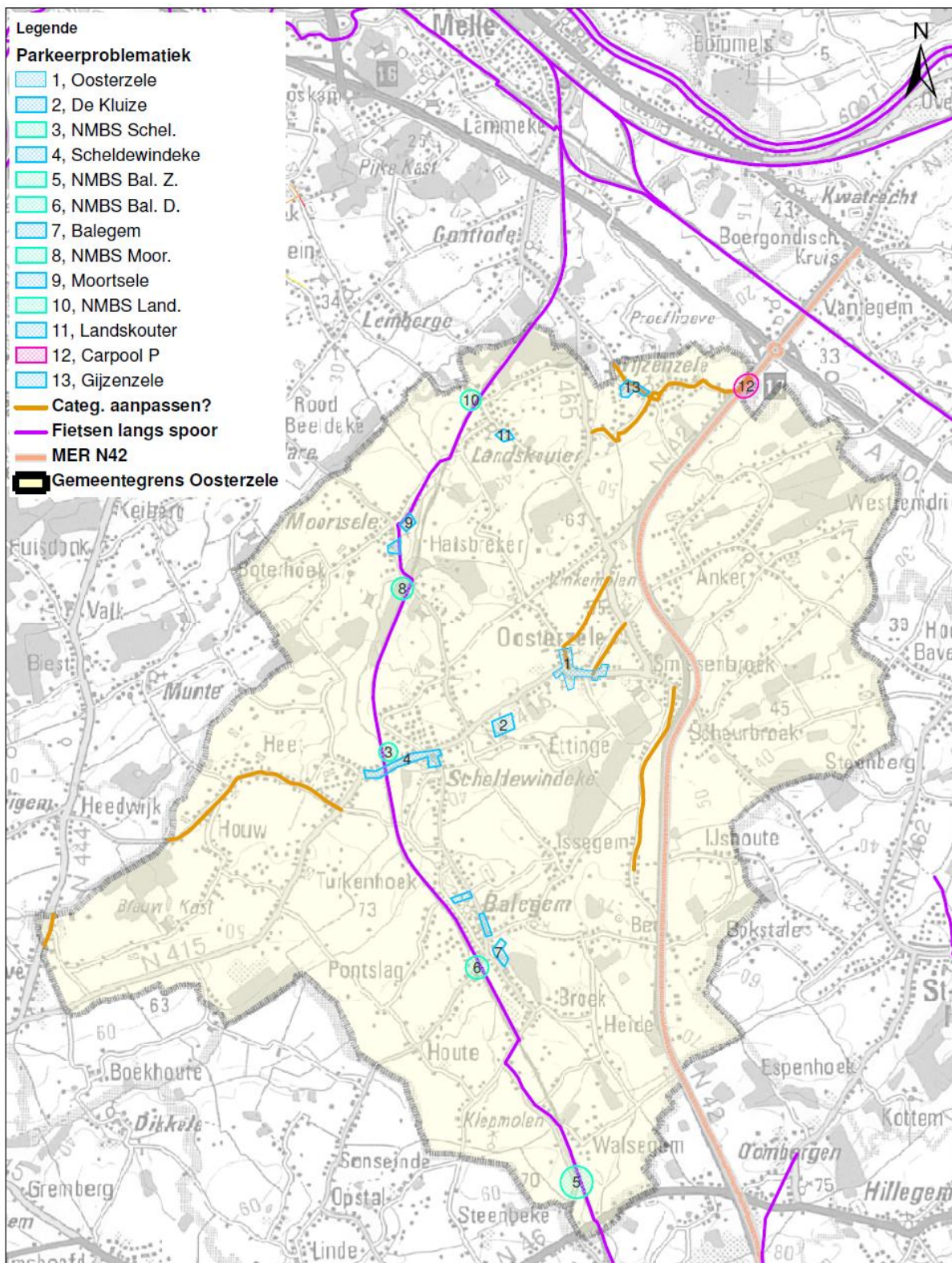
In dit hoofdstuk wordt de visie het fietspadenplan, met de fietssnelweg F417 langs de spoorlijn L122, als hoofddrager uitgeschreven. Er worden wijzigingen aan het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk en het lokaal functioneel fietsnetwerk voorgesteld. Deze zijn besproken met de Vlaamse en provinciale overheid om tot een vernieuwd fietspadenplan te komen.

De netwerken te voet spitsen zich vooral toe op de uitwerking van een trage-wegenplan. Deze oude voetwegen zijn een opportuniteit om missing-links weg te werken of short-cuts te creëren.

### **Afstemming mobiliteits- en structuurplan**

De vier grote ruimtelijke uitvoeringsplannen met impact op mobiliteit zijn opgenomen en kort beschreven in dit hoofdstuk. Ook de lopende MER-procedure rond de herinrichting van de gewestweg N42 is hier opgenomen. Deze procedure is een rode draad doorheen de nota, mogelijke wijzigingen zijn steeds afgetoetst aan het plan MER.

# Knelpuntenkaart Oosterzele



### 3. Duurzame mobiliteitsscenario's

Er is slechts één duurzaam scenario is uitgewerkt: "Het scenario duurzame mobiliteit zorgt voor meer beperkingen voor het autoverkeer (selectieve bereikbaarheid), terwijl de verplaatsingsmogelijkheden voor fietsers en openbaar vervoersgebruikers uitgebreid worden. Het gebruik van duurzame vervoersmodi wordt dus aangemoedigd om het landelijke en rustige karakter van de gemeente te vrijwaren, de groei van het autoverkeer binnen de perken te houden, de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid van de centrumstraten te verbeteren".

Het trendscenario niets doen (geen fietsinfrastructuur voorzien, de N42 niet ombouwen) is geen alternatief. Er wordt in dit beleidsplan gekozen om, op maat van de gemeente Oosterzele, te streven naar een duurzame mobiliteit.

Als alternatief voor de auto wordt aandacht geschonken aan het uitbouwen van een degelijk fietsroute- en een openbaar vervoernetwerk. Om zich te "wapenen" tegen de toekomst wordt de ambitie uitgesproken een plan op te stellen voor alternatieve vervoersmiddelen.

Het fietsroutenetwerk wordt volledig uitgebouwd, terwijl voor het openbaar vervoer wordt nagegaan welke exploitatievormen mogelijk zijn, om te komen tot een zinvolle en verantwoorde verbetering van het openbaar vervoeraanbod, rekening houdend met de probleemstelling van het openbaar vervoer

Er wordt een halt toegeroepen aan de ongebreidelde ontwikkeling van linten en gespreide bebouwing, terwijl er naar een algemene verdichting (inbreiding) en versterking van de woonkernen wordt gezocht.

Belangrijke infrastructurele ingreep is de ombouw van de N42.

---

<sup>2</sup> Figuur 1: kaart knelpunten Oosterzele - onderzoeksnota

## 4. Relatie met andere beleidsplannen

In de sneltoets is een tabel met de planningscontext van het gemeentelijk mobiliteitsplan opgenomen.

Belangrijke elementen in de context van mobiliteitsplanning	Datum	= vóór	= na
		mobiliteitsplan (plaats kruisje in een van de twee kolommen)	
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	1997 Herziening 17 december 2010	X	
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan	21 augustus 2015		X
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	10 februari 2011		X
Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	9 augustus 2004		X
Invoering basismobiliteit	21 maart 2002		X
Mobiliteitsvisie 2020	2009		X
Milieubeleidsplan	september 2005		X
MER N42	27 november 2015		X

In het vorige mobiliteitsplan was reeds rekening gehouden met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, alle andere plannen dateren van na de huidige mobiliteitsplan. Bij de vernieuwing van het beleidsplan moet dus rekening gehouden worden met de bepalingen in deze plannen. Met volgende plannen wordt rekening gehouden bij de uitwerking van dit beleidsplan:

- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
- Streefbeeld N42 – MER N42
- Bijzondere Plannen van Aanleg binnen de gemeente
- Ruimtelijke Uitvoeringsplannen binnen de gemeente
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
- Lokaal Fietsroutenetwerk
- Mobiliteitsvisie 2020 , gebiedsevaluatie Gent
- Kernnet de Lijn

- Gemeentelijk Milieubeleidsplan – samenwerkingsovereenkomst duurzaamheid

## 4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Oosterzele: kern in het buitengebied aan de rand van het grootstedelijk gebied Gent

In het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt Oosterzele niet vernoemd als mogelijk deel van het grootstedelijk gebied Gent. De gemeente behoort dus tot het buitengebied. Het buitengebied is dit gebied waar de open en onbebouwde ruimte overweegt. Het RSV wil het bestaande buitengebied behouden en waar mogelijk versterken.

De belangrijkste doelstellingen voor het buitengebied zijn het ontwikkelen van landbouw, natuur en bossen in goed gestructureerde gehelen, het afstemmen van ruimtelijk beleid en milieubeleid op basis van het fysisch systeem en het tegengaan van versnippering van de open ruimte door landbouw-, bosbouw-, woon-, en werkfuncties zoveel mogelijk te bundelen.

Met betrekking tot het buitengebied doet het RSV volgende uitspraken die relevant zijn voor het gemeentelijk mobiliteitsplan Oosterzele:

### 4.1.1 Wonen

In het buitengebied wordt gestreefd naar een woningdichtheid van 15 woningen per hectare. Bovendien moet de woonbebouwing opgevangen worden in de daartoe best uitgeruste kernen.

#### 4.1.1.2 Landbouw

Landbouw is een belangrijke functie in het buitengebied. Om de landbouwstructuur te versterken stelt het RSV de afbakening van de gebieden voor beroepslandbouw in het vooruitzicht. Tegelijkertijd worden ook verwevingsgebieden tussen landbouw en natuur afgebakend, waar plaats is voor natuur én landbouw. Tenslotte bakent het RSV bouwvrije zones af. Dit zijn samenhangende zones voor grondgebonden landbouw, waarin geen bedrijfszetels gevestigd zijn.

#### 4.1.1.3 Toeristisch recreatieve infrastructuur

De volledige gemeente Oosterzele wordt in het RSV gesitueerd in het buitengebied. Ten aanzien van de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied worden binnen het RSV volgende principes vooropgesteld:

Recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht als uitgangspunt. Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld. Zo kunnen bijvoorbeeld paden en routes met elkaar worden verbonden en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief product.

#### 4.1.1.4 Economie

Oosterzele werd in het RSV niet opgenomen als economisch knooppunt. Doelstelling van het RSV is de (grootschalige) economische activiteiten zoveel mogelijk te bundelen in de stedelijke gebieden en de economische knooppunten. In gemeenten zoals Oosterzele die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd, blijven voor bestaande economische activiteiten en nieuwe lokale bedrijventerreinen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gegarandeerd.

#### 4.1.1.5 Belangrijke lijninfrastructuren in Oosterzele

Het Structuurplan Vlaanderen gaat uit van een hiërarchische wegcategorisering. Hierbij wordt uitgegaan van de gewenste functie (verbinding/gebiedsontsluiting/erfontsluiting) van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

In het RSV wordt de N42 gecategoriseerd als primaire weg II en heeft een verzamelfunctie als doel. De N42 zorgt voor de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen naar de E40.

Relatie: de ruimtelijke bepalingen betreffende buitengebied worden geïmplementeerd in het gemeentelijk mobiliteitsplan. De wegcategorisering betreffende bovenlokale wegen wordt als startpunt gebruikt voor het bepalen van de categorisering op lokaal niveau.

### 4.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Naast het RSV is ook het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen een referentiekader voor het ruimtelijk beleid in de gemeente. Het PRS bouwt verder op het RSV. De uitgangspunten en de principes van het RSV gelden als basis en beleidskader voor het PRS. Oosterzele ligt in het zuidelijk openruimtegebied. Het beleid dient zich te richten op het leefbaar maken van het gebied als open ruimte, terwijl verdere verstedelijking voorkomen moet worden. Met deze visie als basis zijn de ontwikkelingsperspectieven per deelstructuur verder uitgewerkt:

#### 4.2.1 Wonen

Hierbij is Oosterzele zelf als hoofddorp aangeduid. Hoofddorpen zijn de groeipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt. Hoofddorpen onderscheiden zich van woonkernen omdat zij als een mogelijke locatie voor een lokaal bedrijventerrein beschouwd worden.

Balegem en Scheldewindeke zijn als meervoudig hoofddorp geselecteerd. Meervoudige hoofddorpen zijn de woonkernen binnen eenzelfde gemeente die samen het statuut van één hoofddorp hebben. Hun taak wordt beperkt tot het opvangen van de eigen groei inzake wonen. De gemeente kan zelf beslissen in welke kern het lokale bedrijventerrein aangelegd kan worden.

Gijzenzele en Moortsele worden als woonkernen geselecteerd. Woonkernen hebben een woonfunctie binnen de gemeente. Zij staan in voor opvang en bundeling van de eigen groei van de kern.

Anker en Landskouter werden in het PRS geselecteerd als 'niet verder te ontwikkelen kern' en worden beschouwd als een gehucht.

#### 4.2.2 Verkeer

De N46, de N415 (buiten het grondgebied van Oosterzele) en de N444 worden als secundaire wegen type II aangeduid. Hier primeert de verzamelfunctie op bovenlokaal niveau tegenover de verbindingsfunctie.



Relatie: de lokale wegcategorisering wordt opgebouwd volgens de bepalingen in het PRS. Bij het toekennen van de wegcategorie wordt rekening gehouden met de functie van de aanwezige woonkernen binnen de gemeente.

### **4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan**

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Oosterzele is goedgekeurd door de bestendige deputatie op 15 februari 2011. In dit plan worden een aantal principes vooropgesteld die van belang zijn voor de mobiliteit.

#### **4.3.1 Lokale economie**

Om aan de behoefte aan ruimte voor de vestiging of herlokalisatie van kleine ambachtelijke bedrijven te voldoen wordt een ruimtelijk uitvoeringsplan opgesteld. De uitbreiding van de bestaande zone zal gelegen zijn tussen de gewestwegen N42 en N465a en aansluiten bij de bestaande zone zodat een samenhangend concept wordt bereikt.

#### **4.3.2 Fietsroutenetwerk**

Het verder ontwikkelen en uittekenen van een geïntegreerd fietsroutenetwerk gebeurt meestal in samenwerking met de hogere overheden. In dit fietsroutenetwerk worden bestaande buurtwegen en kerkwegels ingepast of opnieuw opengesteld.

#### **4.3.3 Het fietsroutenetwerk als toetskader**

Het fietsroutenetwerk zal als toetskader fungeren voor grote ruimtelijke ingrepen en de bereikbaarheid voor zwakke weggebruikers zal steeds centraal staan.

#### **4.3.4 Schoolomgevingen**

De gemeente verbindt zich ertoe de schoolomgevingen - zowel langs gewestwegen als gemeentelijke wegen - te herinrichten.

#### **4.3.5 Deelruimte N42**

De gemeente volgt de visie betreffende de opbouw van de deelruimte N42 volgens de opgestelde streefbeeldstudie. Dit zowel voor de landschappelijke en ecologische inpassing als voor de verkeerskundige inrichting.

Relatie: Werkdomein A, ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten is de basis om verschillende beleidsplannen op elkaar af te stemmen. Ruimtelijke veranderingen worden steeds afgetoetst aan de effecten op mobiliteitsgebied.

### **4.4 Streefbeeld N42 - MER N42**

Het plan MER voor de ontdubbeling van de N42 is afgerond en goedgekeurd op 27 november 2015. Met de ontdubbeling van deze gewestweg wil de Vlaamse Overheid een herinrichting bekomen naar zijn categorisering: een primaire weg type 2. Hierbij wordt de weg ingericht als autoweg met een beperkt aantal knooppunten. Op deze manier kan de weg zijn functie als doorstromingsas richting de autosnelweg N42 vervullen.

Op korte termijn worden de inrichtingsplannen en visie voorgelegd aan de gemeenteraad. Nadat de gemeenteraad tot een gedragen beslissing is gekomen wordt de uitwerking van het ruimtelijk uitvoeringsplan in 2017 opgestart.

## 4.5 Fietsroutenetwerken

### 4.5.1 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Het "Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk" is een programma dat in opdracht van de Vlaamse overheid en in samenwerking met de provincies werd opgestart. Het heeft tot doel een concept van fietsroutenetwerk op te stellen. In dit concept worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zogenaamde "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning.

### 4.5.2 Lokaal Fietsroutenetwerk

De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal netwerk op gemeentelijk niveau. Het LFF richt zich op doelgerichte verplaatsingen (< 5 km) naar het werk, de school, haltes openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen.

Dit lokaal netwerk wordt vastgelegd in het gemeentelijk mobiliteitsplan en heeft zo een duidelijk statuut. De gemeentes krijgen de bevoegdheid om in samenspraak met de GBC de lokale routes te wijzigen. De netwerken vormen samen één groot gebiedsdekkend functioneel fietsroutenetwerk. De Provincie blijft instaan voor de ontwikkeling en coördinatie van deze netwerken. Gemeenten kunnen voor de aanleg en de verbetering van fietsinfrastructuur op het fietsnetwerk subsidies krijgen (40%) van de Provincie Oost-Vlaanderen.

Relatie: door beide netwerken aan elkaar te toetsen ontstaat een fijnmazig netwerk. Door dit netwerk op het terrein te implementeren door middel van infrastructuur en het fietsen te promoten worden een modal-shift beoogd.

## 4.6 Basisbereikbaarheid

In 2009 ontwikkelde De Lijn haar Mobiliteitsvisie 2020, een ambitieuze visie op het openbaar vervoer in Vlaanderen, dit zowel voor de interregionale, regionale als stedelijke niveaus. De doelstelling was een wensnet te ontwikkelen dat op conceptueel vlak weergaf welke verbindingen moeten aangeboden worden om maximaal te beantwoorden aan de vervoersvraag. Ondertussen besliste de Vlaamse Overheid in 2015 om basismobiliteit in de toekomst te vervangen door basisbereikbaarheid.

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Deze zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook louter binnen het beleidsdomein MOW is ruimte voor optimalisatie.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat hierbij niet langer op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoermodel is hierbij cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal kernnet over verschillende modi

heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen kan dit hertekende kernnet vervolgens verder geoptimaliseerd worden waar nodig.

Voor complexe, globale investeringsprojecten in dit kader wordt een trekker aangeduid, bv aan de hand van een specifieke projectvennootschap.

Een afstemming op de specifieke vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, samengesteld op basis van de reële en potentiële vervoerstromen. Binnen de vervoerregio's wordt een modusafhankelijke, lokale, mobiliteitsregie georganiseerd.

De vervoersregio staat in voor de bottom-up bewaking, sturing en de evaluatie van de basisbereikbaarheid. De vervoerregio geniet grote(re) vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op, en ter versterking van het top-down vastgelegde kernnet te regisseren. De vervoerregio is een permanent orgaan.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma AWV/De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau. Dit moet toelaten te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

Momenteel wordt de werkwijze voor de realisatie van basisbereikbaarheid getest in een aantal proefprojecten (bv Aalst). Op basis hiervan wordt het nieuwe overlegmodel en vervoermodel vormgegeven.





# Richtinggevend deel

## 5. Operationele doelstellingen

Onderstaande tabellen geven de taakstellingen weer zoals deze zijn opgenomen in de verkenningnota.

Afstemming ruimtelijk structuurplan	Taakstellingen
<b>Categorisering wegen</b>	<p>De indeling van de wegen volgens een logische categorie: verbindende wegen binnen de gemeente en ontsluitende wegen naar buurgemeenten en wegen van hogere categorie.</p> <p>De gemeentelijke wegen type 3 krijgen een onderverdeling naargelang hun functie. Een verkavelingsweg is immers niet gelijk aan een woonstraat.</p>
<b>Bewegwijzeringsplan</b>	Een bewegwijzering die niet verdrinkt in een bordenoerwoud. De wegcategory is de basis voor de bewegwijzering. Het doel is het juist gebruik van elk wegtype.
<b>Bewegwijzeringsplan zwakke weggebruiker</b>	Is niet gelijklopend aan de bewegwijzering voor gemotoriseerd vervoer. Dit plan moet aangepast zijn aan de doelgroep. Moeten we niet op zoek gaan naar alternatieven voor de standaardborden?
<b>Fietsroutenetwerk</b>	De fietssnelwegen zijn samen met het bovenlokaal fietsroutenetwerk is het geschikte toetskader. De fietssnelweg F417 is de hoofd fietsas binnen de gemeente. De bovenlokale fietsverbindingen vervolledigen het netwerk. Waar mogelijk worden lokale verbindingen en shortcuts gemaakt ter versteviging van dit netwerk.
<b>Trage wegen</b>	<p>Het uitwerken van een tragewegenplan. Onderzoek naar bestaande trage wegen: zijn deze nog open en begaanbaar, heeft het nut een specifieke trage weg opnieuw te openen, bestaan er alternatieven?</p> <p>Het uitbouwen van een tragewegennetwerk dat zowel geschikt is voor de recreatieve als functionele gebruiker.</p>
<b>Snelheidsplan</b>	Een logische snelheid gekoppeld aan elk type weg. Door de snelheid op elke gelijkende weg vast te leggen weet elke infrastructuurgebruiker binnen de gemeente waar zich aan te houden.

<b>Routes zwaar vervoer</b>	Worden logischerwijze bepaald aan de hand van de wegategorisering. De nadruk ligt op het gebruik van het hogere wegennet. Verblijfsgebieden, woonstraten maar ook oude verkavelingswegen moeten absoluut vermeden worden.
<b>Openbaar vervoer</b>	Rekening houden met de aanwezigheid van spoorwegstations bij het inplanten van nieuwe publiek genererende activiteiten. Het voorzien van voldoende openbaar vervoersmogelijkheden (de Lijn) bij bestaande trekpleisters.
<b>Campagnes voeren</b>	Het voeren van sensibilisatiecampagnes met de nadruk op duurzaam en veilig verkeer.

Categorisering wegen	Taakstellingen
<b>Ruimtelijke ordening</b>	<p>Per type categorie worden modelprincipes uitgewerkt. De inrichting van de weg wordt immers bepaald door zijn functie. Door een nauwe samenwerking tussen de onderlinge diensten op het gemeentelijk niveau worden bouwplannen afgetoetst aan de opgestelde modellen.</p> <p>Het uitwerken van type inplantingen van woningen ten opzichte van de rijweg per type weg.</p>
<b>Handhaving</b>	<p>In samenwerking met de lokale politie wordt een handhavingsbeleid opgesteld bij de implementatie het zonale snelheidsplan.</p> <p>In samenwerking met de lokale politie wordt een handhavingsbeleid opgesteld bij de implementatie zonaal plan tonnagebeperking.</p>
<b>Infrastructuur</b>	<p>Het toezien op het gebruik van de typeplannen zodat de ingerichte weg wordt afgestemd op zijn categorie.</p>
<b>Bewegwijzeringsplan</b>	<p>Het plan maakt in eerste instantie gebruik van de wegenis met de hoogste categorie.</p>
<b>Fietsroutenetwerk</b>	<p>Bij het opstellen van het fietsroutenetwerk, zoals bovenlokaal als gemeentelijk, moet actief op zoek gegaan worden naar missing-links.</p> <p>Kunnen wegen voorbehouden worden voor traag verkeer, m.n. voetgangers- fietsers- en landbouwverkeer?</p> <p>Het uitbouwen van een trage wegennetwerk dat zowel geschikt is voor de recreatieve als functionele gebruiker.</p>
<b>Routes zwaar vervoer</b>	<p>Door eigenlijk gebruik van de weg volgens zijn categorie worden verblijfsgebieden en oude verkavelingswegen ontlast van het zwaar verkeer.</p>
<b>Flankerende maatregelen</b>	<p>Informereren en sensibiliseren van de bevolking en de infrastructuurgebruiker.</p>



Trage netwerken	Taakstellingen
<b>Fiets en te voet</b>	
<b>Ruimtelijke ordening</b>	<p>De bestaande fietsnetwerken zijn het toetsmiddel bij uitwerking nieuwe ruimtelijke projecten. Ook het trage wegenplan wordt op de ontwikkeling gelegd.</p> <p>Bij nieuwe projecten wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de ontwikkeling van voetgangers- en fietsersontsluiting.</p> <p>Bij de beoordeling van een bouwaanvraag wordt de aanwezigheid van trage wegen gecontroleerd.</p>
<b>Handhaving</b>	<p>Het gebruik van borden F45c geven bijkomende aanwijzingen aan fietsers en voetgangers. De borden F99a en b en F12a en b (woonerf) geeft aan fietsers en voetgangers bepaalde 'privileges', er wordt een graad van bescherming opgenomen.</p> <p>Het gebruik van deze borden wordt opgenomen in een signalisatieplan. Er wordt toezicht uitgevoerd op de naleving ervan.</p>
<b>Infrastructuur</b>	<p>Welke extra aanduidings- en veiligheidsmaatregelen kunnen gebruikt worden bij gemengd verkeer?</p> <p>Bij aanpassingen van de weginfrastructuur, in het bijzonder de kruispunten, krijgen voetganger en fietser voorrang op de wagen.</p>
<b>Bewegwijzeringsplan</b>	<p>De bestaande netwerken zijn de basis. Op welke manier kunnen gebruiksvriendelijke wegen voor trage weggebruikers aangeduid worden zonder te vervallen in een overvloed aan borden?</p> <p>Na het opstellen van het trage wegenplan wordt werk gemaakt van een gebruiksvriendelijk bewegwijzeringssysteem, geschikt voor zowel de functionele als recreatieve gebruiker.</p>
<b>Fietsroutenetwerk</b>	<p>Er wordt een actualisatie uitgevoerd van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Dit is de basis voor de verdere uittekening van het gemeentelijk fietsnetwerk.</p>

<b>Trage wegen</b>	Er wordt een trage wegenplan opgesteld.
<b>Flankerende maatregelen</b>	<p>Het gebruik van de aanwezige infrastructuur wordt gepromoot door diverse communicatiemiddelen: folders en brochures, internetapplicaties, gemeentelijke nieuwsbrieven en website, ....</p> <p>Er wordt een onderhoudsplan opgesteld om de trage weggebruiker-infrastructuur optimaal te houden.</p>
<b>Milieu</b>	<p>De aanleg of vernieuwing van de infrastructuur gebeurt steeds met respect voor bestaande kleine landschapselementen.</p> <p>Eventuele verlichting wordt in harmonie geplaatst met de omgeving. Het gebruik van ledverlichting en het dimmen of doven van de openbare verlichting werken energiebesparend.</p>

Parkeren	Taakstellingen
<b>Ruimtelijke ordening</b>	<p>Bij nieuwbouwwoningen wordt locatieafhankelijk een norm gesteld voor het aantal parkeerplaatsen.</p> <p>Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling betekent het volgen van de beleidslijnen op hoger niveau betreffende het opstellen van mobiliteitsstudies.</p> <p>Het gemeentebestuur engageert zich tot het opstellen van een bedrijfsvervoersplan.</p>
<b>Handhaving</b>	<p>Het invoeren van parkeerplaatsen/-zones met een beperkte parkeertijd.</p> <p>Het uitvoeren van controles op parkeren beperkt in tijd en foutparkeren.</p>
<b>Bewegwijzering</b>	<p>Het opstellen van een bewegwijzeringsplan naar de grote gemeentelijke parkeerterreinen in de buurt van publiekstrekkers.</p>
<b>Infrastructuur</b>	<p>Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden op de openbare parkeerterreinen.</p> <p>Een parkeerplaats voor personen met een handicap is geen private parkeerplaats op het openbaar domein.</p>
<b>Flankerende maatregelen</b>	<p>Het voeren van sensibilisatiecampagnes met betrekking rond parkeren. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de gemeentelijke communicatiemiddelen.</p> <p>Het up-to-date houden van de parkeersignalisatie en het opstellen van een structureel onderhoudsplan.</p>
<b>Milieu</b>	<p>Er is voorzien in voldoende stalplaatsen voor fietsen. De publiekstrekkers in de gemeente vormen hierbij een eerste doelwit, in tweede instantie wordt de aandacht gericht op de aanwezige bushaltes.</p>

Er zijn laadpalen voorzien die de mogelijkheid verschaffen om in de gemeente zowel fietsen als wagens te laden.

## 6. Beleidsscenario

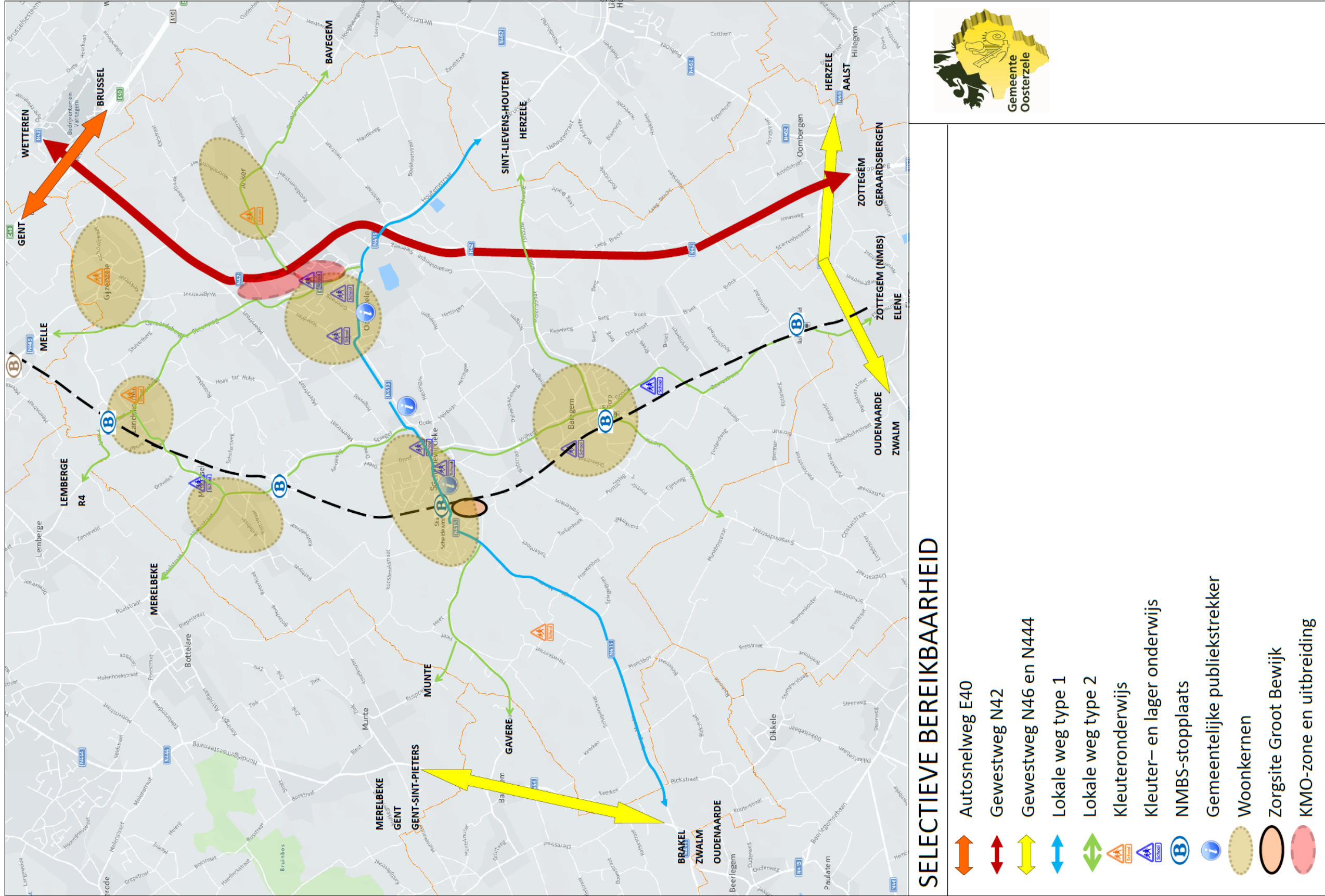
### 6.1 Inleiding

Het duurzame mobiliteitsscenario opgenomen in het eerste mobiliteitsplan (oktober 2001) blijft van kracht:

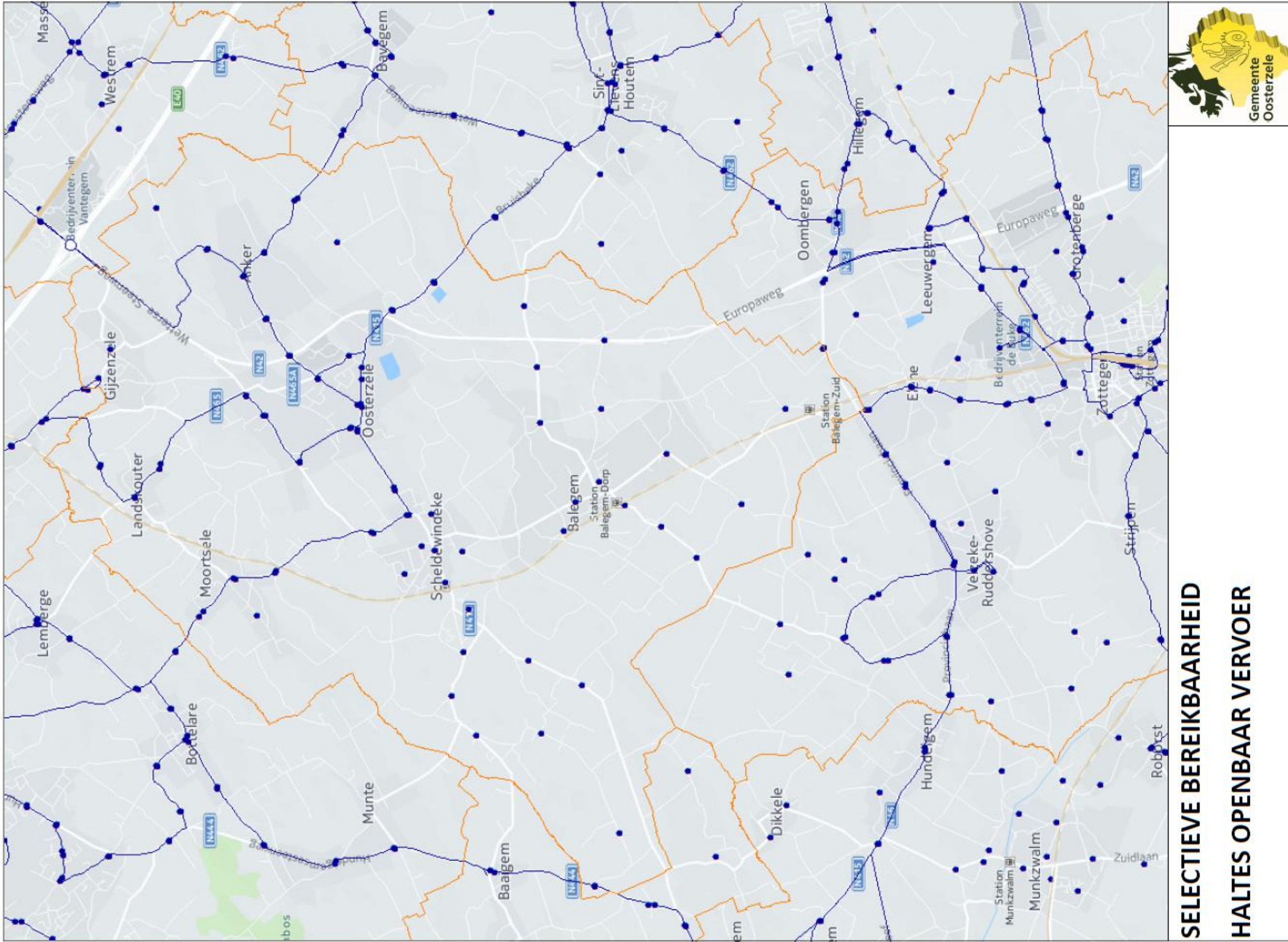
*“Het scenario duurzame mobiliteit zorgt voor meer beperkingen voor het autoverkeer (selectieve bereikbaarheid), terwijl de verplaatsingsmogelijkheden voor fietsers en openbaar vervoersgebruikers uitgebreid worden.*

*Het gebruik van duurzame vervoersmodi wordt dus aangemoedigd om het landelijke en rustige karakter van de gemeente te vrijwaren, de groei van het autoverkeer binnen de perken te houden, de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid van de centrumstraten te verbeteren.”*

Figuur 2: beleidsscenario: selectieve bereikbaarheid



Figuur 3: selectieve bereikbaarheid – haltes openbaar vervoer



De vier uit te werken thema's die opgenomen zijn in de sneltoets geven na onderzoek volgende aandachtspunten weer die verwerkt worden in de gewenste ontwikkelingen:

- Parkeren
  - parkeermogelijkheden in deelgemeente Oosterzele
  - parkeerproblematiek rond beide NMBS stopplaatsen in Balegem
  - carpoolparking in Gijzenzele
  - lange-termijnparkeren vrachtwagens
  - capaciteitsprobleem ter hoogte van GC De Kluize
  - fietsparkeren
  - parkeervoorzieningen elektrische voertuigen
  
- Wegcategorisering
  - onduidelijk statuut van de lokale weg type 3
  - afstemming met buurgemeenten
  - toekomstig statuut van de wegen rond de N42 na de herinrichting
  
- Trage netwerken, fiets en te voet
  - de verdere ontwikkeling van het fietspad langs de spoorlijn als hoofdas van het fietspadenplan
  - optimalisatie van het bovenlokaal functioneel en het gemeentelijk fietsroutenetwerk
  - creëren van veilige fietsverbindingen langs de primaire weg N42
  - uitwerken van een trage wegenplan met zowel functionele als recreatieve alternatieven
  
- Afstemming tussen gemeentelijk mobiliteits- en structuurplan
  - ruimtelijke uitvoeringsplannen
    - zonevreemde bedrijven en uitbreiding ambachtelijke zone
    - Groot Bewijk
    - parkeer- en sportinfrastructuur site De Kluize
    - wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele

## 6.2 Gewenste ontwikkelingen

### 6.2.1 Gewenste ruimtelijke structuur

De gemeente Oosterzele maakt op gewestelijk niveau deel uit van “Gentse en Kanaalzone” (KB 14/09/1977) en van “Aalst – Ninove – Geraardsbergen – Zottegem” (KB 30/05/1978), een landschappelijk en waardevol agrarisch gebied. Op Provinciaal niveau kan Oosterzele onderverdeeld worden in de “Scheldevallei”, het gebied ten zuiden van Gent.

Oosterzele beschikt over een gedifferentieerd nederzettingspatroon waarin verscheidene soorten bebouwingsconcentraties voorkomen: kernen, lintbebouwing, woonkorrels en verspreide bebouwing.

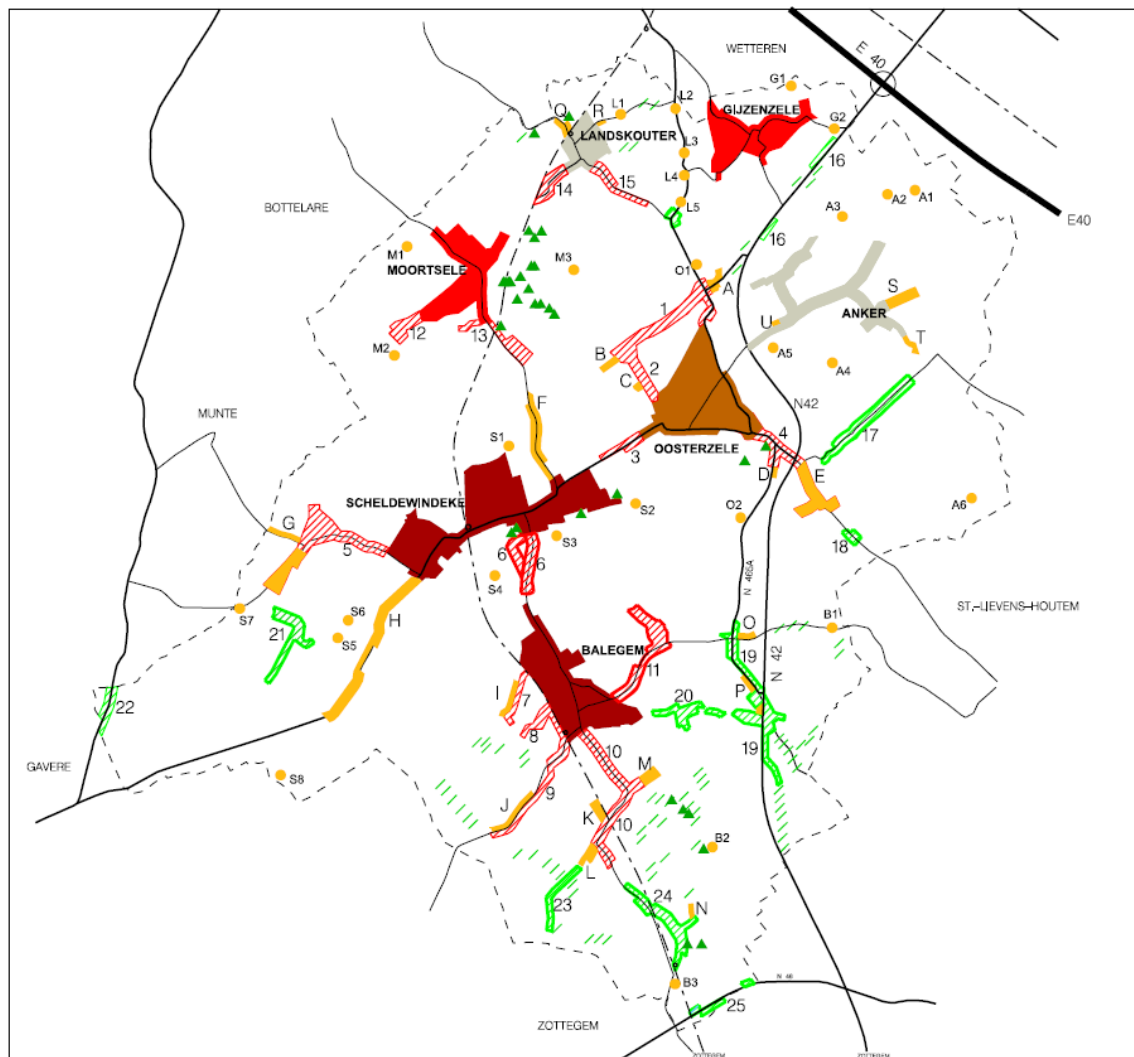
De nederzettingsstructuur wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van drie grotere dorpskernen (Oosterzele, Scheldewindeke en Balegem), twee kleinere dorpskernen (Gijzenzele en Moortsele) en twee gehuchten (Landskouter en Het Anker).

Balegem en Scheldewindeke zijn geselecteerd als woonkern. De taak van deze kernen is het opvangen van eigen groei inzake wonen.

Oosterzele krijgt als structuur-ondersteunend hoofddorp de taak om de groei inzake wonen en bedrijvigheid op te vangen en te bundelen.



Figuur 4: bestaande nederzettingsstructuur (bron: GRS Oosterzele)



OOSTERZELE GEMEENTELIJK  
RUIMTELIJK  
STRUCTUURPLAN

BESTAANDE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

LEGENDE

- Hoofddorp
- Meerkernig hoofddorp
- Woonkern
- Woongehucht
- Lintbebouwingen als uitlopers van een woonkern
- Verspreide lintbebouwingen in de open ruimte
- Zonevrije woonlinten aansluitend op een woongebied
- Zonevrije woningen in de kwetsbare gebieden
- Zonevrije woonkorrels in de open ruimte
- Hogere densiteit van verspreide zonevrije woningen

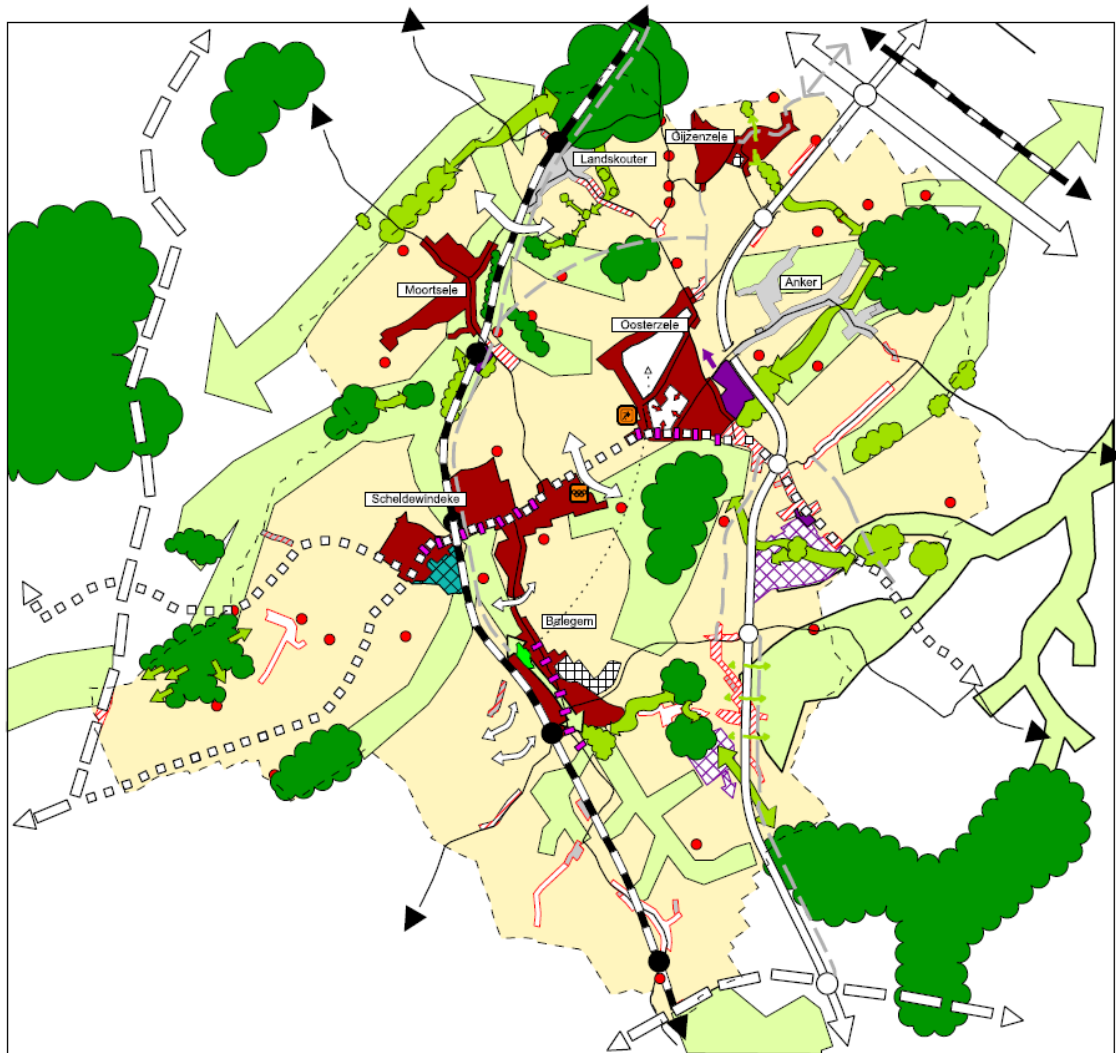


ARCHITECTENBUREAU VAN ACKER & PARTNERS  
afdeling stedenbouw



kaart 17

Figuur 5: gewenste ruimtelijke structuur (bron: GRS Oosterzele)



OOSTERZELE  
GEMEENTELIJK  
RUIMTELIJK  
STRUCTUURPLAN

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

LEGENDE

Gewenste nederzittingsstructuur

- Woonkernen
- Woongehuchten
- Lintbebouwing als uitlopers van een woonkern
- Verspreide lintbebouwingen in de open ruimte
- Zonevrije woonlinten
- Zonevrije woonkernen in de open ruimte
- Concentratie zonevrije woningen
- Aan te snijden woonuitbreidingsgebied
- Te schrappen als woonuitbreidingsgebied
- Te schrappen woongebied
- Zone voor gemeenschapdiensten

Natuurlijke structuur

- Bosgebieden
- Bosgebied (lokaal niveau)
- Bosverbindingen
- Samenhangende landbouwgebieden
- Beekvallei te versterken
- Vrijwaren van openruimteverbindingen

Verkeersstructuur

- Spoorweg met station
- Hoofdweg E40 / A10 Oostende - Brussel
- Primaire weg II N42 met aansluitingspunt
- Secundaire weg
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II
- Gewenste fietsverbinding

Economische structuur

- Ambachtelijke zone
- Uitbreiding ambachtelijke zone
- Ontginningsgebied
- Verschuiving ontginningsgebied
- Handels- en diensten

Recreatieve structuur

- Verder uit te bouwen sportterrein
- Verder uit te bouwen sportinfrastructuur



ARCHITECTENBUREAU VAN ACKER & PARTNERS  
afdeling stedenbouw



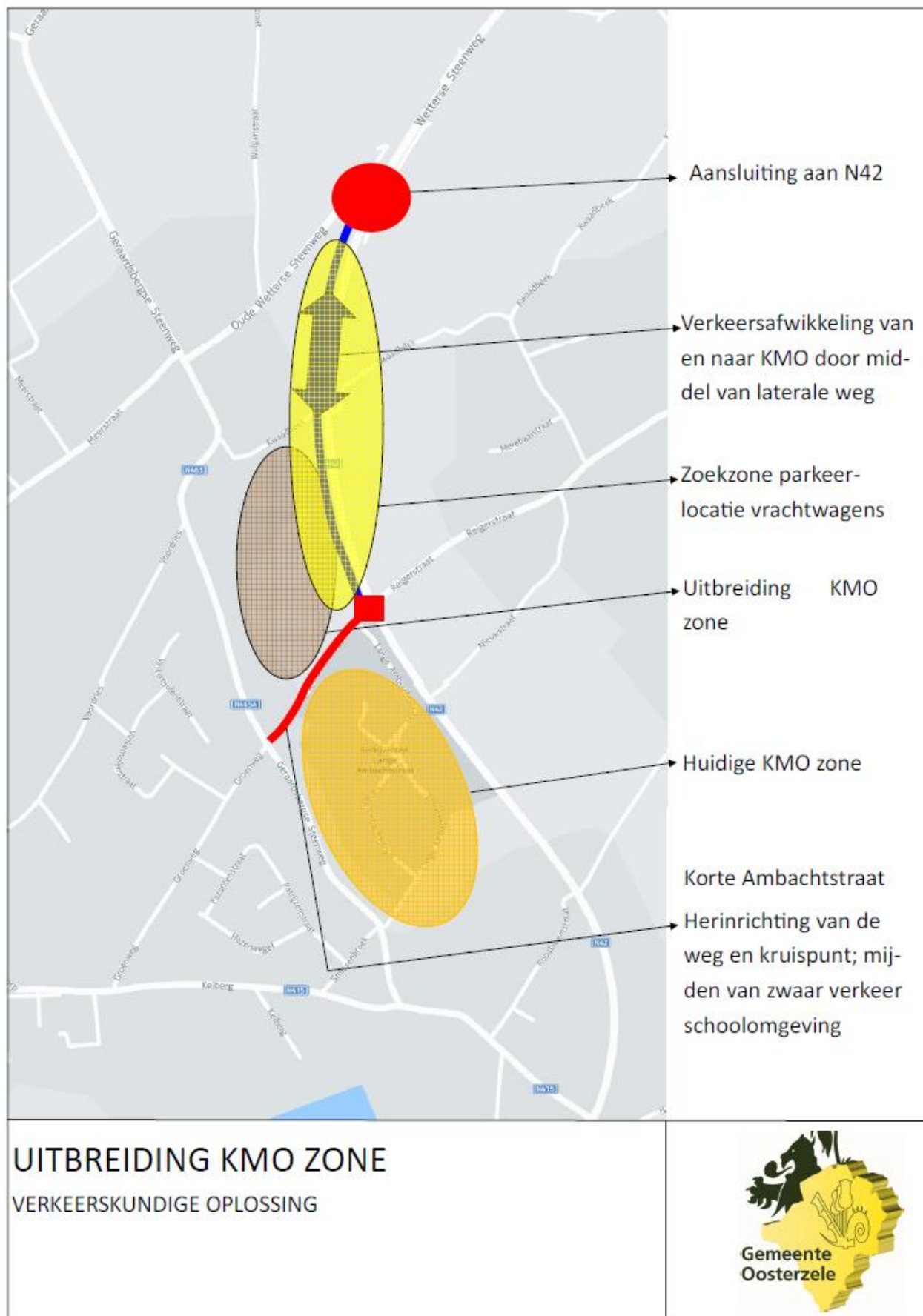
kaart 1

Binnen het duurzaam scenario blijft de tendens om de centrale functies binnen de gemeente te concentreren om de (openbaar) vervoerontsluiting te vergemakkelijken en zo de bereikbaarheid optimaal te houden.

Binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn de ruimtelijke ontwikkelingen afgestemd op het duurzame mobiliteitsscenario:

- **Zonevreemde bedrijven en uitbreiding ambachtelijke zone:**  
De kleinschalige zonevreemde bedrijven worden bevestigd, uitbreiding waardoor bijkomende verkeersstromen gegenereerd worden zijn niet mogelijk. Deze bedrijven krijgen de eerste kans hun activiteit naar de nieuw te ontwikkelen ambachtszone te verhuizen.  
De uitbreiding van de ambachtszone wordt voorzien in noordelijke richting. Door de aansluiting bij de bestaande zone langs de primaire weg N42 kunnen de geringe bijkomende verkeersstromen onder controle gehouden worden. Er moet aandacht besteed worden dat de ontsluiting op de juiste manier gebeurt, dus richting de gewestweg. Aan de westzijde van de ambachtszone is een schoolomgeving en woonomgeving gelegen. De inplanting van de zone is opgenomen in het MER-onderzoek N42.  
Een ander aandachtspunt is de creatie van zones voor vrachtwagenparkeren. Momenteel is tijdens het weekend en avonden een hoge parkeerdruk van vrachtwagens in de huidige ambachtszone. Vrachtwagens kunnen uitwijken naar de NMBS-parking in deelgemeente Scheldewindeke. Deze parkeermogelijkheid wordt door de gebruikers niet als optimaal beschouwd. Een derde mogelijkheid in de toekomst is het creëren van een parking vrachtwagens in Scheldewindeke rechtover de huidige parkeerzone vrachtwagens, aan de andere zijde van de spoorweg.

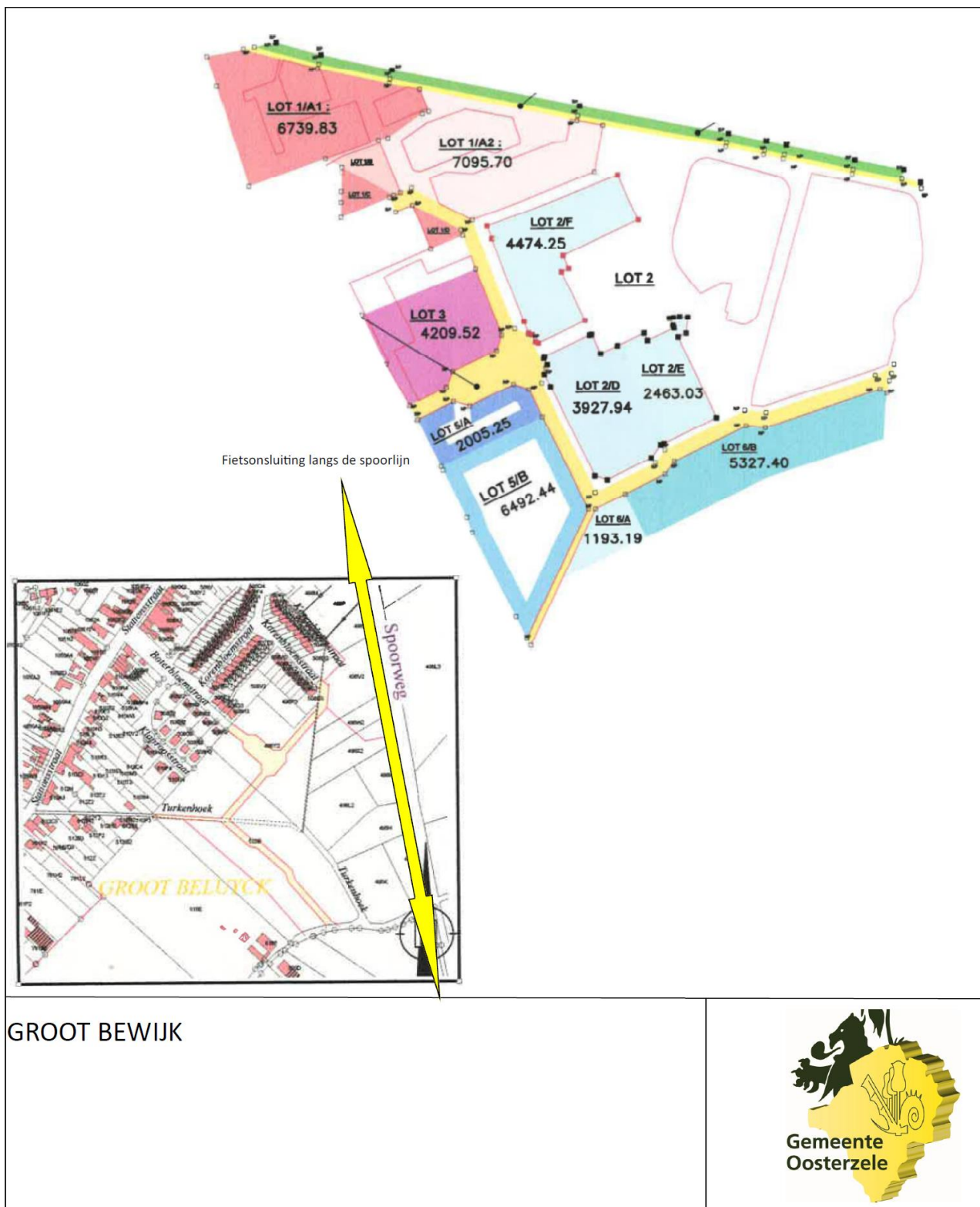
Figuur 6: uitbreiding KMO zone



- Groot Bewijk

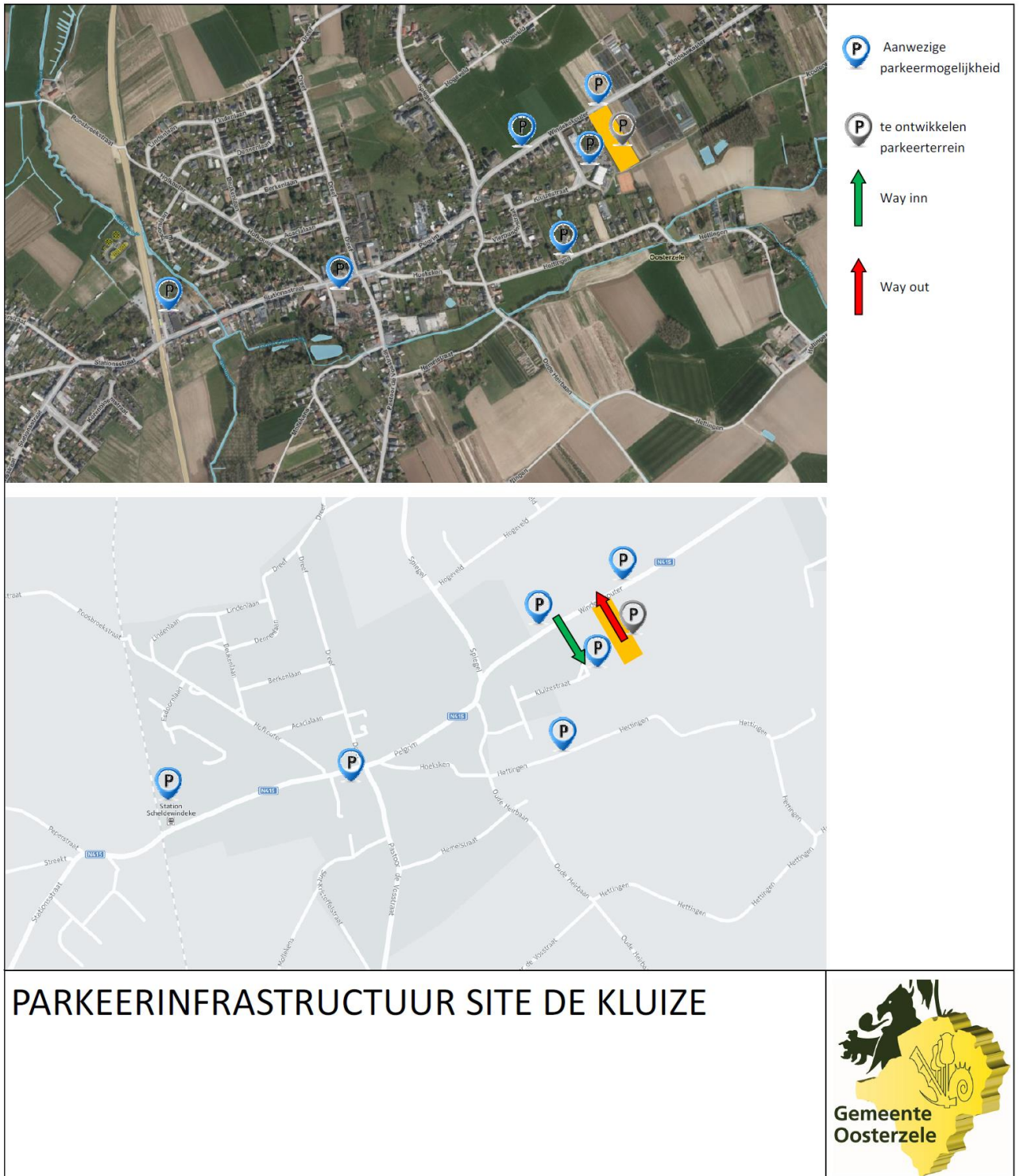
De inplanting van dit sociaal zorgproject is gelegen op wandelafstand van het station van Scheldewindeke. Op korte termijn wordt een rusthuis met 60 bedden voorzien. Ook 40 assistentiewoningen en 66 huurwoningen zijn in dit project opgenomen. In de weginfrastructuur wordt langs de spoorlijn voorzien in een fietspad dat wordt aangesloten op de nieuw aan te leggen wegenis. De Lijn is in het kader van de gebiedsevaluatie 2015 op de hoogte gebracht van deze ontwikkeling. Vanuit het gemeentebestuur wordt de vraag gesteld een belbushalte te voorzien. Door het nemen van deze maatregel door de Vlaamse vervoersmaatschappij en de aanwezigheid van het NMBS-station in de onmiddellijke omgeving is de openbaar vervoer-ontsluiting gegarandeerd.

Figuur 7: inplanting zorgsite Groot Bewijk



- Parkeer- en sportinfrastructuur site De Kluize  
Momenteel kan de infrastructuur niet ten volle worden benut. Bij gelijktijdige organisaties in sporthal en gemeenschapscentrum breidt de parkeerdruk uit naar de aansluitende woonkern. Het gebruik van alternatieve vervoersmodi wordt ondersteund door de aanwezigheid van 140 fietsstalplaatsen. Bijkomende stimulans is het belonen van bezoekers met de fiets. Op lange termijn moet wel nagedacht worden om de stalplaatsen te overkappen.  
Langs de Windekekouter, rechtover het gemeenschapscentrum zijn bushaltes aanwezig. Het frequent aandoen van deze haltes door de Lijn bij organisaties is echter niet rendabel. Het station Scheldewindeke ligt op 1,2 kilometer van het gemeenschapscentrum. In de vakliteratuur wordt dit beschouwd als 'binnen wandelafstand'. Deze vorm van geregeld vervoer is echter moeilijk bruikbaar doordat de uren niet zijn afgestemd op het aanbod van het centrum.  
Het aantal parkeerplaatsen op aanvaardbare loopafstand (400 meter) bedraagt 191. Met deze plaatsen wordt voldaan aan de minimumnorm. De loopafstand van 400 meter wordt in een landelijke gemeente ook als te ver ervaren.  
In het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt voorzien in een uitbreiding van de bestaande parking op eigen terrein 90 naar 250 plaatsen. De parking zal worden ingericht met way-in (via Sportstraat) en way-out (via Windekekouter).  
Naast de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen wordt voorzien in extra recreatieve activiteiten zoals wandel- en ruitersporen.

Figuur 8: parkeerinfrastructuur site De Kluize





- Wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele  
Om de deelgemeente Oosterzele zijn taak inzake het opvangen van de groei te laten vervullen is een wooninbreidingsgebied geselecteerd. De selectie van dit gebied is opgenomen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De gemeente kan de keuze maken tussen twee zones:
  - gebied in driehoek Dorp – Voordries – Groenweg
  - gebied in driehoek Meerstraat – Voordries – GeraardsbergsesteenwegOp mobiliteitsvlak zijn twee zaken van belang:
  - de weginfrastructuur in het woongebied moet afgestemd zijn op ‘wonen’ en niet op ‘verkeren’.

De ontsluiting van het woongebied gebeurt via het hogere wegennet of via de snelste weg richting hogere wegennet. Om deze reden werd de Meerstraat geselecteerd als lokale weg 3, type bebouwing, tevens ontsluitingsweg op lager niveau.

Figuur 9: wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele



### 6.2.1.1 Samenvattende tabel

WERKDOMEIN	ACTIE	LOCATIE	DOELSTELLING	BUDGET	PRIORITEIT	INITIATIEF	PARTNERS
Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	<b>Uitbreiding ambachtszone</b>	noordelijke richting, langs gewestweg N42	<b>Veiligheid</b> verkeersafwikkeling binnen de nieuwe aan te leggen zone  aansluiting met huidige zone  ontsluiting van de gekoppelde ambachtszone  inrichten van een parkeerterrein vrachtwagens		hoog	gemeente	Solva  AWV
Netwerken per modus	<b>Uitbreiding ambachts- zone</b>	noordelijke richting, langs gewestweg N42	<b>Leefbaarheid</b> vrijwaren verkeersstromen door woongebied  weten van parkeren vrachtwagens in woonzones  creëren van groene buffers		hoog	gemeente	Solva  AWV
Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	<b>Groot Bewijk</b>	driehoek Stationsstraat Turkenhoek spoorlijn L122	<b>Veiligheid</b> ontwikkeling van een woongebied  weten van verkeersstromen die hier niet thuishoren  ontsluiting via hoger wegennet		hoog	gemeente	TMVW  AWV  Aquafin
Netwerken per modus	<b>Groot Bewijk</b>	driehoek Stationsstraat Turkenhoek spoorlijn L122	<b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b> ontwikkelen van ontsluitingsmogelijkheden met nadruk op trage weggebruikers  Aansluiten op openbaar vervoernetwerk		hoog	gemeente	Sociale huis- vestings- maatschappijen  POV  De Lijn
Ondersteunende maatregelen	<b>Groot Bewijk</b>	driehoek Stationsstraat Turkenhoek spoorlijn L122	<b>Bereikbaarheid</b> lage instap voor openbaar vervoersgebruikers  fietsenstallingen  <b>Milieu</b> creëren van een Leefomgeving, inplanten van groene zones		hoog	gemeente	NMBS  De Lijn

Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	Parkeer- en sportinfrastructuur site De Kluize	uitbreiding van huidige site	<b>Veiligheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> aansluiting op gewestweg Windekekouter verkeersafwikkeling op eigen terrein		laag	gemeente	AWV
	Netwerken per modus	Parkeer- en sportinfrastructuur site De Kluize	uitbreiding van huidige site	<b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Leefbaarheid</b> creëren van extra parkeerplaatsen naburige woonkern ontlasten van parkeerdruk creëren van extra recreatiemogelijkheden		laag	gemeente
Ondersteunende maatregelen	Parkeer- en sportinfrastructuur site De Kluize	uitbreiding van huidige site	<b>Bereikbaarheid</b> bekendheid fietspad sporthal-Dorp inzetten op modal-shift volgens STOP-principe creëren van short-cuts trage weggebruiker <b>Toegankelijkheid</b> overkappen bestaande fietsenstalling		hoog  laag	gemeente	
	Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	Wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele	dorp Oosterzele	<b>Veiligheid</b> aansluiting op bestaande wegenis vrijwaren verkeersstromen door woongebied		laag	gemeente
Netwerken per modus	Wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele	dorp Oosterzele	<b>Leefbaarheid</b> creëren van een Leefomgeving ontwikkelen van ontsluitingsmogelijkheden met nadruk op trage weggebruikers		laag	gemeente	
Ondersteunende maatregelen	Wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele	dorp Oosterzele	<b>Bereikbaarheid</b> creëren van short-cuts trage weggebruiker inplanten van groene zones		laag	gemeente	

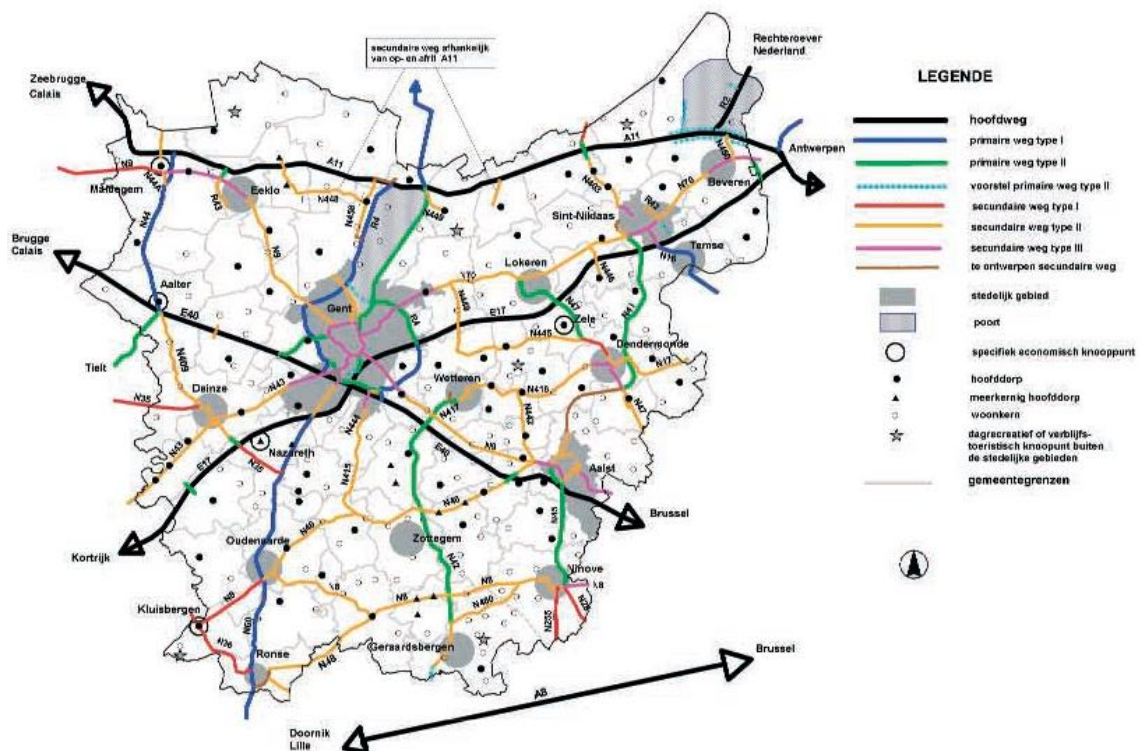
## 6.2.2 Wegcategorisering

In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt het belang van een goede wegcategorisering aangekaart. Wegen worden ingedeeld en ingericht naargelang hun functie: verbinden, verzamelen en toegang geven.

Deze visie vertaalt zich in een wegcategorisering op verschillende schaalniveaus:

Hoofdwegen	(inter)nationaal
Primaire wegen type 1 en 2	Vlaams (gewestelijk, bovenregionaal)
Secundaire wegen type 1, 2 en 3	provinciaal (regionaal, bovenlokaal)
Lokale wegen type 1, 2 en 3	Gemeentelijk (lokaal)

Figuur 10: wegcategorisering provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen



### 6.2.2.1 Conclusies uit de onderzoeksnota

In de onderzoeksnota zijn volgende wijzigingen in de bestaande categorisering voorgesteld:

- De gewestweg N444 wordt in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan opgenomen als een secundaire weg type II. Deze wijziging wordt in de nieuwe categorisering geïmplementeerd.
- De Gaversesteenweg wordt in de toekomst een lokale weg type II. Door de heraanleg van het wegdek kan de gewestweg N415 – Lange Munte de rol van verbindingsweg opnemen. In het verlengde van deze beslissing wordt de Muntestraat gecategoriseerd als lokale weg type 2, richting Munte.
- Uitbreiding van de gewestweg N415 als lokale weg type II tot aan het kruispunt met de Molenstraat en Yshoute.
- De Voordries wordt een lokale weg type III, gericht op bestemmingsverkeer.
- De Groenweg wordt een lokale weg type III, gericht op bestemmingsverkeer. Bovendien is hier een schoolomgeving aanwezig.
- Schoolstraat, Kerkstraat, Brielstraat en Sint-Lievensstraat opgenomen als wegen categorie III.
- In het kader van de omvorming van de gewestweg N42 wordt de Gijzenzelestraat opgenomen als lokale weg categorie II.

#### 6.2.2.1.1 Lokale weg type I

Volgende wegen worden opgenomen als lokale weg type I:

- Gewestweg N415 – Houtemstraat
- Gewestweg N415 – Keiberg
- Gewestweg N415 – Dorp
- Gewestweg N415 – Windekekouter
- Gewestweg N415 – Pelgrim
- Gewestweg N415 – Marktpluin
- Gewestweg N415 – Stationsstraat
- Gewestweg N415 – Lange Munte
- Houtemstraat

Samen met de bovenlokale wegen N42 (Wettersesteenweg), N46 (Oudenaardsesteenweg) en N444 (Hundelgemsesteenweg) zijn deze assen de dragers van de verkeersstromen binnen de gemeente.

### 6.2.2.1.2 Lokale weg type II

Onderstaande wegen worden opgenomen als lokale weg type II:

- Oude Wettersesteenweg
- Geraardsbergsesteenweg, vanaf kruispunt Molenstraat - Yshoute tot aan gemeentegrens Melle
- Reigerstraat
- Bavegemstraat
- Aalmoezenijestraat
- Rooberg
- Lembergestraat
- Bakkerstraat
- Kloosterstraat
- Vijverstraat
- Moortselestraat
- Van Thorenburglaan
- Spiegel
- Pastoor de Vosstraat
- Vrijhem
- Balegemstraat
- Houte
- Molenstraat
- Gootje
- Rooigemstraat
- Kalle
- Boerestraat
- Ijshoute tot N42
- Gijzenzelestraat
- Gaversesteenweg
- Muntestraat

### 6.2.2.1.3 Lokale weg type III

Momenteel is in het gemeentelijk mobiliteitsplan opgenomen dat alle andere wegen lokale wegen type III zijn. De praktijk leert echter dat deze wegen niet over dezelfde kam gescheerd kunnen worden. Daarom wordt voorgesteld deze wegen op te delen in vier subcategorieën:

- Lokale weg type 3.1  
*Landelijke weg met bebouwing. De hoofdfunctie is bestemmings-, landbouw en recreatief verkeer. Deze wegen kunnen tevens beschouwd worden als ontsluitingsweg op lager niveau voor woonwijken.*
- Lokale weg type 3.2  
*Landelijke weg, verkavelingswegen met als hoofdfunctie dragen van landbouw- en recreatief verkeer, gebeurlijke bebouwing.*
- Lokale weg type 3.3  
*Feitelijke woonstraten en -wijken. Hier wordt enkel bestemmingsverkeer toegelaten. Deze straten kunnen ook toegangswegen zijn naar publieke gebouwen, schoolomgevingen, commerciële instellingen of andere publiekstrekkers.*
- Lokale weg type 3.4  
*Wegen voorbehouden voor trage weggebruikers, gebeurlijk landbouwverkeer.*

#### 6.2.2.1.3.1 Lokale weg type 3.1 - Landelijke weg met ontsluitingsfunctie

Er wordt voorgesteld volgende straten op te nemen in deze subcategorie:

- Sint-Lievensstraat
- Schoolstraat van Langestraat richting N42
- Schaperstraat
- Hauwsestraat
- Meerstraat
- Yshoute
- Geraardsbergsesteenweg vanaf Yshoute tot Berg
- Dreef, deel tussen Dreef en Spiegel

### 6.2.2.1.3.2 Lokale weg type 3.2 – Landelijke weg

Volgende straten worden opgenomen als lokale weg type 3.2:

- Broek
- Leenstraat
- Diepestraat
- Berg
- Kapelweg
- Terstraeten
- Apostelstraat
- Boerestraat richting Alkeveld (Zottegem)
- Bottelweg
- Eke (gemeentegrens Sint-Lievens-Houtem)
- Leeg Bracht (gemeentegrens Sint-Lievens-Houtem)
- Houte vanaf zijtak inbegrepen tot aan Kalle
- Evelandweg
- Bierman
- Pontslag
- Cijnsweg
- Frankenbos
- Turkenhoek
- Waterrad
- Spiegeldries
- Hettingen
- Oude Heirbaan
- Duvelskapelweg
- Pastoor De Vosstraat (Vissersmolen)
- Hemelstraat
- Kregelberg
- Issegem richting Geraardsbergsesteenweg
- Hogevelde
- Hoek Ter Hulst
- Schellaertweg
- Beekstraat
- Watermolenstraat
- Mussestraat
- Stuivenberg
- Kleistraat
- Veldstraat
- Steenstraat
- Boekhoutstraat
- Letterhoutemstraat
- Uilhoek
- Gravelos
- Gentweg
- Vijverhoek
- Boterhoek
- Rattepas
- Drooghout
- Kasteelstraat
- Roosbroekstraat
- Muntestraat
- Peperstraat vanaf Roosbroekstraat tot aan Verbindingsweg
- Botsewegel
- Schaperstraat tussen Hauwsestraat en Lange Munte
- Munckbos
- Kwaadbeek en Gijzenzelestraat
- Wijksschoolstraat
- Morestraat
- Heet
- Moortelbosstraat
- Smalleweg en gedeelte Morestraat



### 6.2.2.1.3.3 Lokale weg type 3.3 – Woonstraat

Onderstaande oplijsting geeft de woonstraten weer in Oosterzele:

- Koekebroodstraat
- Poststraat
- Pastorieberg
- Krekelberg
- Molenbeekstraat
- Huckerstraat
- Nederstenberg
- Vosbroekstraat
- Nachtegaalstraat
- Lijsterstraat
- Leeuwerikstraat
- Kattenberg
- Sint-Kristoffelstraat
- Mollekens
- Korenbloemstraat
- Klaproosstraat
- Streekt
- Korte Streekt
- Begijnenweide
- Peperstraat
- Sportstraat
- Kluizestraat
- Vierbunderstraat
- Hoeksken
- Beukenlaan
- Berkenlaan
- Acacialaan
- Dreef
- Hofkouter
- Dennelaan
- Lindenlaan
- Esdoornlaan
- Rollebaan
- Tramstraat
- Tramplein
- Lusbekestraat
- Stekelbaarsstraat
- Palingstraat
- Vlierstraat
- Schildershoek
- Korte Lembergestraat
- Smeyersveld
- Kraaienveldstraat
- Ravenstraat
- Eksterstraat
- Kerkstraat (gedeelte centrum)
- Hoogstraat
- Schoolstraat
- Langestraat
- Brielstraat
- Korte Brielstraat
- Kwaadbeek vanaf Kwaadbeek tot aan oude aansluiting N42
- Nieuwstraat
- Lange Ambachtstraat
- Groenweg
- Dorp, zijweg vanaf de kerk
- Dorp vanaf Windekekouter tot Voordries
- Voordries
- Achterdries
- Vinkenmolenstraat
- Fazantenstraat
- Hazenwegel
- Eendenweg
- Patrijzenstraat
- Smissenbroek
- Bosstraat
- 6<sup>e</sup> Liniestraat
- Merebaaistraat
- Sint-Martensdries

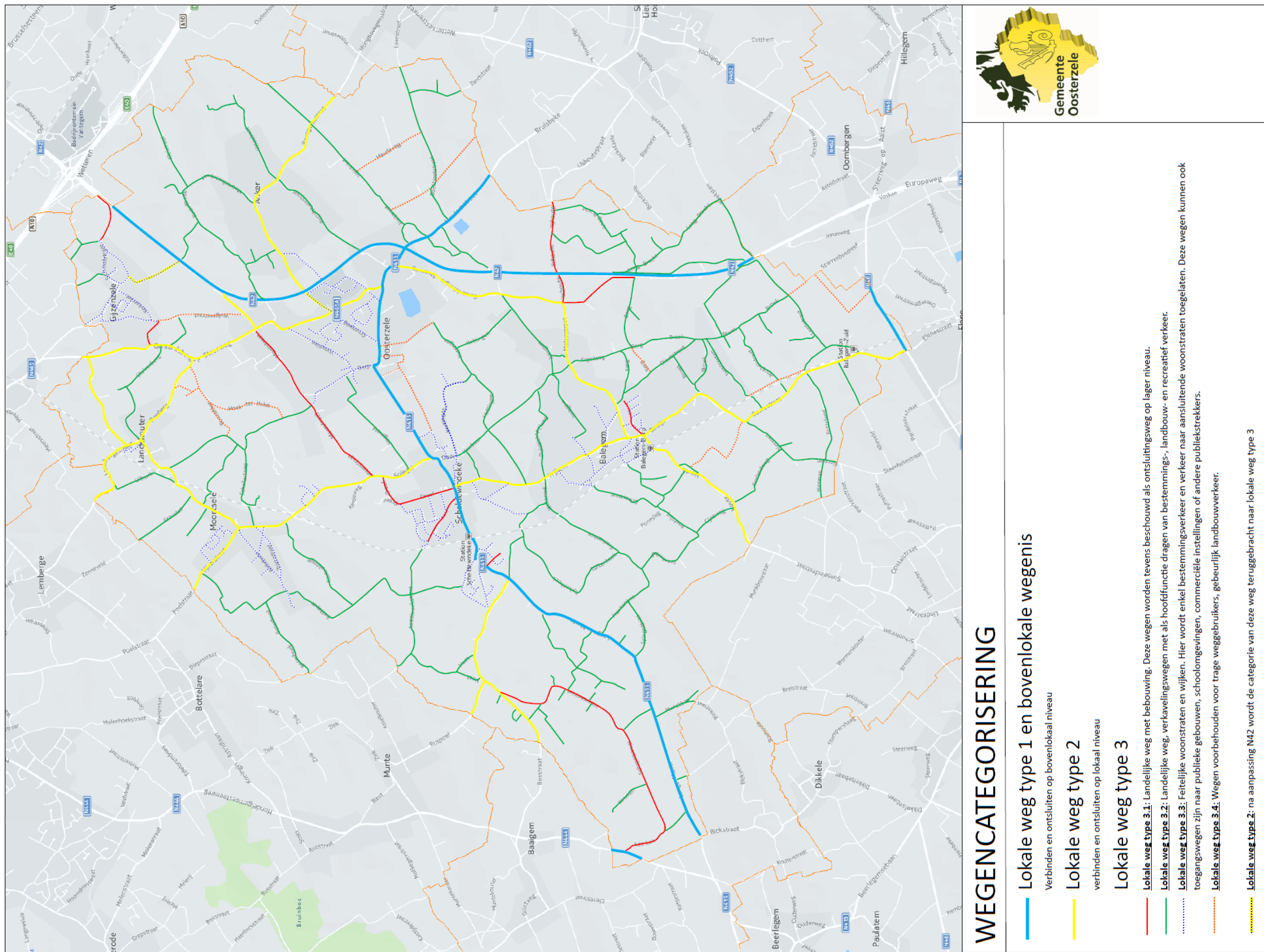
### 6.2.2.1.3.4 Lokale weg type 3.4 – voorbehouden trage weggebruikers

Naast de reeds uitgewerkte fasen van het fietspad naast de spoorlijn L122 worden volgende weggedeelten voorbehouden aan trage weggebruikers

- Brug over spoorlijn Balegem-Dorp
- Verbinding Huckerstraat – Berg
- Muldershof (uitgezonderd drie woningen)
- Mollekens (gedeelte tractorsluis)
- Verbinding Korenbloemstraat – Stationsstraat
- Verbindingsweg
- Boonakker
- Verbinding Hogevel – Windekekouter
- Fietspad sporthal – Kouterweg – Dorp
- Lange Wal richting Hettingen, Geraardsbergsesteenweg en Keiberg
- Verbinding Stuivenberg – Aalmoezenijestraat
- Verbinding Stuivenberg – Geraardsbergsesteenweg
- Verbinding Stuivenberg – Rooberg
- Wolgenstraat
- Verbinding N42 – Kwaadbeek
- Verbinding Moortelbosstraat – Veldstraat
- Verbinding Veldstraat – Steenstraat
- Maudeweg
- Fietspad Oude Tramlijn

- Verbinding Roosbloemstraat – Heistraat
- Verbinding Smissenbroek – Geraardsbergsesteenweg
- Verbinding Lange Ambachtstraat – Korte Ambachtstraat
- Verbinding Achterdries – Meerstraat
- Verbinding Vinkenmolenstraat – Geraardsbergsesteenweg
- Verbinding Vinkenmolenstraat – Dorp

Figuur 11: wegencategorisering



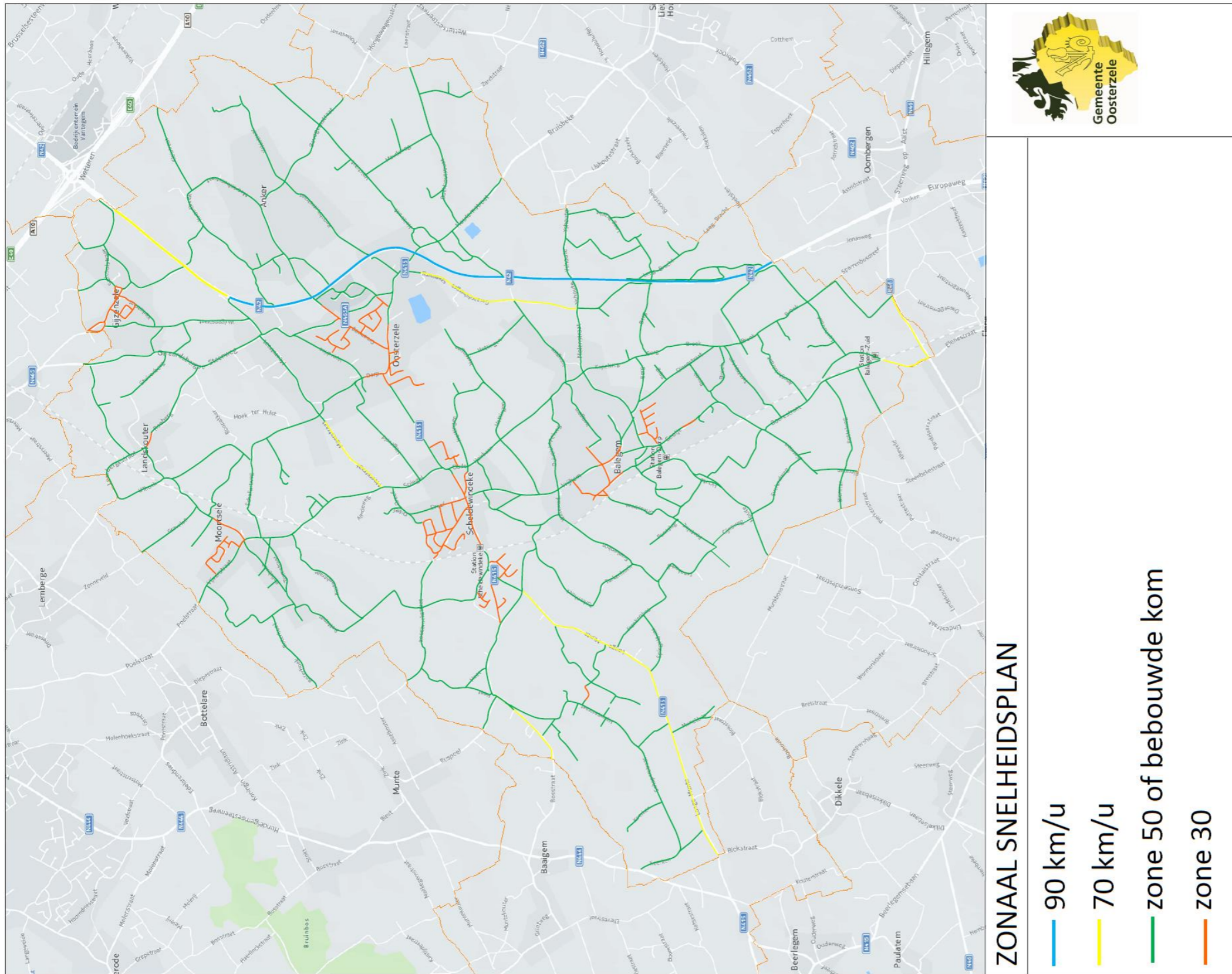
### 6.2.2.1 Snelheidsbeleid

In de schoot van de verkeerscommissie is een gemeentelijk zonaal snelheidsplan uitgewerkt. De basis van het plan bevat nog twee snelheidsregimes: 30 en 50 km/u. Alle schoolomgevingen en leef/woonomgevingen worden opgenomen als zone 30. Op alle andere wegen heerst, op een paar uitzonderingen na een maximum-snelheidsregime van 50 km/u. Uitzonderingen hierop zijn Lange Munte (N415-bubeko), Geraardsbergsesteenweg – verbinding tussen Oosterzele en Balegem (N465a-bubeko) en Gaversesteenweg (bubeko). Vanzelfsprekend heerst op de primaire weg N42 een apart snelheidsregime: 90 km/u en 70 km/u bij benadering van de lichtengeregelde kruispunten. Er is tegemoetgekomen aan de vraag van AWV om de zone 50 uit te breiden met de N465a, gedeelte vanaf kruispunt Meerstraat tot aan gemeentegrens met Melle.

Met de keuze voor een maximumsnelheid van 50 km/u wil de gemeente Oosterzele het duurzaamheidsprincipe onderschrijven. De beperking van de maximum rijsnelheid voor gemotoriseerd verkeer zorgt ervoor dat de snelheidsverschillen tussen de verkeersmodi gereduceerd worden.

Het gemeentelijk zonaal snelheidsplan is goedgekeurd door de gemeenteraad van 26 april 2017.

Figuur 12: gemeentelijk zonaal snelheidsplan



### 6.2.2.2 Routes zwaar vervoer

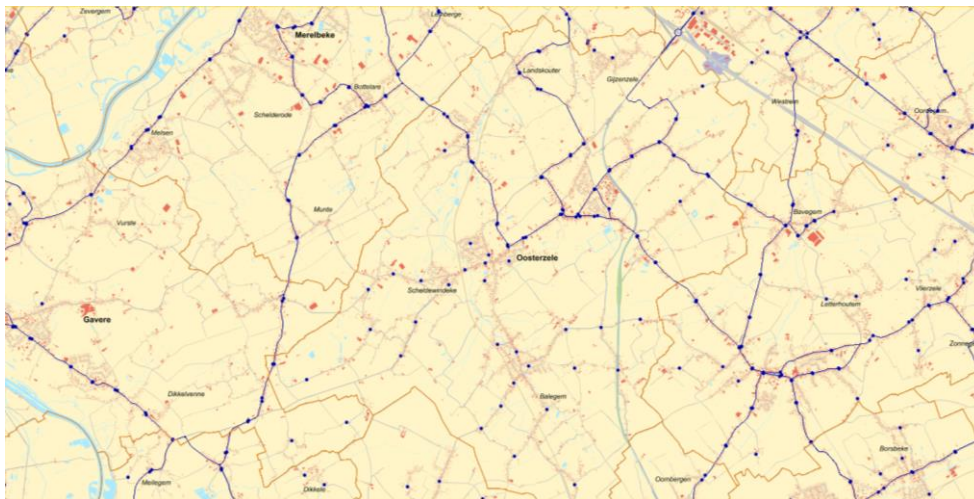
Aan de hand van de opgestelde categorisering worden de aanbevolen routes zwaar vervoer uitgetekend. De geselecteerde routes zwaar vervoer zijn de noord-zuid as en de oost-west as of de wegen die geselecteerd zijn als lokale weg type 1 binnen de gemeente. De lokale wegen type 2 zijn geselecteerd als aanvullende routes zwaar vervoer.

Op basis van deze selectie is een gemeentelijk zonaal plan tonnagebeperking uitgetekend. Tijdens deze oefening is een radicale beslissing genomen, alle resterende wegen binnen de gemeente worden opgenomen in een tonnagebeperking, uitgezonderd plaatselijk verkeer. De hoofdreden van deze beslissing is dat de gemeente zijn inzet op het gebruik van alternatieve vervoersmodi wil bestendigen. Door op de tal van oude verkavelingswegen die de gemeente rijk is beperkende maatregelen op te leggen voor gemotoriseerd verkeer worden deze teruggegeven aan de trage weggebruikers. Op deze manier worden ook conflicten tussen gemotoriseerd verkeer vermeden.

#### 6.2.2.2.1 routes de Lijn

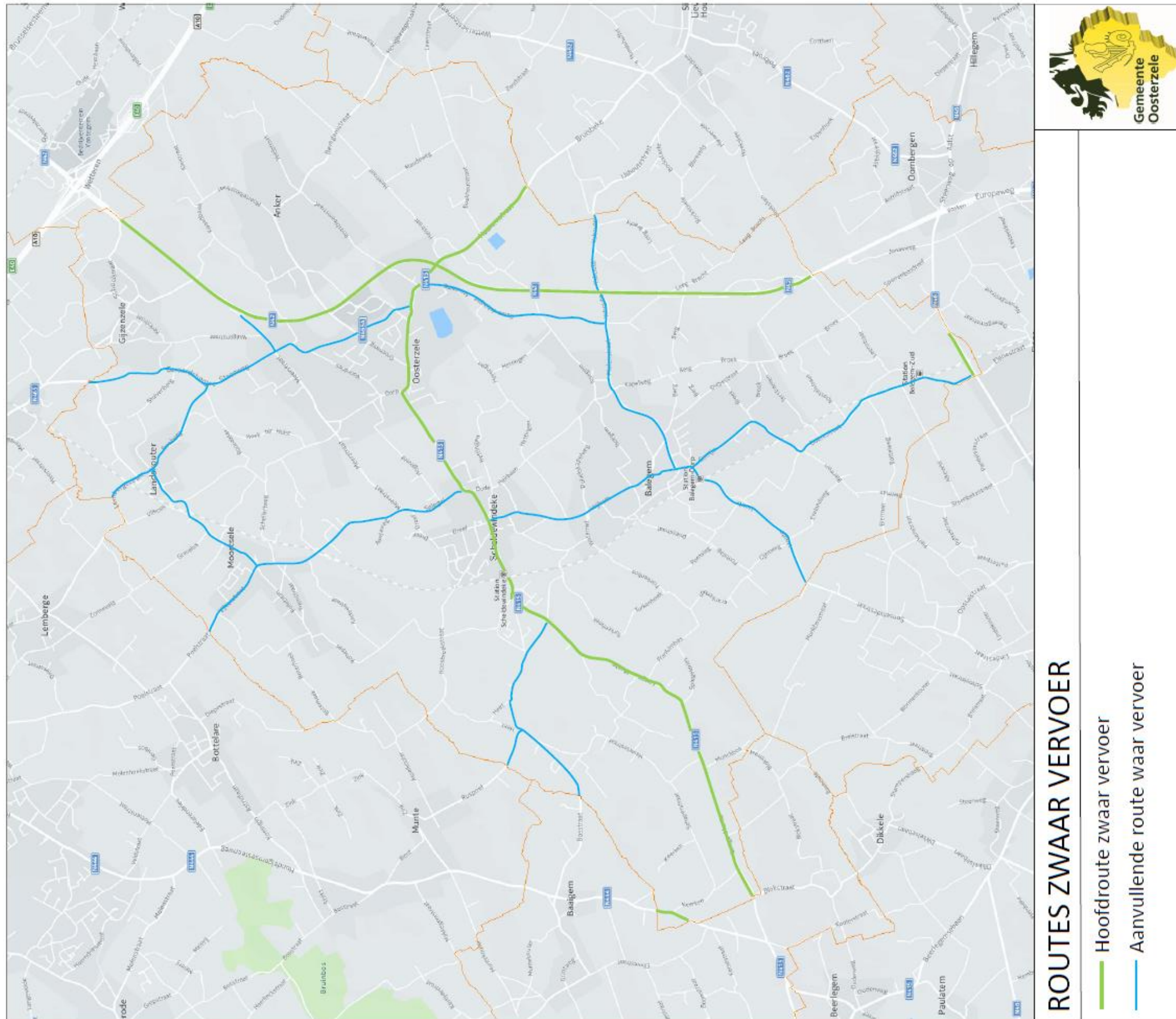
Aangezien de lokale wegenis type 1 en 2 worden geselecteerd als hoofd- en aanvullende routes zwaar vervoer zullen de reguliere buslijnen geen hinder ondervinden van deze maatregel.

Figuur 13: haltes en routes de Lijn

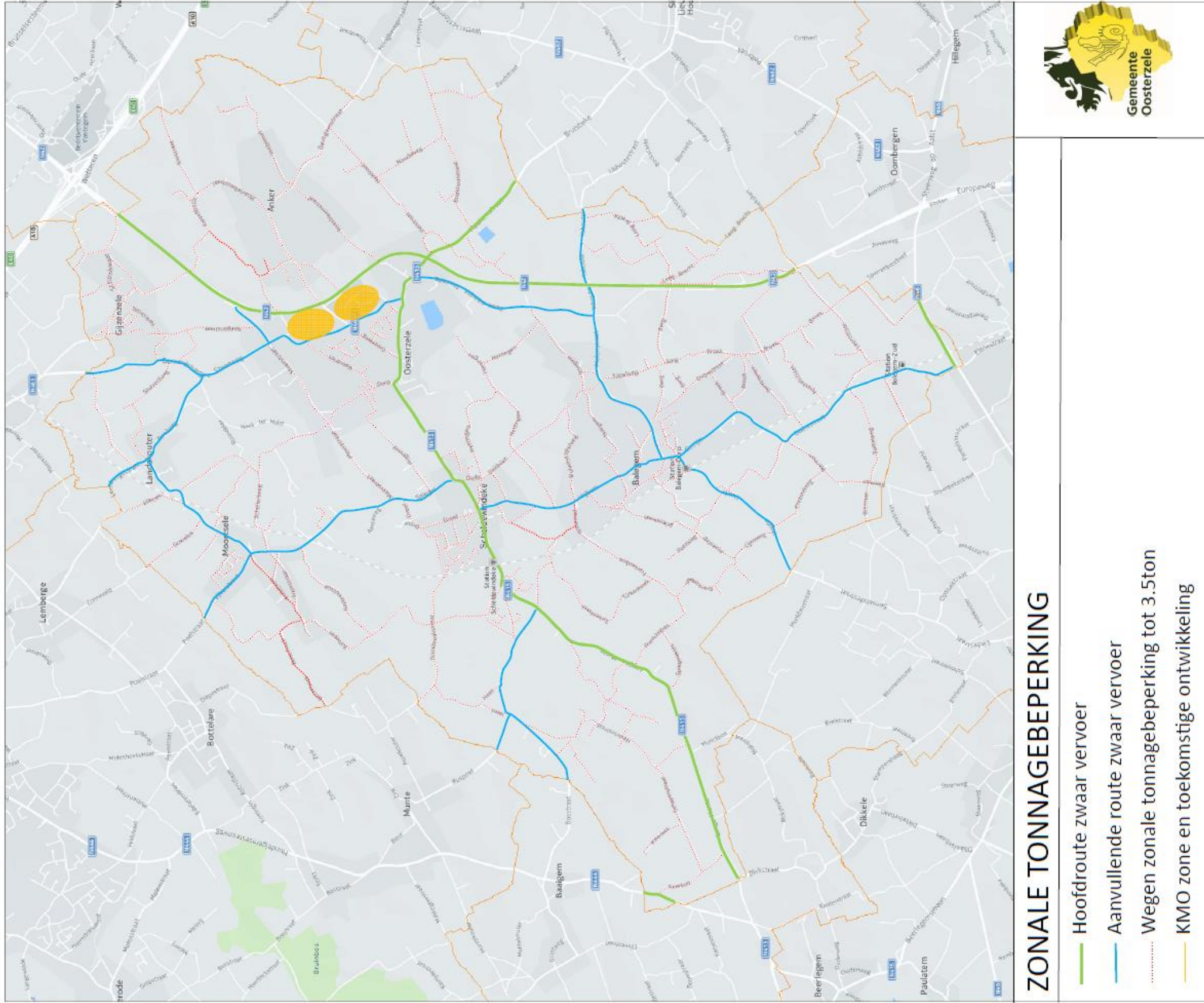


De huidige beperkende maatregelen in de Bavegemstraat, Reigerstraat en Groenweg blijven wel van toepassing. Een uitzondering voor de diensten van de Lijn wordt toegevoegd aan de signalisatie.

Figuur 14: routes zwaar vervoer



Figuur 15: zonale tonnagebeperking





### 6.2.2.3 Afstemming met buurgemeenten

In de verkenningsnota, conform verklaard op 16 maart 2015, is een stand van zaken opgenomen met alle gemeentegrensoverschrijdende wegen. In dit deel geven we een weerslag van hoe de zaken nu staan op het terrein.

### 6.2.2.3.1 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Zottegem

Zottegem	categorisering			snelheid			Beperkende maatregelen		
	huidig	gewenst Z	gewenst O	huidig	gewenst Z	gewenst O	huidig	gewenst Z	gewenst O
<b>Houte - Sonseindestraat</b>	Lokaal II	Lokaal II	Lokaal II	70	50	50	geen	Snelheidsremmende maatregelen	Snelheidsremmende maatregelen
<b>Bierman - Steenbekestraat</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	90	50	50	geen	geen	geen
<b>Boerestraat - Alkeveld</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	90	50	50	geen	geen	geen
<b>Bottelweg - Maaldergempuut</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	90	50	50	geen	geen	geen
<b>Broek - Sparrenbosdreef</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	90	50	50	Uitgezonderd plaatselijk verkeer	Uitgezonderd plaatselijk verkeer - gespan	F99 - F101
<b>Balegemstraat - Boerestraat</b>	Lokaal II	Lokaal II	Lokaal II	70	70	70	geen	geen	geen

<b>N46 Oudenaardesteenweg - Steenweg op Aalst</b>	Secundair II	Secundair II	Secundair II	90	70	70	geen	geen	geen
<b>Leeg Bracht - Eke - Geraardsbergsesteenweg</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	50/90	50	50	geen	geen	geen
<b>N42 - Europaweg</b>	Primair I	Primair I	Primair I	90/70	90/70	90/70	geen	geen	geen

Net als Oosterzele werkt Zottegem momenteel aan de invoering van een zonaal snelheidsplan. beide plannen zullen uitgewerkt worden volgens de norm 30 en 50 km/u waarbij 70 km/u uitzondering wordt.

Op uitzondering van de te gebruiken signalisatie op het weggedeelte Broek – Sparrenbosdreef zijn er geen verschillen in de types wegen, snelheidsregime of het nemen van beperkende maatregelen. De huidige signalisatie op dit weggedeelte blijft behouden.

De overeenstemming met Zottegem is 100%.

### 6.2.2.3.2 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Gavere

Gavere	categorisering			snelheid			Beperkende maatregelen		
	huidig	gewenst G	gewenst O	huidig	gewenst G	gewenst O	huidig	gewenst G	gewenst O
<b>Munckbos – Blokstraat</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	50	50	geen	geen	geen
<b>Gaversesteenweg – Bosstraat</b>	Lokaal I	Lokaal I	Lokaal II	70	70	70	geen	geen	geen
<b>N415 Lange Munte – Staatsbaan</b>	Lokaal I	Lokaal I	Lokaal I	70	70	70	geen	geen	geen
<b>N444 Hundelgemsesteenweg – Provinciebaan</b>	Lokaal I	Secundair II	Secundair II	70	70	70	geen	geen	geen

Qua typering is één verschil op te merken, waar Gavere de Bosstraat voorziet als lokale weg type I wordt de Gaversesteenweg in Oosterzele voorzien als lokale weg type II. De achterliggende gedachte in Oosterzele is om de gewestweg N415 zijn volledige functie te laten vervullen.

Door de goedkeuring van een zonale snelheidsregeling in Gavere zijn de snelheidsregimes op elkaar afgestemd.

### 6.2.2.3.3 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Merelbeke

Merelbeke	categorisering			snelheid			Beperkende maatregelen		
	huidig	gewenst M	gewenst O	huidig	gewenst M	gewenst O	huidig	gewenst M	gewenst O
<b>Muntestraat - Ruspoel</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal II	70	70	70	geen	-	geen
<b>Boterhoek - Asselkouter</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	70	70	geen	geen	geen
<b>Vijverstraat - Poelstraat</b>	Lokaal II	Lokaal I	Lokaal II	70	50	50	geen	geen	geen
<b>Gravelos- Zonneveld</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	70	70	geen	geen	geen
<b>Boterhoek - Diepestraat</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	70	70	geen	geen	geen
<b>Lembergestraat – Landskoutersesteenweg</b>	Lokaal II	Lokaal I	Lokaal II	70	50	50	geen	geen	geen

Net zoals in Gavere is er met Merelbeke een verschil in visie over de lokale wegen type 1 en 2.

Door de aanwezigheid van de gewestwegen N42 en N415 heeft Oosterzele twee hoofdassen die de gemeente, zowel noord-zuid als oost-west, als het ware in twee verdeeld. Deze twee hoofdassen zijn uitermate geschikt als verkeersdragers die een hogere intensiteit kunnen verwerken.

Oosterzele herbevestigt de visie om enkel deze twee gewestwegen (en de verlenging via Houtemstraat) als lokale weg type I te selecteren.

Het snelheidsverschil aan de grensovergang met Merelbeke ter hoogte van de Vijverstraat wordt weggewerkt.

#### 6.2.2.3.4 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Melle

Melle	categorisering			snelheid			Beperkende maatregelen		
	huidig	gewenst M	gewenst O	huidig	gewenst M	gewenst O	huidig	gewenst M	gewenst O
<b>Langestraat - Langemunt</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	50	50	geen	-	geen
<b>Bosstraat - Sint-Bavostraat</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	90	50	50	geen	geen	geen
<b>Brielstraat - Potaardestraat</b>	Lokaal II	Lokaal III	Lokaal III	50	50	50	geen	geen	geen
<b>Gewestweg N465a</b> <b>Geraardsbergsesteenweg</b>	Lokaal II	Lokaal I	Lokaal II	70	70	70	geen	geen	geen

De snelheidsregimes zijn in overeenstemming, enkel de typering van de gewestweg N465a Geraardsbergsesteenweg geeft een verschil.

Oosterzele blijft bij de visie om deze weg als lokale weg type II te behouden.

### 6.2.2.3.5 Gemeentegrensoverschrijdende wegen Sint-Lievens-Houtem

Sint-Lievens-Houtem	categorisering			snelheid			Beperkende maatregelen		
	huidig	gewenst SLH	gewenst O	huidig	gewenst SLH	gewenst O	huidig	gewenst SLH	gewenst O
<b>Leeg Bracht - Hoeksken</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	50	50	geen	Geen	geen
<b>Leeg Bracht - Bockstaele</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	70	50	50	geen	geen	geen
<b>Ijshoute - Ijshoutestraat</b>	Lokaal II	Lokaal III	Lokaal III	70	50	50	geen	geen	geen
<b>Houtemstraat - Bruisbeke</b>	Lokaal I	Lokaal II	Lokaal I	70	50	50	geen	geen	geen
<b>Letterhoutemstraat - Zandstraat</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	50	50	50	geen	geen	geen
<b>Boekhoutstraat - Leenstraat</b>	Lokaal III	Lokaal III	Lokaal III	50	50	50	geen	geen	geen
<b>Bavegemstraat - Hoogbavegemstraat</b>	Lokaal II	Lokaal II	Lokaal II	50	50	50	geen	geen	geen



#### 6.2.2.4 Inrichtingsprincipes van de wegenis volgens categorisering en locatie

In dit gedeelte wordt per type weg een dwarsprofiel uitgetekend. Hierbij is de logische redenering van de weg categorisering gevolgd: hoe hoger de categorie hoe meer verkeer de weg moet kunnen 'dragen'. Bij niet-dragers van zwaar vervoer wordt de breedte van het wegprofiel beperkt. De uitdaging bij het uittekenen van deze doorsneden is de wegenis zo smal mogelijk te houden zonder een overtal aan beperkingen in het leven te roepen. Gezien de ruimtelijke ordening met bouwlinten moet ruimte voorbehouden worden voor geparkeerde wagens terwijl de passage van een fietser en wagen veilig moet kunnen gebeuren.

Bij de opbouw van de weg wordt steeds uitgegaan van het STOP-principe. De weg wordt dus opgebouwd volgens het principe: voetganger – fietser – openbaar vervoer – privaat vervoer.

Oosterzele opteert voor een duidelijke scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en traag verkeer op de wegen van hogere categorie. Om deze scheiding te verwezenlijken op het terrein is een kleuren pallet ontwikkeld om de verkeerssituatie voor de weggebruiker te verduidelijken:

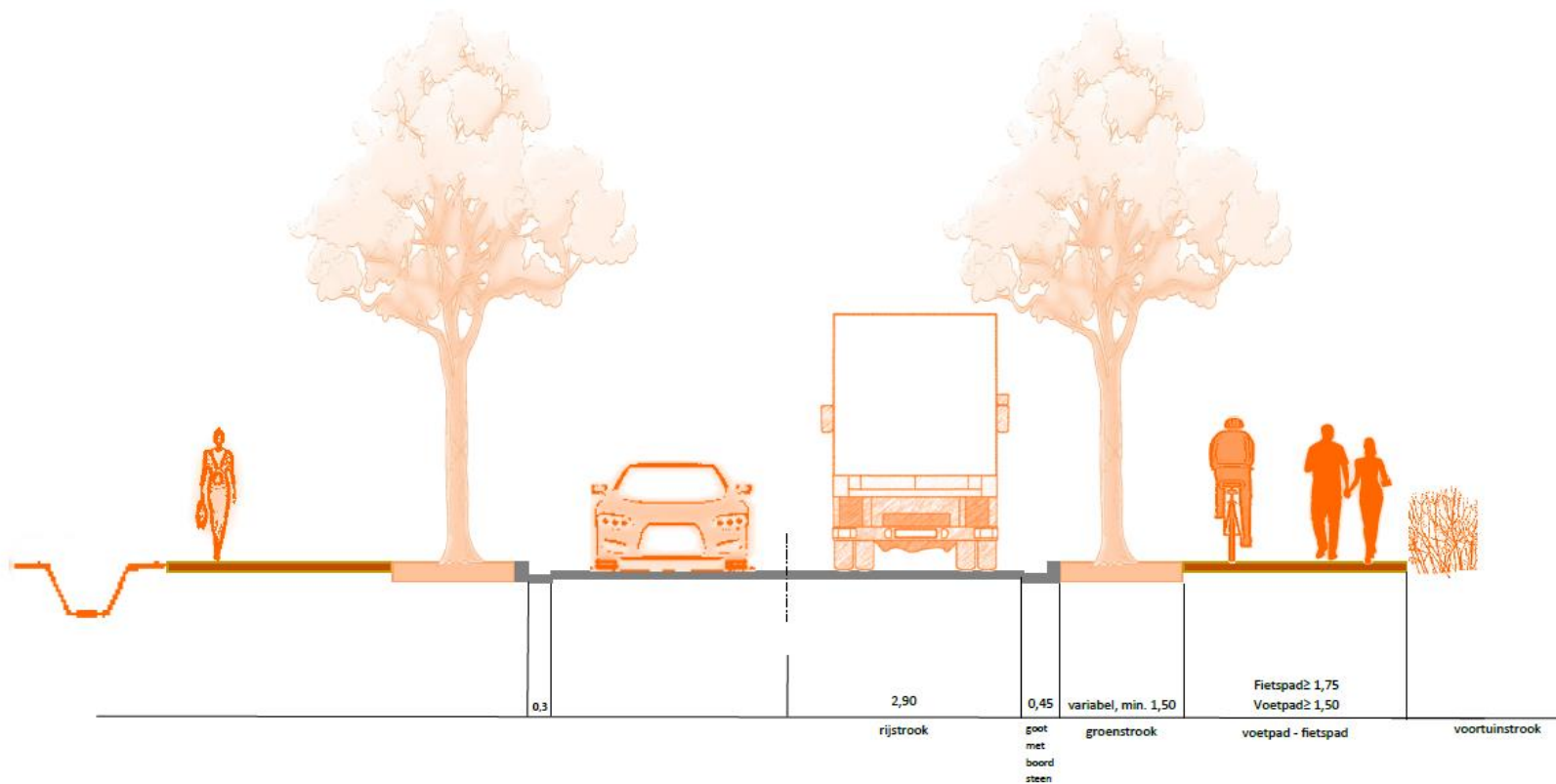
- voetpaden worden aangelegd in klinkerverharding. De voetpaden worden aangelegd in heidepaars op uitzondering van de opritten waarvoor steeds antracietzwart wordt gebruikt.
- De fietspaden worden steeds aangelegd in asfalt. Om het onderscheid met de weg duidelijk te maken wordt gebruik gemaakt van asfalt in een beige kleur. De goten en boordstenen in beton versterken het effect.
- Bij nieuwe infrastructuurwerken wordt doorgaans gebruik gemaakt van asfalt. Verhoogde inrichtingen worden geaccentueerd door een okerkleurige wegmarkeringsverf.

De vooropgestelde wegbreedtes voor de gemeentelijke wegen type 1 die bediend wordt door geregeld busvervoer zijn smaller dan gevraagd door de Lijn. Om het geldende snelheidsregime van 50km/u af te dwingen is een kleinere dimensionering aangewezen. Voor het project Spiegel – Van Thorenburghlaan werd afgeweken van de standaardbreedtes. Het resultaat is positief bevonden.

### 6.2.2.4.1 gemeentelijke weg type 1- voetgangers- en fietsvoorzieningen – V>50km/u

Gemeentelijke weg type 1 - BUBEKO - V > 50km/u

Voetgangers- en fietsvoorzieningen



<b>Functie</b>	<b>Verzamelen – verbinden</b> (inter)gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw weg naar vrachtwagen – vrachtwagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	voetpad – fietspad / veiligheidsstrook / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Buiten de rijweg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	

### 6.2.2.4.2 gemeentelijke weg type 1- voetganger- en fietsvoorzieningen - V < 50km/u (1)

Gemeentelijke weg type 1 - BUBEKO - V ≤ 50km/u

Voetgangers- en fietsvoorzieningen

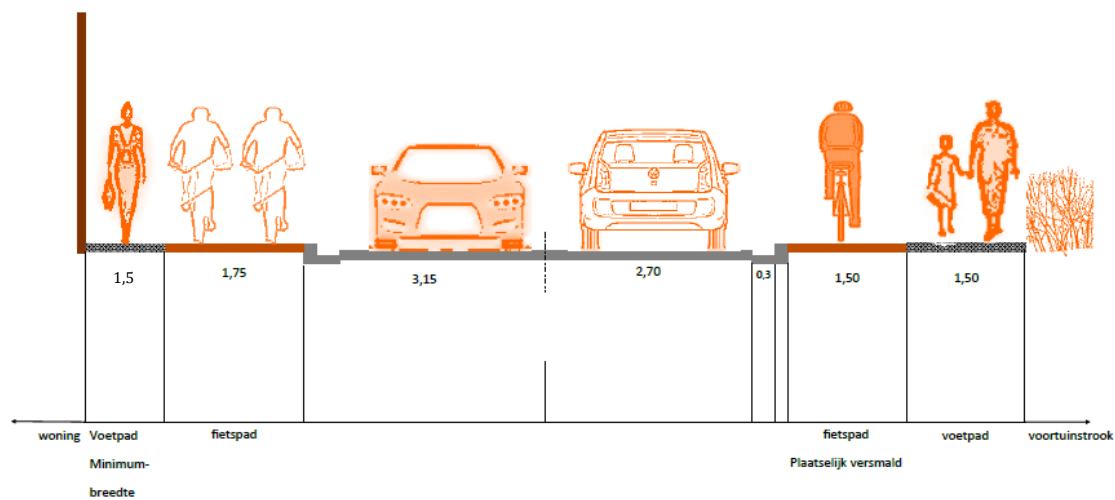


<b>Functie</b>	<b>Verzamelen – verbinden</b> (intergemeentelijk)
<b>Verkeersdruk</b>	hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw weg naar vrachtwagen – vrachtwagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	Gezamenlijk voetpad – fietspad / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Buiten de rijweg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer Oversteekplaats voetgangers

### 6.2.2.4.3 gemeentelijke weg type 1- voetganger- en fietsvoorzieningen – V < 50km/u (2)

Gemeentelijke weg type 1 - BIBEKO - V ≤ 50km/u

voetganger- en fietsvoorzieningen

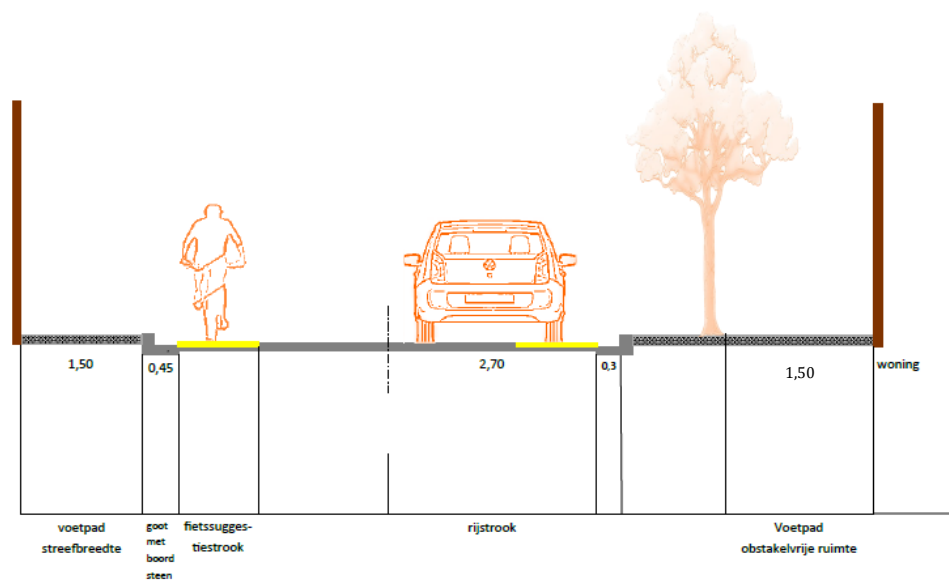


<b>Functie</b>	Verzamelen – verbinden (inter)gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw weg naar vrachtwagen – vrachtwagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	Voetpad / fietspad / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Buiten de rijweg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer Oversteekplaats voetgangers Minimale breedte voetpad = 1 meter Streefbreedte voetpad = 1,5 meter

#### 6.2.2.4.4 gemeentelijke weg type 1 – voetgangersvoorzieningen – V<50km/u

Gemeentelijke weg type 1 - BIBEKO - V ≤ 50km/u

Enkel voetgangersvoorzieningen

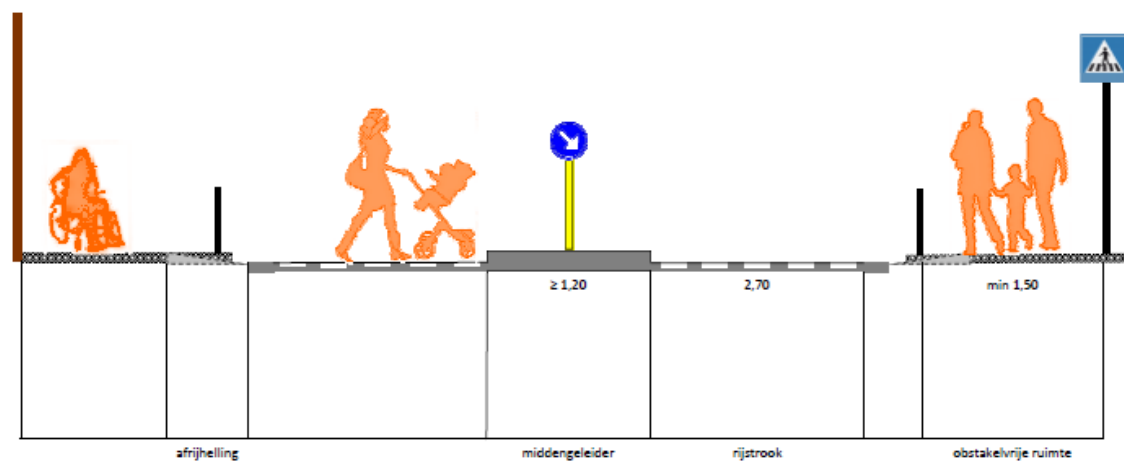




<b>Functie</b>	Verzamelen – verbinden (inter)gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw weg naar vrachtwagen – vrachtwagen Fietsers krijgen plaats in wegbeeld door suggestiestrook
<b>Inrichting</b>	Voetpad / boordsteen – goot /fietsuggestiestrook op rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Buiten de rijweg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer  Oversteekplaats voetgangers  Minimale breedte voetpad = 1 meter  Streefbreedte voetpad = 1,5 meter

### 6.2.2.4.5 gemeentelijke weg type 1 – school- en voetgangersomgeving (1)

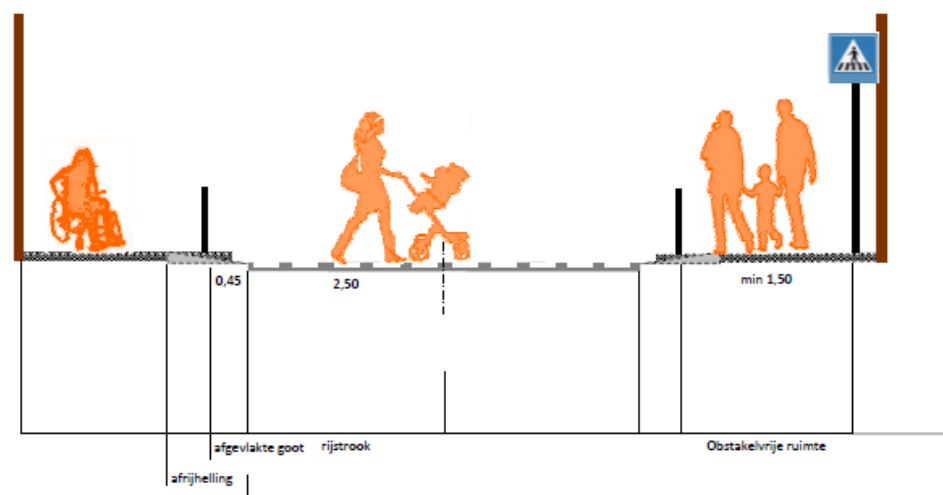
Gemeentelijke weg type 1 - BIBEKO -  $V \leq 30$  km/u  
school- en voetgangersomgeving



<b>Functie</b>	Verzamelen – verbinden (inter)gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw weg naar vrachtwagen – vrachtwagen Gemengd verkeer (fietser)
<b>Inrichting</b>	Voetpad / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Buiten de rijweg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer  Oversteekplaats voetgangers aan schoolpoort  Obstakelvrije ruimte voetpad = 1 meter  Streefbreedte obstakelvrije ruimte = 1,5 meter

### 6.2.2.4.6 gemeentelijke weg type 1 - school- en voetgangersomgeving (2)

Gemeentelijke weg type 1 - BIBEKO -  $V \leq 30$  km/u  
school- en voetgangersomgeving

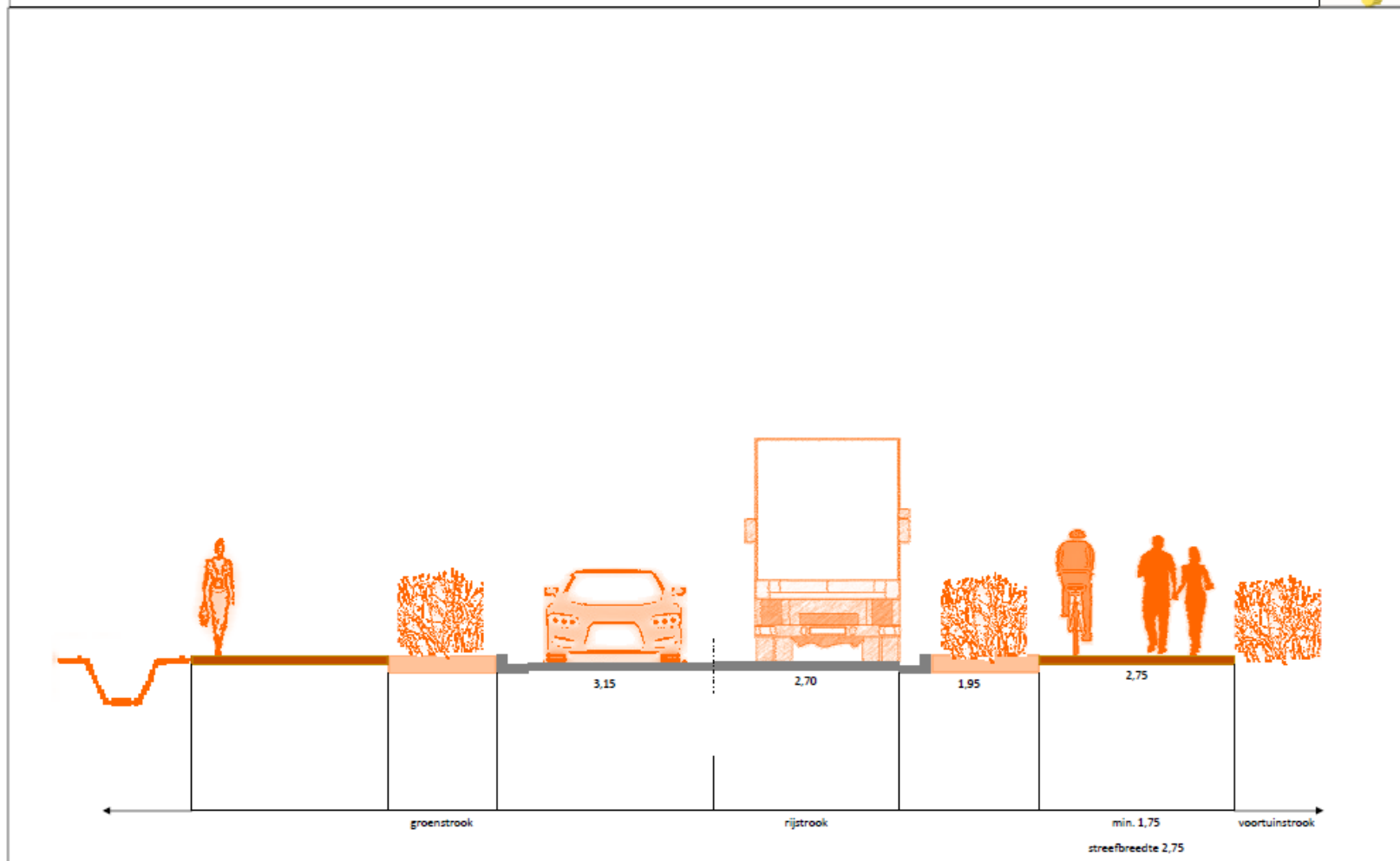


<b>Functie</b>	Verzamelen – verbinden (inter)gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	midden
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw weg naar vrachtwagen - wagen Gemengd verkeer (fietser)
<b>Inrichting</b>	Voetpad / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Langsparkeren
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer  Oversteekplaats voetgangers aan schoolpoort  Obstakelvrije ruimte voetpad = 1 meter  Streefbreedte obstakelvrije ruimte = 1,5 meter

### 6.2.2.4.7 gemeentelijke weg type 2 – voetganger- en fietsvoorzieningen – V>50km/u

Gemeentelijke weg type 2 - BUBEKO - V > 50km/u

Voetgangers- en fietsvoorzieningen

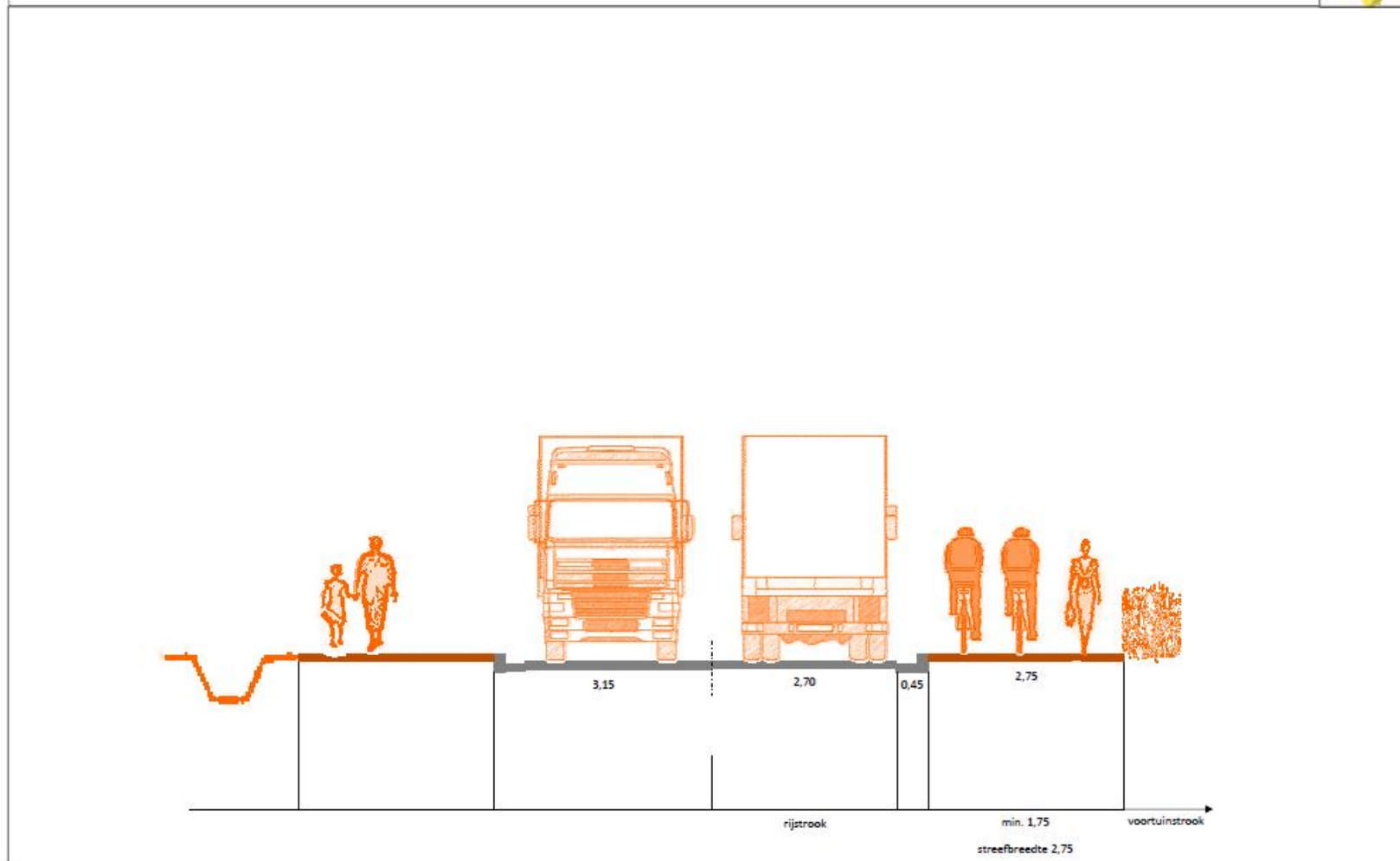


<b>Functie</b>	<b>Ontsluiten gemeentelijk</b>
<b>Verkeersdruk</b>	Midden tot hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw naar vrachtwagen – wagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	Gezamenlijk voetpad- fietspad / veiligheidsstrook / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Langsparkeren op de weg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	

### 6.2.2.4.8 gemeentelijke weg type 2 – voetganger- en fietsvoorzieningen – V<50km/u (1)

Gemeentelijke weg type 2 - BUBEKO -  $V \leq 50\text{km/u}$

Voetgangers- en fietsvoorzieningen





---

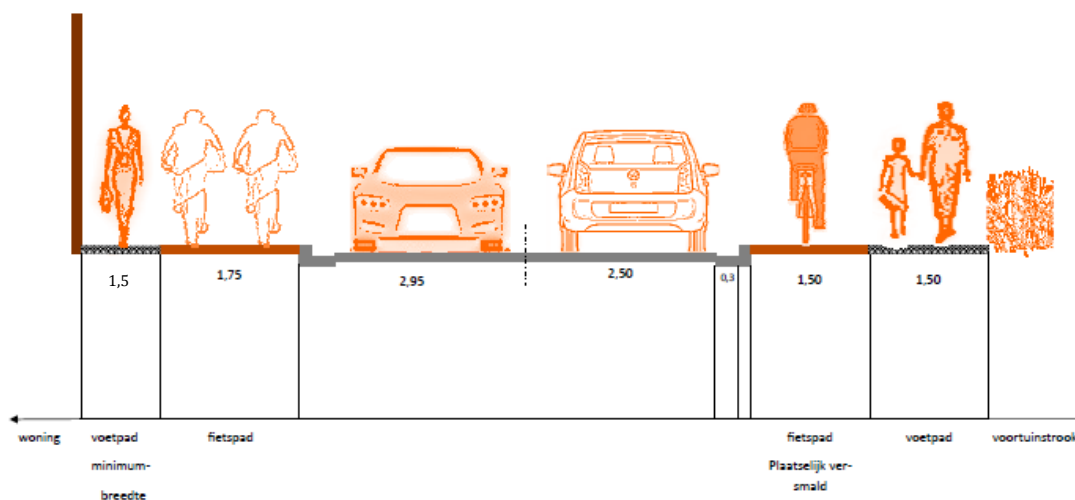
<b>Functie</b>	Ontsluiten gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	Midden tot hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw naar vrachtwagen – wagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	Gezamenlijk voetpad- fietspad / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Langsparkeren op de weg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer

---

### 6.2.2.4.9 gemeentelijke weg type 2 – voetganger- en fietsvoorzieningen – V<50km/u (2)

Gemeentelijke weg type 2 - BIBEKO - V ≤ 50km/u

voetganger- en fietsvoorzieningen

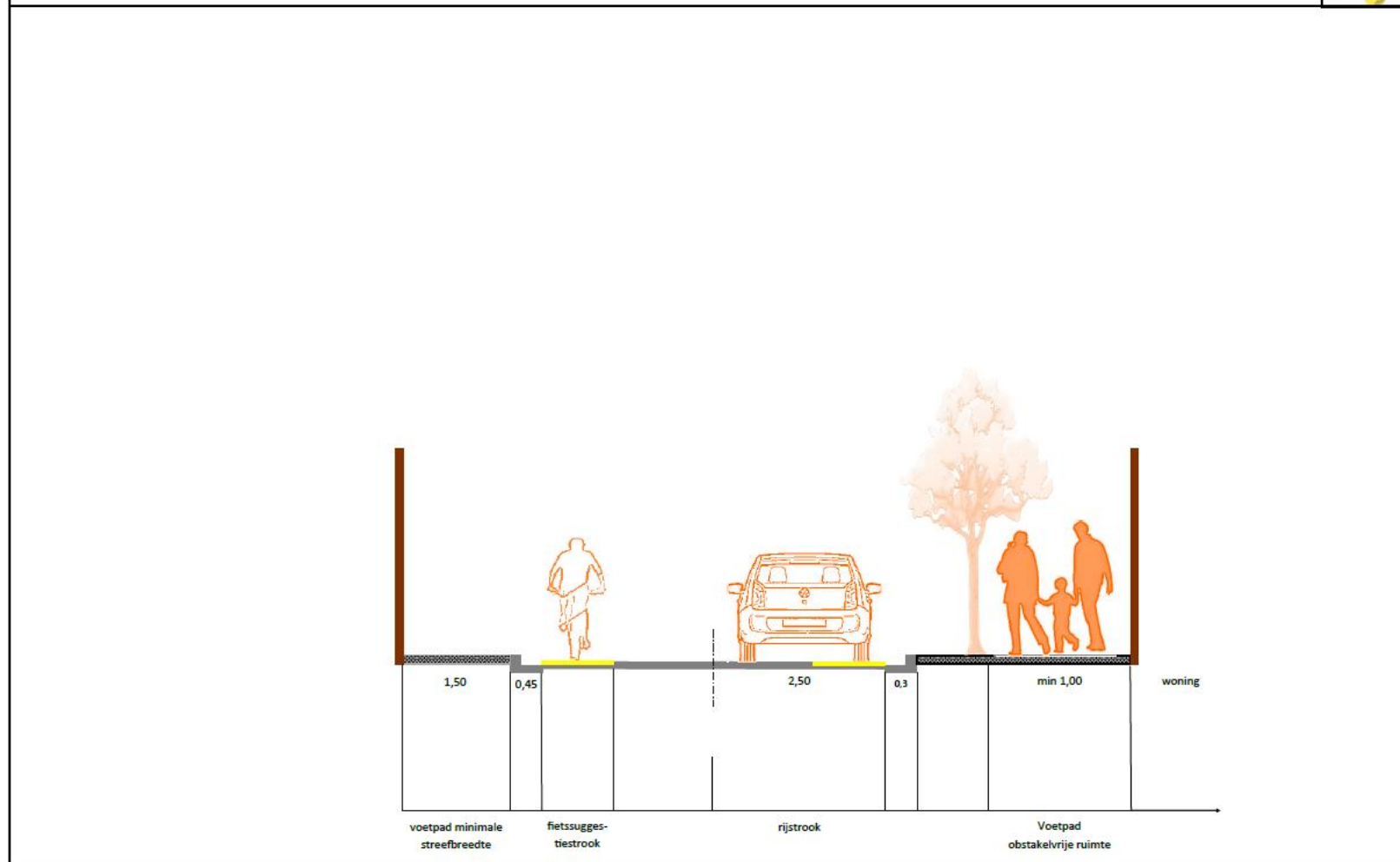


<b>Functie</b>	Ontsluiten gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	Midden
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw naar wagen – wagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	Voetpad/ fietspad / boordsteen – goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Langsparkeren op de weg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer Minimale breedte voetpad = 1 meter Streefbreedte voetpad = 1,5 meter

#### 6.2.2.4.10 gemeentelijke weg type 2 - voetgangersvoorzieningen

Gemeentelijke weg type 2 - BIBEKO -  $V \leq 50\text{km/u}$

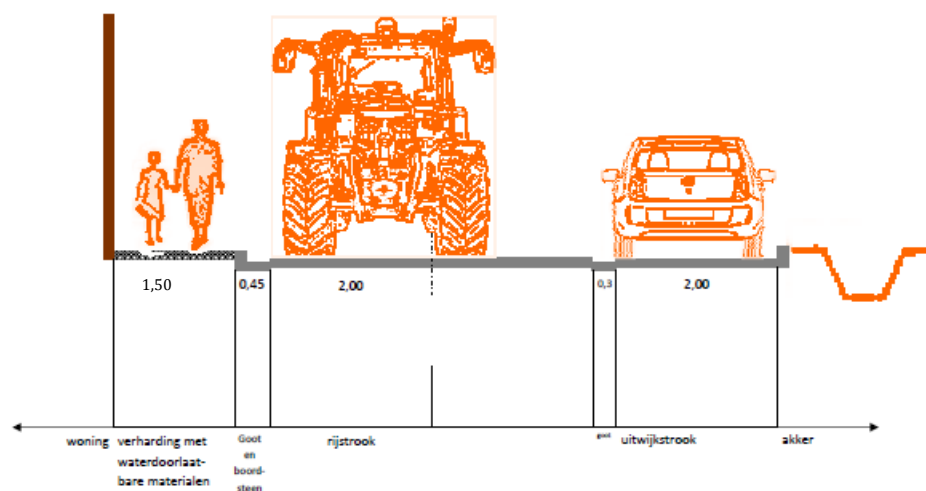
Enkel voetgangersvoorzieningen



<b>Functie</b>	Ontsluiten gemeentelijk
<b>Verkeersdruk</b>	Midden tot hoog
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw naar wagen – wagen Scheiding gemotoriseerd en traag verkeer
<b>Inrichting</b>	Voetpad / boordsteen – goot / fietssuggestiestrook op rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Langsparkeren op de weg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	Voetgangers en fietsers moeten afdoende beschermd worden tegen langsrijdend verkeer Minimale breedte voetpad = 1 meter Streefbreedte voetpad = 1,5 meter

### 6.4.4.2.11 gemeentelijke weg type 3.1- bibeko

Gemeentelijke weg type 3.1 - BIBEKO  
landelijke weg met bebouwing, ontsluitingsweg



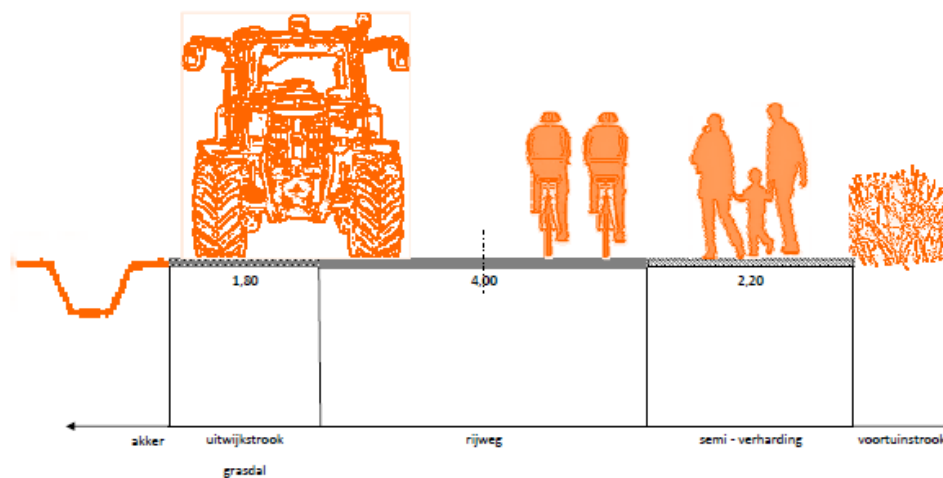
---

<b>Functie</b>	Bestemmingsverkeer
<b>Verkeersdruk</b>	laag
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw wagen – wagen Gemengd verkeer
<b>Inrichting</b>	Verharde berm / boordsteen en goot / rijweg / goot / uitwijkstrook / boordsteen
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein
<b>Bijzondere maatregelen</b>	tonnagebeperking

---

### 6.2.2.4.12 gemeentelijke weg type 3.1- bubeko (1)

Gemeentelijke weg type 3.1 - BUBEKO  
landelijke weg met bebouwing, ontsluitingsweg

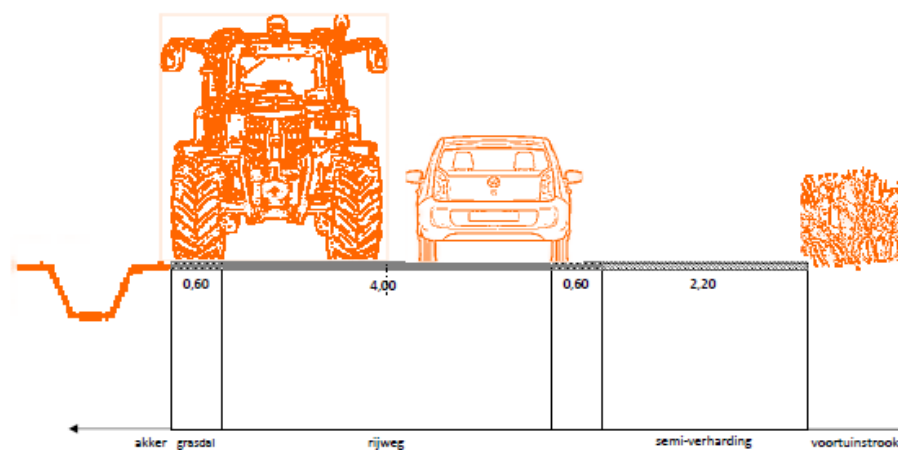




<b>Functie</b>	<b>Bestemmingsverkeer</b>
<b>Verkeersdruk</b>	laag
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw wagen – wagen Gemengd verkeer
<b>Inrichting</b>	berm / uitwijkstrook / rijweg / semi-verharde berm
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Gebeurlijk op semi-verharde berm
<b>Bijzondere maatregelen</b>	tonnagebeperking

### 6.2.2.4.13 gemeentelijke weg type 3.1 - bubeko (2)

Gemeentelijke weg type 3.1 - BUBEKO  
landelijke weg met bebouwing, ontsluitingsweg



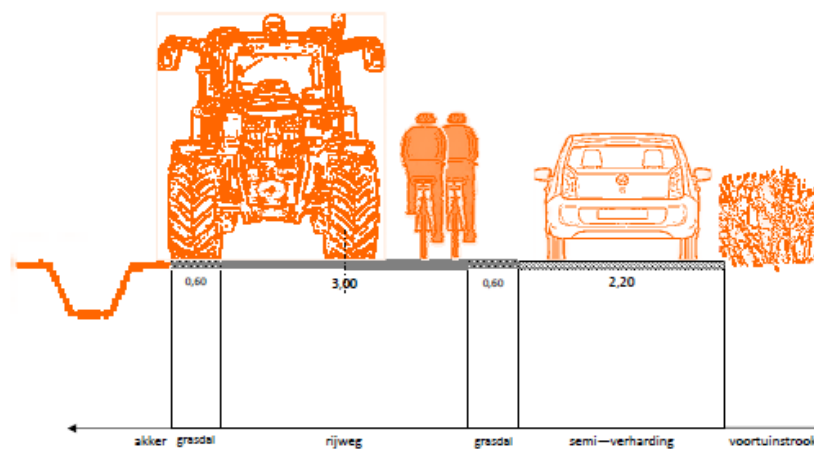
---

<b>Functie</b>	Bestemmingsverkeer
<b>Verkeersdruk</b>	laag
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw wagen – wagen Gemengd verkeer
<b>Inrichting</b>	berm / grasdal / rijweg /grasdal of goot / semi-verharde berm
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Gebeurlijk op semi-verharde berm
<b>Bijzondere maatregelen</b>	tonnagebeperking

---

#### 6.2.2.4.14 gemeentelijke weg type 3.2 (1)

Gemeentelijke weg type 3.2 - BUBEKO  
landelijke verkavelingsweg



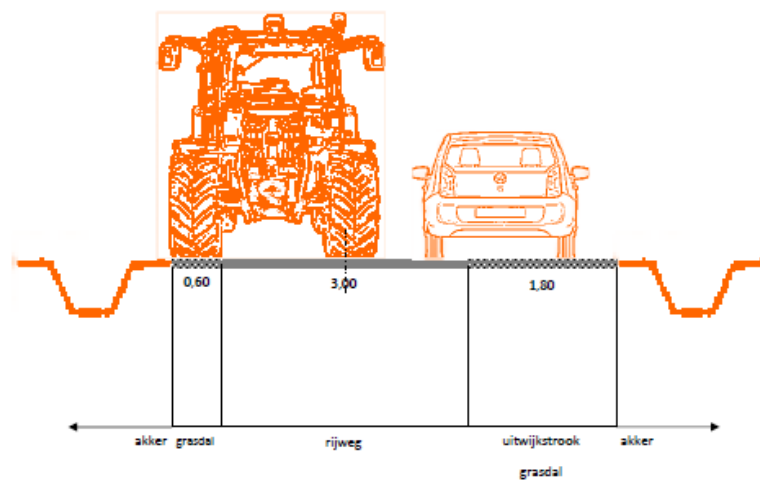
---

<b>Functie</b>	Bestemmingsverkeer
<b>Verkeersdruk</b>	laag
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw wagen Gemengd verkeer
<b>Inrichting</b>	berm / grasdal / rijweg / grasdal of goot / semi-verharde berm
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Gebeurlijk op semi-verharde berm
<b>Bijzondere maatregelen</b>	tonnagebeperking

---

### 6.2.2.4.15 gemeentelijke weg type 3.2 (2)

Gemeentelijke weg type 3.2 - BUBEKO  
landelijke verkavelingsweg



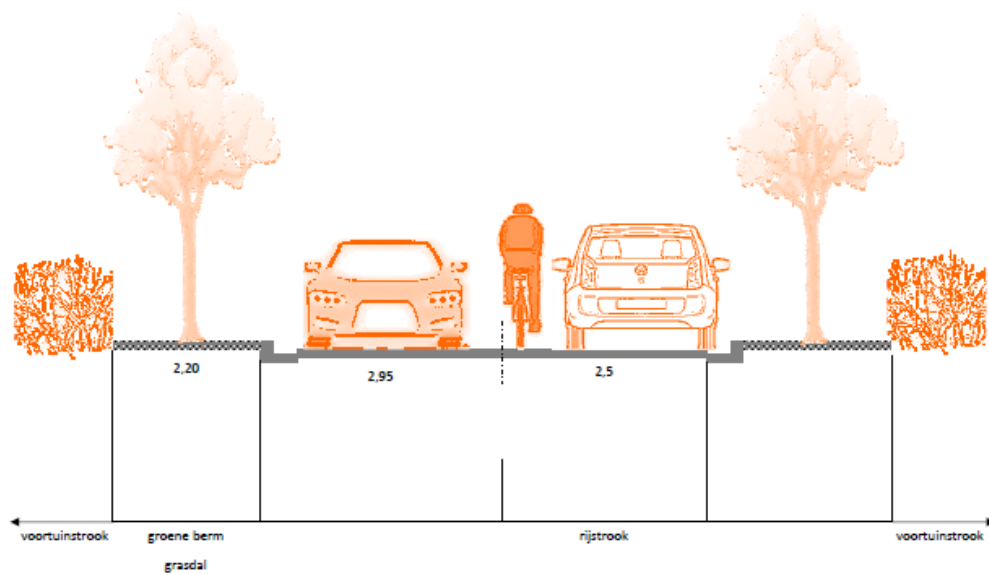
---

<b>Functie</b>	Bestemmingsverkeer
<b>Verkeersdruk</b>	laag
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw wagen Gemengd verkeer
<b>Inrichting</b>	berm / grasdal / rijweg / uitwijkstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Gebeurlijk op semi-verharde berm
<b>Bijzondere maatregelen</b>	tonnagebeperking

---

### 6.2.2.4.16 gemeentelijke weg type 3.3

Gemeentelijke weg type 3.3 - 30 km/u  
woonstraat





---

<b>Functie</b>	Bestemmingsverkeer
<b>Verkeersdruk</b>	laag
<b>Specifieke eisen</b>	Opbouw wagen - wagen Gemengd verkeer
<b>Inrichting</b>	berm / boordsteen en goot / rijstrook
<b>Bouwlijn bij nieuwe ontwikkeling</b>	
<b>Parkeernorm</b>	Op eigen terrein Langsparkeren op de weg
<b>Bijzondere maatregelen</b>	tonnagebeperking

---

### 6.2.2.5 Masterplan openbare verlichting

Het is om verschillende redenen opportuun om kritisch na te denken over het gebruik van openbare verlichting. In samenwerking met Eandis is een regiomasterplan openbare verlichting opgesteld. Andere betrokken steden en gemeenten zijn De Pinte, Merelbeke, Melle en Destelbergen.

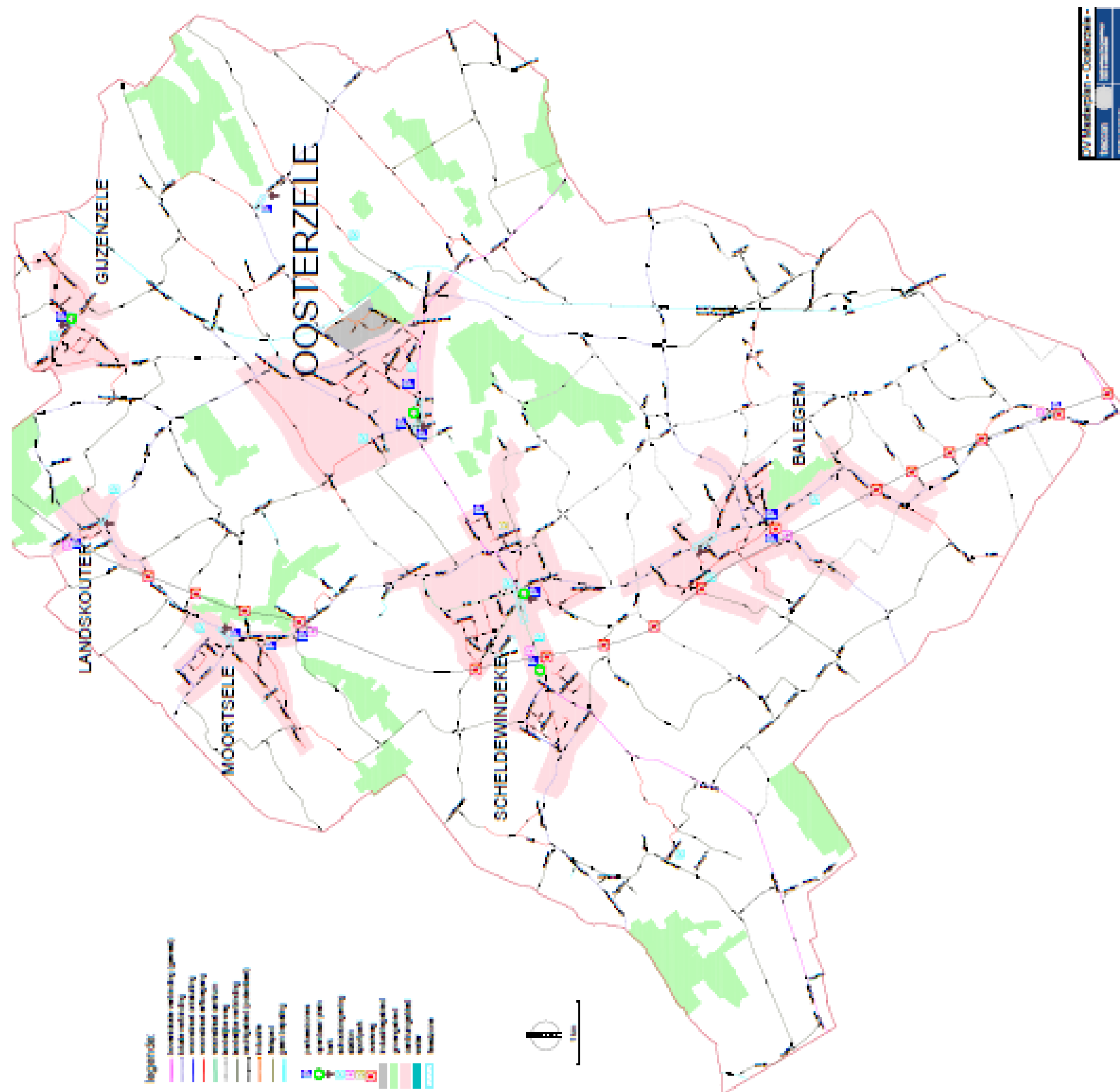
De openbare verlichting maakt een wezenlijk deel uit van de ruimtelijke ordening en bepaalt in een grote mate mee het straatbeeld. Hier moet dus de nodige aandacht aan besteed worden door het lokaal bestuur. Bij de opmaak is gezocht naar een plan dat zorgt voor besparen op de elektriciteitsfactuur, het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, het optimaliseren van de OV-infrastructuur in functie van de bestemming van de straten en het vermijden van lichtpollutie. Deze voorwaarden zijn tegen elkaar afgewogen, teneinde tot een haalbare visie te komen voor de verschillende deelgebieden in onze gemeente.

Het is wenselijk dat de openbare verlichting voor een groter werkingsgebied uniform wordt opgesteld, rekening houdende met de plaatselijke wensen en gebruiken. Het Regiomasterplan Openbare Verlichting – Regio Zuid Schelde-Lieve houdt in dat er voor de verschillende deelgebieden specifieke technische fiches werden opgesteld, verschillend van type armatuur, lamp, brandregime, ... Deze werden aangeduid op een gebiedsdekkende kaart. De implementatie van het masterplan zal parallel lopen met de uitvoering van diverse investeringsprojecten, zoals wegeniswerken.

Aan het plan worden momenteel de laatste details verdwijnt. De onderstaande figuur toont de uitgewerkte lijn op gemeentelijk niveau. De opgemaakte technische fiches per wegtype worden aan toegevoegd als bijlage aan het mobiliteitsplan.

De visie van de Vlaamse overheid met betrekking tot de verlichting langs gewestwegen is opgenomen in de Vlaamse lichtvisie.

Figuur 16: regiomasterplan openbare verlichting



### 6.2.3 Parkeren

Parkeren neemt in het mobiliteitsbeleid een steeds grotere plaats in. Een goed parkeerbeleid is afgestemd op de behoeften van de inwoners van de gemeente maar houdt ook rekening met andere noden. De aanwezigheid van handelszaken, publiekstrekkers e.d. hebben evenveel aandacht nodig. Als fietsgemeente wil Oosterzele hierbij zeker de fietsparkeerplaatsen niet vergeten.

Als gemeente is het een uitdaging om de opkomst van nieuwe verkeersmodi niet uit het oog te verliezen. Hoe geven we plaats aan elektrische wagens en – fiets? Kan een lig- of bakfiets gebruik maken van parkeerplaatsen ingericht voor wagens of moeten hiervoor nieuwe vormen van parkeren voorzien worden? Deze ambitieuze vragen moeten in de nabije toekomst een antwoord krijgen.

#### 6.2.3.1 Conclusies uit de onderzoeksnota

In de onderzoeksfase kwamen volgende problemen naar voor:

- Een capaciteitsprobleem ter hoogte van de twee NMBS-stopplaatsen in deelgemeente Balegem
- Een capaciteitsprobleem ter hoogte van de carpoolparking in Gijzenzele
- Een capaciteitsprobleem ter hoogte van site De Kluize in Scheldewindeke
- Onvoldoende bekendheid van de parkeermogelijkheden in Oosterzele, Scheldewindeke en Balegem

Om het parkeerprobleem ter hoogte van de NMBS-halte Balegem-Dorp op te lossen moet nagedacht worden over de aanleg van extra parkeerruimte. De aanwezigheid van de parking ter hoogte van de rotonde op een afstand van 200 meter is een opportuniteit. De gemeente zal werk maken van de promotie voor het gebruik van deze parkeerplaatsen o.a. door bewegwijzering.

Ter hoogte van de stopplaats Balegem-Zuid zijn in opdracht van de gemeente herinrichtingswerken uitgevoerd. Momenteel is deze problematiek beheersbaar maar de situatie moete verder opgevolgd worden.

Bij de ontubbeling van de gewestweg N42 wordt voorzien in een nieuwe carpoolparking langs de nieuwe infrastructuur. De gemeente Oosterzele waakt erover dat deze parking voldoende capaciteit heeft voor elke verkeersdeelnemer.

In het RUP De Kluize is voorzien in de aanleg van een parking gekoppeld aan de huidige infrastructuur. Met 250 plaatsen zal deze parking aan de vraag kunnen voldoen. Ook

hier moet de inrichting gebeuren rekening houdend met alle vervoersmodi. Het aanbieden van een overdekte fietsenstalling op deze locatie is zeker een meerwaarde.

Om de aanwezige parkeermogelijkheden bekend te maken bij het publiek wordt een parkeerbewegwijzeringsplan uitgewerkt.

Voor het stallen van fietsen werden in de onderzoeksnota twee pijnpunten blootgelegd. Ter hoogte van de stopplaats Balegem-Zuid werd door het plaatsen van een nieuwe fietsenstalling door de NMBS-holding het capaciteitsprobleem al aangepakt. Het gebrek aan fietsparkeerplaatsen ter hoogte van de halte Landskouter zal door de gemeente aangekaart worden bij de spoorwegmaatschappij.

Om het fietsparkeren blijvend op de agenda te plaatsen zal een fietsparkeerplan worden uitgewerkt. Naast prospectie voor bijkomende fietsenstallingen zal ook het onderhoud en vernieuwing van de huidige stallingsmogelijkheden onder de loep genomen worden. De gemeente zal ook de fietsersbond betrekken bij de uitwerking van dit plan.

### **6.2.3.2      Parkeren met tijdsbeperking**

In de drie hoofddorpen van de gemeente – Oosterzele, Scheldewindeke en Balegem – is gekozen om op enkele locaties plaatsen met beperkte parkeerduur in te richten. Bij het bepalen van de locaties is gekeken naar de aanwezigheid van lokale handelaars en gemeentelijke publiekstrekkers. Ook gekende probleemlocaties met een hoge parkeerdruk en frequent foutparkeren zijn opgenomen.

De bedoeling is een roulatie te krijgen in het parkeergebeuren en zo veel mogelijk vrije plaatsen aan te bieden. Daarom werd een tijdslimiet van 30 minuten gekozen. De gemeente koos er uitdrukkelijk voor om geen betalend parkeren in te voeren. Sinds mei is een concessie aangegaan met een bedrijf die de controles op het juiste gebruik van de opgenomen parkeerplaatsen uitvoert.

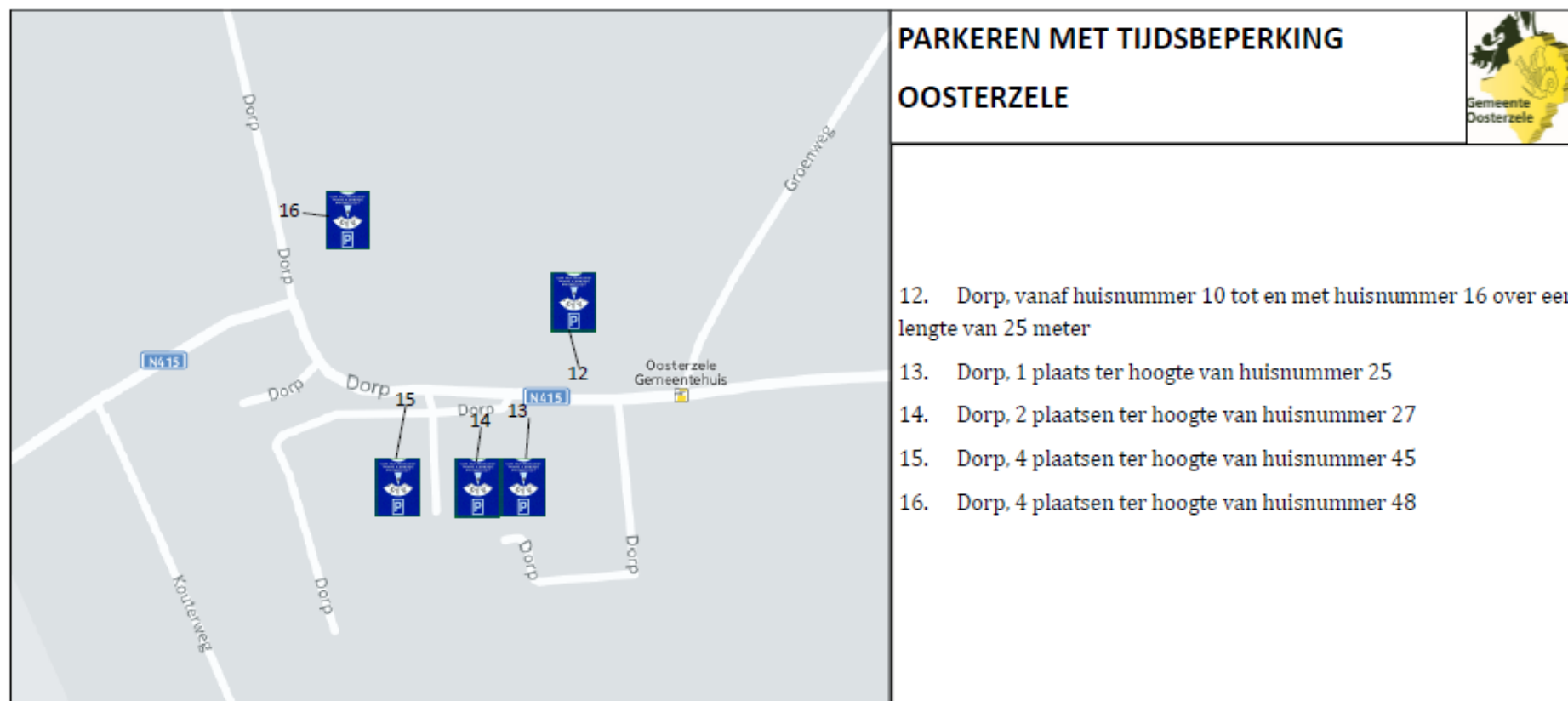
Figuur 17: parkeren met tijdsbeperking – Balegem



Figuur 18: parkeren met tijdsbeperking - Scheldewindeke



Figuur 19: parkeren met tijdsbeperking – Oosterzele





### 6.2.3.3 Fietsparkeren

Er wordt op korte termijn werk gemaakt van een fietsparkeerplan. Hierbij worden eerst de manco's aangepakt die bekomen werden uit de onderzoeksnota:

- De fietsstalplaatsen aan de NMBS-stopplaats Balegem-Zuid zijn intussen vernieuwd.
- Het capaciteits- en comfortprobleem aan de NMBS-stopplaats Landskouter blijft bestaan.

Verdere aandachtspunten zijn:

- Er is een bouwvergunning goedgekeurd voor het vernieuwen van de fietsstalplaats aan de NMBS-stopplaats Moortsele. De huidige fietsenstalling met 54 plaatsen wordt vervangen door nieuwe overdekte stalling met 72 NMBS-rekken en 6 bromfietsplaatsen wat zeker voldoet aan de vraag. Het gemeentebestuur blijft vragende partij om ook de parking voor voertuigen her in te richten. Het comfort dat wordt geboden door de nieuwe stalling wordt teniet gedaan door de huidige toestand van de parking.
- Het voorzien voldoende parkeergelegenheid voor fietsers aan de gemeentelijke publiekstrekkingen
- Het voorzien van voldoende parkeergelegenheid rond de busstopplaatsen van de Lijn. De gemeente wenst hierin eerst de plannen van de Lijn te kennen in verband met de invoering van de vervoersregio's en de input van de basisbereikbaarheid.

### 6.2.3.4 Parkeren voor elektrische voertuigen

Tegen eind 2020 wenst Vlaanderen 5.000 bijkomende elektrische laadpunten te plaatsen als basisinfrastructuur. Om de ideale inplantingsplaatsen te bepalen werd een situeringsplan opgemaakt. Voor Oosterzele houdt dit de plaatsing in van 4 publieke laadpalen voor eind 2020, waarvan 1 publieke laadpaal voor de periode 2016-2017. Tevens kunnen tot eind 2020 in Vlaanderen laadpunten geplaatst worden binnen het concept 'Paal volgt wagen'. Dit houdt in dat burgers die geen privé oplaadpunt kunnen plaatsen (wegens geen garage, oprit, ...) en waar geen publieke laadinfrastructuur is, een oplaadpaal kunnen aanvragen. Dit wordt vertaald in het CPT-plan (Clean Power for Transport).

De gemeente Oosterzele doet hiervoor voor beiden een beroep op de aanbesteding en de diensten van Eandis. De gemeente moet een toegewezen parkingplaats voorzien per laadpunt.

Oosterzele ijvert ervoor om een gemengd systeem voertuigen fiets te integreren. Er wordt tevens nagedacht hoe het gemeentebestuur lokale handelaars en horeca uitbaters kan stimuleren voor het plaatsen van oplaadpunten voor de fiets. Een tweede denkpeste is het integreren van de laadmogelijkheid aan het fietspad langs de spoorlijn.

## 6.2.4 Trage netwerken, fiets en te voet

De keuze voor het duurzame mobiliteitsscenario waarbij beperkingen worden ingevoerd voor autoverkeer en de verplaatsingsmogelijkheden voor duurzame vervoersmodi (stappers, trappers en openbaar vervoer) worden uitgebreid. Dit zorgt ervoor dat dit hoofdstuk één van de speerpunten is in het beleidsplan.

Bij het uittekenen van de netwerken te voet en per fiets wordt speciale aandacht besteed aan intermodaliteit. Aangelegde netwerken worden functioneel bekeken naar hun verbindingsfunctie met andere gemeenten of hun ontsluitingsfunctie naar openbaar vervoerpolen, carpoolparkings, e.d.

### 6.2.4.1 Trage netwerken - fiets

#### 6.2.4.1.1 Fietspad over lange afstand – fietssnelweg F417

Op 16 oktober 2014 besliste de Oost-Vlaamse deputatie om prioriteit te geven aan de aanleg van fietssnelwegen. Deze hoofdroutes vormen voortaan de ruggengraat van het Oost-Vlaamse fietsroutenetwerk. Op 2 september 2015 nam de Provincieraad kennis van het Oost-Vlaams Fietssnelwegenplan.

De fietssnelwegen vormen een selectie van de prioritaire assen van dit netwerk en worden de beste fietsverbindingen tussen de Oost-Vlaamse steden en economische knooppunten. Bedoeling is het functioneel fietsverkeer te verhogen.

Het langeafstandsnetwerk kent een heel ruime selectie van routes langsheen spoorwegen, rivieren, kanalen en oude spoor- en trambeddingen, heeft een lengte van ca. 1200 km en wordt zowel functioneel als recreatief intensief gebruikt. De selectie van fietssnelwegen hierin omvat iets meer dan 660 km aan prioritaire functionele routes. Deze routes zullen ook de hoofdroutes van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) vormen, een netwerk dat in opdracht van het Vlaams Gewest wordt uitgewerkt door de provincies in samenwerking met de gemeenten.

Voor Oosterzele betekent de fietssnelweg de kapstok waar het verder fietspadenplan wordt aan opgehangen. Het fietspad langs de spoorlijn is de “fietsader” die 4 deelgemeenten met elkaar verbindt. Het fietspad heeft volgens de gemeentelijke visie een ontsluitende functie op lokaal niveau en een verbindende functie op lokaal en bovenlokaal niveau.

Oosterzele wil een sterke en solide partner zijn om de fietssnelweg F417 Gent – Geraardsbergen op korte termijn realiseren op zijn grondgebied en juicht een snelle doortrekking richting noorden en zuiden toe. De gemeente bekijkt samen met de provincie de voorstellen van Infrabel en de NMBS-holding die het spoorverkeer willen beveiligen. De spoorwegmaatschappij is voor de gemeente een partner voor het bewerkstelligen van de multimodaliteit op lokaal niveau.

#### *6.2.4.1.1 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk*

Het "Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk" is een programma dat op provinciaal en gewestelijk niveau is opgestart. Het heeft tot doel een concept van fietsroutenetwerk op te stellen. In dit concept worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zgn. "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning.

Op lokaal niveau heeft deze categorisering vooral belang op gebied van subsidiëring. De aanleg van een fietspad op dit netwerk wordt voor 80% gesubsidieerd voor wat de aanlegwerken van het eigenlijke fietspad en aanhorigheden betreft.

Samen met het provinciebestuur Oost-Vlaanderen wordt een wijziging aan het bestaande bovenlokaal netwerk onderzocht. De aanpassingen zijn door de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen goedgekeurd tijdens de samenkomst van 15 december 2016. In tegenstelling met de vraag in de onderzoeksnota is de gemeente Oosterzele niet langer vragende partij om de gewestweg N465a over de volledige lengte op te nemen in het BFF. Enkel het noordelijke gedeelte vanaf het kruispunt van de Geraardsbergsesteenweg met Meerstraat – Oude Wettersesteenweg richting de gemeentegrens met Melle wordt nog opgenomen in de bovenlokaal netwerk. Meer duiding over deze vraag wordt hieronder verder besproken. *6.2.4.1.3 fietsverbindingen langs de gewestweg N42*

#### *6.2.4.1.2 Lokaal functioneel fietsroutenetwerk*

Dit netwerk verzorgt de lokale verbindingen per fiets. Deze infrastructuur wordt ontworpen voor doelgerichte, lokale fietsverplaatsingen in functie van het werk, de school, de winkel, het sportcentrum, het openbaar vervoer, de carpoolparking en de vrije tijd in het algemeen. De fietsverbindingen zorgen ervoor dat het bovenlokaal netwerk fijnmaziger wordt.

Verbeteringen van de aanwezige infrastructuur of aanleg van nieuwe verbindingen kunnen reken op een subsidie van 40% voor de aanleg van de fietsinfrastructuur en zijn aanhorigheden.

#### *6.2.4.1.3 fietsverbindingen langs de gewestweg N42*

De omvorming van de gewestweg N42 van een 1x1 naar een 2x2 rijweg heeft een grote impact op de mobiliteit in onze gemeente. Deze gewestweg creëert in zijn huidige vorm een barrière tussen het oostelijk en westelijk deel van de gemeente.

De gemeente vraagt duidelijk een langsverbinding voor fietsers over de gehele lengte van de ontdebbling. De originele plannen van de Vlaamse Overheid en de gemeente om lateraal fietspaden te voorzien langs de N465a – Geraardsbergsesteenweg zijn in de huidige context niet haalbaar. Doordat de aanleg van de fietsinfrastructuur geflankeerd moet worden door een rioleringsproject is de financiële haalbaarheid nul te noemen. De gemeentelijke visie is dat de Vlaamse Overheid de nodige budgettaire voorzieningen

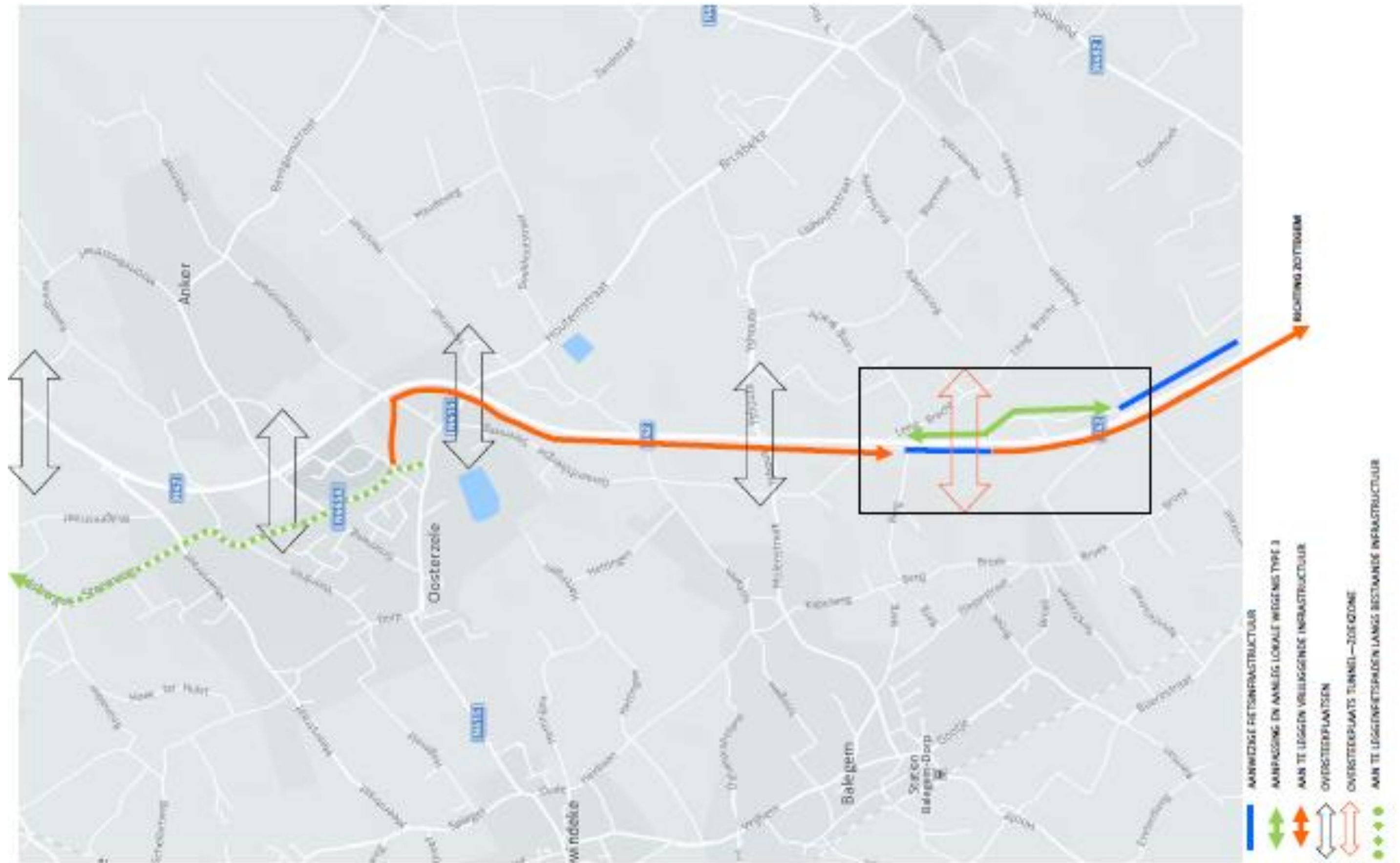
treft zodat de ontubbeling van deze gewestweg kan uitgevoerd worden volgens het STOP-principe. De alternatieven voor de trage weggebruiker dienen in een eerste fase uitgevoerd te worden vooraleer sprake kan zijn van de aanpassing van de weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer.

Tijdens een overleg tussen de gemeentelijke diensten en AWW zijn volgende afspraken gemaakt:

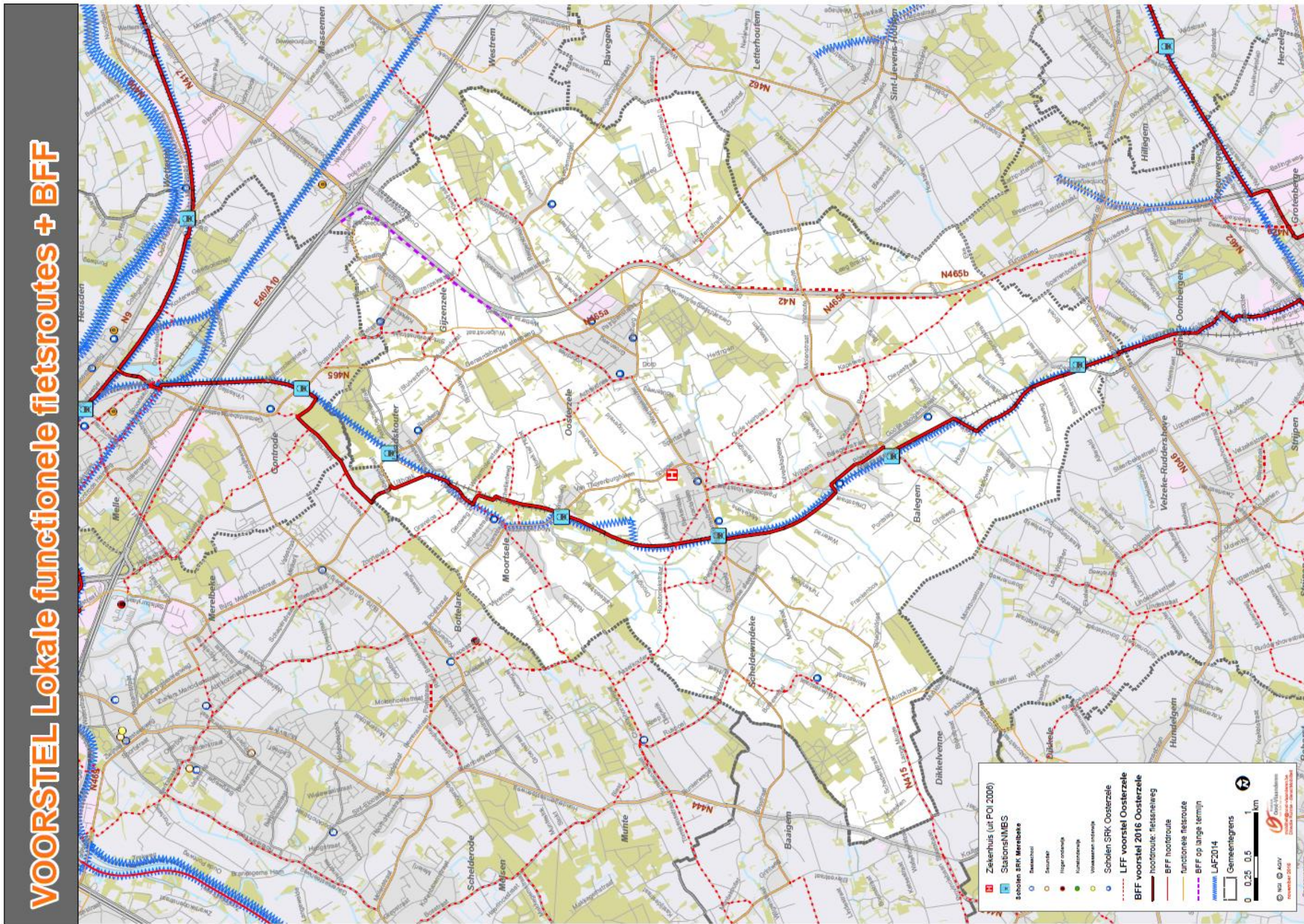
Er komt een fietsverbinding langs de N42 tussen de gemeentegrens met Zottegem ter hoogte van de Jonasweg tot aan de Roosbloemstraat. Vanaf dit punt wordt de oude tramroute gevolgd die uitgaat op het kruispunt van de Korte Ambachtstraat met de Geraardsbergsesteenweg. Richting noorden wordt verbinding richting Melle doorgetrokken door de aanleg van fietspaden langs de gewestweg N465a Geraardsbergsesteenweg. Het fietspad start op het grondgebied van Zottegem ter hoogte van Jonas weg. Het wordt langs de N42 doorgetrokken tot aan de reeds aangelegde ventweg aan Heide richting Geraardsbergsesteenweg. De aansluiting van een fietstunnel in de zoekzone tussen 't Parksken en de Leenstraat garandeert een veilige oversteek van de N42. Vanaf hier wordt het fietspad doorgetrokken op een vrijliggende bedding tussen de bebouwing langs de N465a en de N42. Aan de kruising met Yshoute wordt een veilige oversteekregeling uitgewerkt richting noorden. Links- en rechtsaf bewegingen aan dit kruispunt blijven mogelijk. Het fietspad wordt verder doorgetrokken in de vrijliggende bedding tot aan de Houtemstraat waar een gelijkaardige kruising wordt uitgewerkt als aan Yshoute. Het fietspad vervolgt zijn weg richting Roosbloemstraat waarna de oude trambedding wordt gebruikt om uit te komen aan de Lange Ambachtstraat.

Aan de oostzijde wordt de N465b aangepast als lokale weg type 3.2, de toestand van het wegdek vormt hierbij een aandachtspunt. Leeg Bracht wordt doorgetrokken als lokale weg type 3.1 tot aan Yshoute. In het noorden wordt ter hoogte van de Gijzenzelestraat een oversteekmogelijkheid van de N42 voorzien.

Figuur 20: voorstel fietsverbinding langs de N42



Figuur 21: lokale functionele en bovenlokale functionele fietsroutes



#### 6.2.4.2 Trage netwerken – te voet

In de verkennings- en onderzoeksfase zijn de aanwezige trage wegen en wandelroutes in de gemeente opgelijst. Oosterzele maakte de laatste jaren werk van de opmaak van een tragewegenplan. Dit plan wordt in het najaar van 2016 uitgerold.

Op mobiliteitsvlak worden de trage wegen vooral bekeken op hun “verkeerswaarde”. Oude kerkwegels en andere kortsluitingen tussen straten zijn heel interessant om verkeersstromen te verduurzamen. In het tragewegenplan is dan ook specifieke aandacht besteed aan deze wegeltjes.

In het mobiliteitsplan wordt speciale aandacht besteed aan de voet die uitkomen op gewestwegen, de traditionele grote verkeersassen binnen de gemeente. Onderstaand wordt per gewestweg een oplijsting gegeven. Het kaartmateriaal is toegevoegd als bijlage. Het is niet de bedoeling dat elk “kruispunt” op korte termijn wordt onderzocht en aangepakt op verkeersveiligheid. Wel moet er bij geplande infrastructuurwerken gekeken worden naar de impact hiervan.

Moeten er speciale maatregelen in het kader van veiligheid genomen worden op deze locatie is de eerste vraagstelling. Is de aanwezigheid van de voetweg langs deze hogere wegenis realistisch of moet het uitkomende traag verkeer worden afgeleid naar een veiligere oversteekplaats is een tweede vraagstelling.

##### 6.2.4.2.1 gewestweg N415

- Lange Wal – Keiberg
- Lange Wal - Dorp
- Dorp via gemeentelijke loods
- Kerk – Windekekouter
- Dorp – Windekekouter
- Hogeveld – Windekekouter
- Hoeksken – Pelgrim
- Korenbloemstraat – Stationsstraat
- Morestraat – Lange Munte

##### 6.2.4.2.2 gewestweg N465a

- Aalmoezenijebos – Geraardsbergsesteenweg
- Aalmoezenijebos - Geraardsbergsesteenweg
- Stuivenberg – Geraardsbergsesteenweg
- Sint-Lievensstraat – Geraardsbergsesteenweg
- Mussestraat – Geraardsbergsesteenweg
- Meerstraat – Geraardsbergsesteenweg
- Kwaadbeek – Geraardsbergsesteenweg
- Smissenbroek – Geraardsbergsesteenweg
- Roosbloemstraat (zijde N42) – Geraardsbergsesteenweg

- Roosbloemstraat (t.h.v. molen) – Geraardsbergsesteenweg
- Geraardsbergsesteenweg – Geraardsbergsesteenweg
- Lange Wal – Geraardsbergsesteenweg

#### 6.2.4.2.2 *gewestweg N42*

- Leenstraat – Wettersesteenweg
- Roosbloemstraat – Wettersesteenweg - Roosbloemstraat
- Kwaadbeek – Wettersesteenweg - Kwaadbeek
- Schoolstraat – Wettersesteenweg

Net zoals bij de fietsverbindingen moet er speciale aandacht uitgaan naar deze voetwegen bij de ontdubbeling van de gewestweg N42. Door de ontdubbeling zal oversteken van traag verkeer niet meer mogelijk zijn.

Er moet dus steeds verbinding gemaakt worden van en naar de voetwegen door middel van langswegenis.

#### 6.2.4.3 **Principieel akkoord betreffende het herinrichten of afschaffen van overwegen langs de spoorlijn L122**

In het kader van de aanleg van de fietssnelweg 6 Gent – Geraardsbergen, die voor een groot deel over het grondgebied van Oosterzele loopt, zijn onderhandelingen gevoerd tussen de gemeente en Infrabel. Dit resulteerde in een principiële akkoord dat door de gemeenteraad tijdens de samenkomst van donderdag 29 september 2016. Het principiële akkoord is toegevoegd als bijlage aan dit plan. Onderstaand volgt een korte weerslag van het akkoord:

- Afschaffen van de spoorwegovergangen 80 (Apostelstraat) en 81 (Terstraeten).

Voor het afschaffen van deze overgangen wordt door Infrabel een langsweg aan gelegd tussen Walzegem en Terstraeten. Deze weg wordt voorbehouden aan traag verkeer en landbouwverkeer. Door de ondertekening van het principiële akkoord geeft Infrabel de toestemming voor de aanleg van het gedeelte fietssnelweg tussen Kalle en Houte.

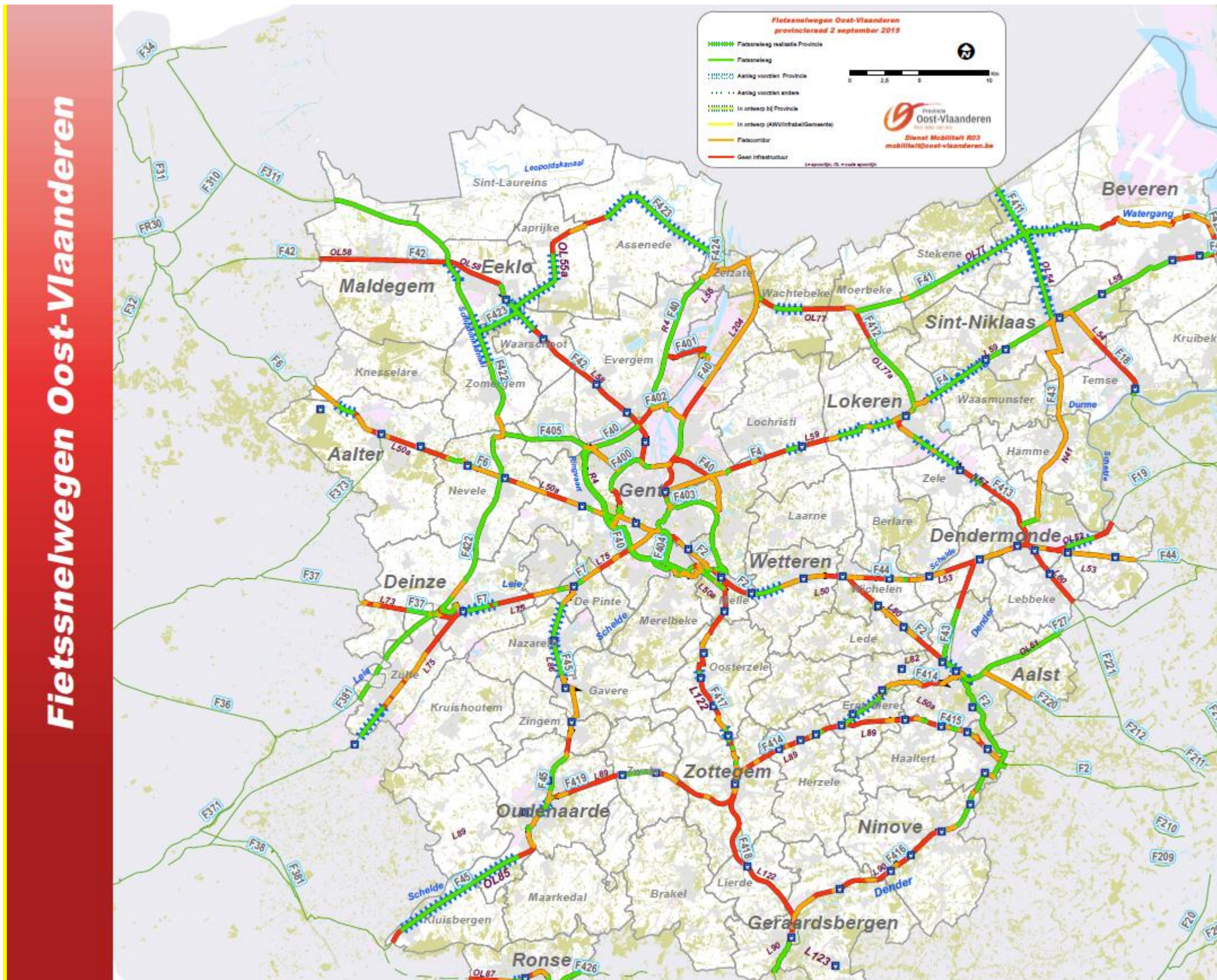
- Herwaardering van de spoorwegovergang 90 (Hofkouter) en afschaffen van de overgangen 96(Beekstraat) en 97(Watermolenstraat).

Na de aanleg van het gedeelte fietssnelweg tussen Hofkouter en Beekstraat wordt overweg 90 geherwaardeerd. Deze spoorwegovergang kan dan enkel gebruikt worden door trage weggebruikers en landbouwverkeer. In afwachting van een fietsersbrug over de spoorlijn tussen overweg 96 en 97 blijven beide spoorwegovergangen bestaan in hun huidige vorm. Na de aanleg van de fietsersbrug en de doortrekking van de fietssnelweg richting Watermolenstraat worden beide overwegen gesloten. Randvoorwaarde voor de sluiting van de

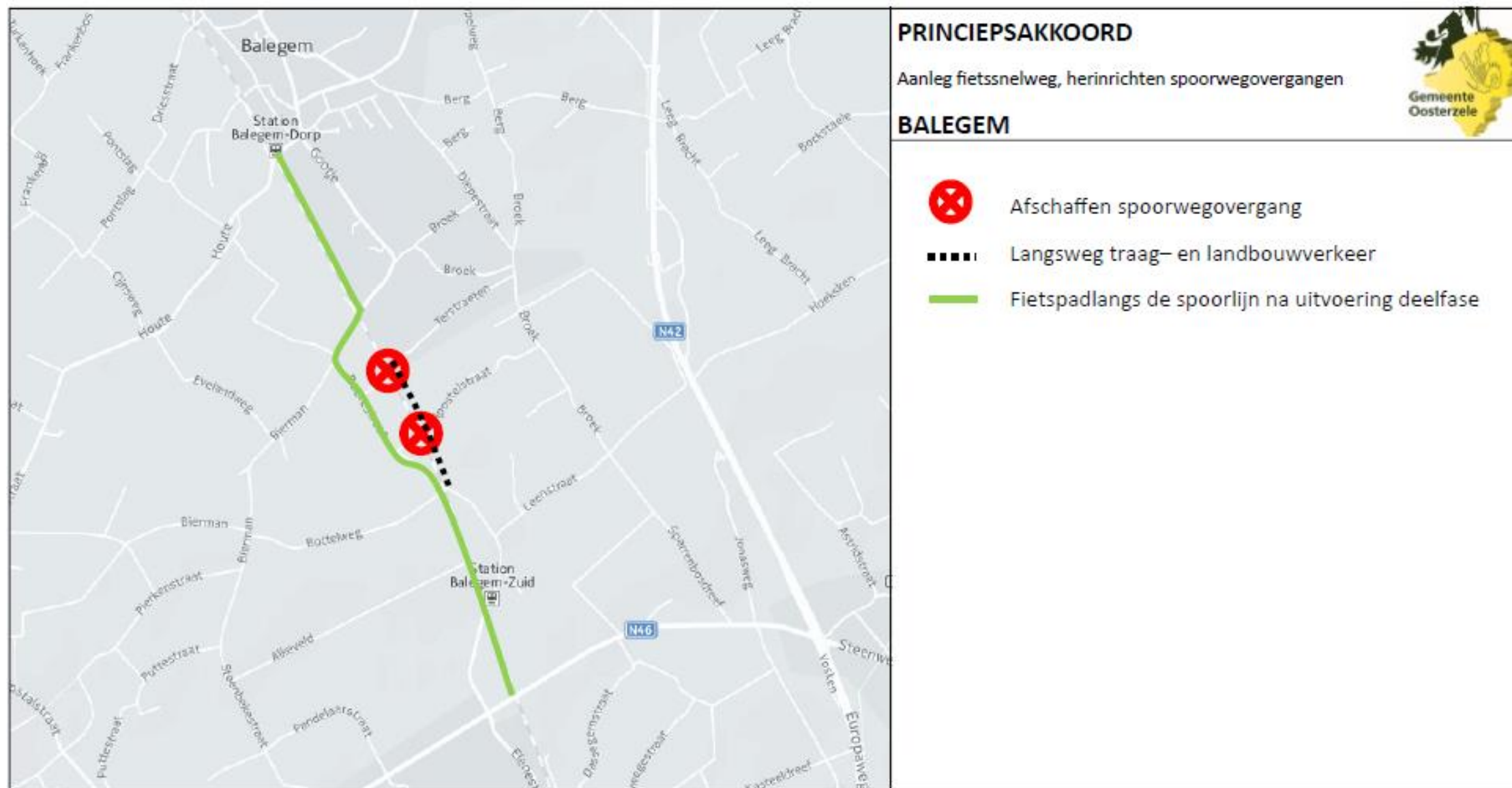


overwogen is tevens het kortsluiten van het fietspad langs beide zijde van het spoor met enerzijds de Schellaertweg en anderzijds de Watermolenstraat.

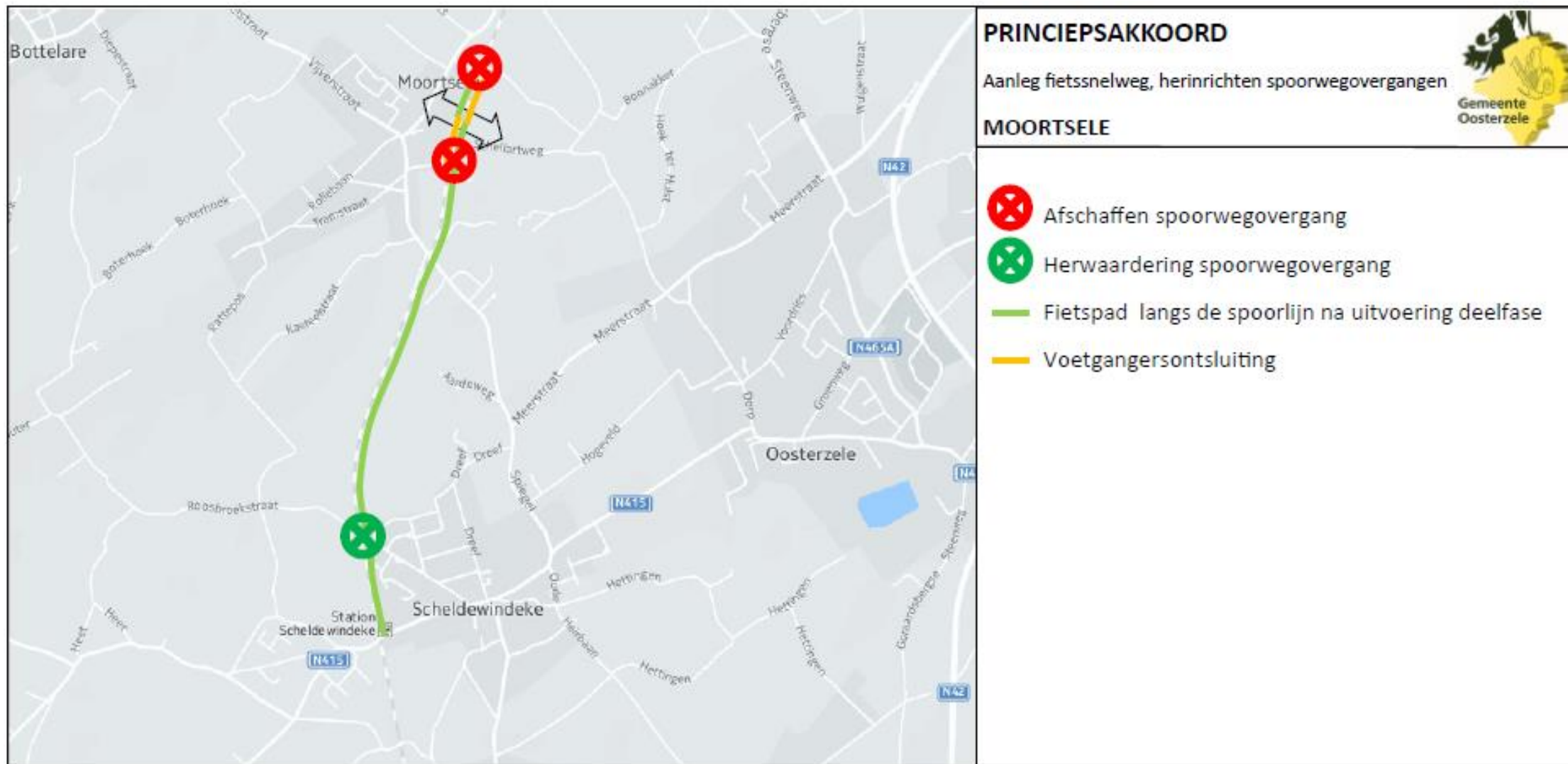
Figuur 22: Ontwerpkart fietssnelwegen provincie Oost-Vlaanderen



Figuur 23: uitvoering princiepsakkoord Infrabel – deelfase Balegem



Figuur 24: uitvoering princiepsakkoord Infrabel – deelfase Moortsele



## 6.2.5 openbaar vervoersnetwerk

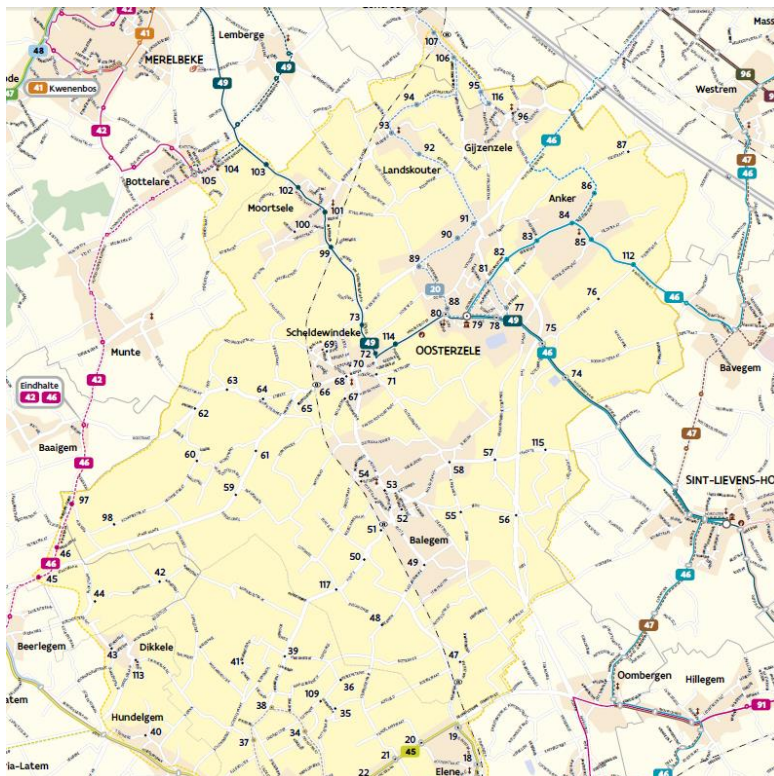
### 6.2.5.1 per trein

De spoorlijn L122 heeft in Oosterzele 5 stopplaatsen: Balegem-Zuid, Balegem-Dorp, Scheldewindeke, Moortsele en Landskouter. De treindienst voorziet tijdens de week in de piekmomenten een bediening rond het half uur. Overdag rijdt de trein met een interval van één uur. Tijdens het weekend wordt het interval van één uur aangehouden, Landskouter en Balegem-Zuid worden niet bediend. De gemeente Oosterzele is vragende partij deze dienstregeling te behouden. Wat de infrastructuur betreft is de gemeente heel tevreden met de reeds vernieuwde of op planning staande vernieuwingen van de fietsenstallingen. Een nieuwe fietsenstalling met 10 fietsstalplaatsen is wel een must. Ook de heraanleg van de stationsparking aan de stopplaats Moortsele is een oud zeer. Verder is er de vraag aan NMBS-holding om lockers te voorzien aan de stopplaats Scheldewindeke.

### 6.2.5.2 per bus

Momenteel bedienen volgende buslijnen het grondgebied van de gemeente Oosterzele:

- Lijn 20 Gent Zuid – Melle – Oosterzele - spitsbediening
- Lijn 46 Wetteren – Oosterzele – Zottegem - uurfrequentie
- Lijn 49 Gent – Herzele – Geraardsbergen - uurfrequentie
- Belbus Oosterzele – Zottegem



## **Van Basismobiliteit naar Basisbereikbaarheid**

In 2015 stemde de Vlaamse Regering een resolutie waardoor Basismobiliteit in de toekomst wordt vervangen door Basisbereikbaarheid.

Basismobiliteit ging uit van een minimum aanbod voor alle inwoners in een woonzone volgens strikte normen. Basismobiliteit zorgde dus overal voor aanbod, maar stond niet altijd in verhouding tot de vraag.

Basisbereikbaarheid gaat uit van een efficiëntere inzet van middelen waar er ook effectief vraag is. Concreet wil de Vlaamse overheid extra inzetten op snelle, comfortabele, stipte en concurrentiële busverbindingen in en tussen de (stedelijke) kernen. Waar er minder vraag is – in dunbevolkte gebieden - moet naar alternatieven op maat worden gezocht, zoals een belbus, buurtbus, taxi of deelauto- of fiets.

Bedoeling is een samenhangend, gelaagd vervoermodel uit te tekenen: de trein blijft de ruggengraat van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt tussen een kernnet, een aanvullend net en vervoer op maat. Het is de bedoeling dat de lijnen van het kernnet minder 'slalommen' en de kernen rechtstreekser bedienen. De verschillende netten zijn via goed uitgebouwde knooppunten op elkaar afgestemd.

Het toekomstige openbaar vervoer in Vlaanderen zal worden vormgegeven door een onafhankelijke mobiliteitsregisseur. De exploitatie zal worden verdeeld tussen De Lijn en private spelers. Daarnaast krijgen de steden en gemeenten veel meer inspraak via de zogenaamde vervoerregio's. De vervoerregio's bewaken, sturen en evalueren de realisatie van basisbereikbaarheid en doen mobiliteitsvoorstellen.

De aanpassingen aan het huidige aanbod en de uitbouw van performante vervoerregio's worden uitgetest door middel van 3 proefprojecten (in Oost-Vlaanderen: regio Aalst)

Bedoeling is om tegen 2019 naar een nieuw overleg- en openbaar vervoermodel te evolueren voor heel Vlaanderen.

De gemeente is vragende partij voor:

- Een snelbusverbinding Wetteren – Oosterzele – Zottegem voor scholieren
- Een betere ontsluiting voor site De Kluize, gericht op het aanbod van het gemeenschapscentrum
- Het creëren van een afdoende ontsluiting van de zorgsite Groot-Bewijk gericht op intermodaliteit met fiets en de NMBS-stopplaats





# Resultaats- gebonden deel



## 6 Actietabellen

In dit deel worden alle samenvattende tabellen gebundeld, wat resulteert in een werk- en investeringsprogramma. De beleidsdoelstellingen worden gekoppeld aan taakstellingen voor alle actoren, zowel intern als extern.

De actuele punten uit het vorige mobiliteitsplan worden ook overgenomen in deze tabel.

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR								
ACTIE	LOCATIE	STRATEGISCHE BELEIDSDOELSTELLING	DOELSTELLING	TAAKSTELLING	INITIATIEF	PARTNERS	TIMING	RAMING
Uitbreiding ambachtszone	Aansluitend aan de huidige zone richting Noord	Oosterzele stimuleert de economische leefbaarheid voor handelaars en ondernemers en faciliteert groei en ontwikkelingsmogelijkheden binnen het typische landelijke karakter van de gemeente.	<b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> verkeersafwikkeling binnen de nieuwe aan te leggen zone aansluiting met huidige zone ontsluiting van de gekoppelde ambachtszone vrijwaren verkeersstromen door woongebied weren van parkeren vrachtwagens in woonzones creëren van groene buffers	Invulling van het terrein met aangepaste wegenis en verkeersinfrastructuur Voorzien in parkeermogelijkheden voor vrachtwagens Speciale aandacht voor de ontsluiting richting wegen hogere categorie In overeenstemming met de plannen voor de ontdubbeling N42 worden doordachte kruispuntoplossingen voorzien Er wordt rekening gehouden met de schoolomgeving en bewoners in de onmiddellijke buurt	gemeente	Solva AWV	< 2 jaar	700.000€
		Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers.						
Aanleg sociaal woonaanbod Groot Bewijk	driehoek Stationsstraat Turkenhoek spoorlijn L122	Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande	<b>Veiligheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Milieu</b> ontwikkeling van een woongebied weren van verkeersstromen die hier niet thuishoren	Invulling van het terrein met aangepaste wegenis en verkeersinfrastructuur De ontsluiting voor autoverkeer wordt voorzien richting Stationsstraat, wegenis van lage categorie wordt ontzien	gemeente	TMVW AWV Aquafin Sociale huisvestingsmaatschappijen	< 2 jaar	3.500.00€ Waarvan 5% gemeentelijk aandeel

Parkeer- en sportinfrastructuur site De Kluize		<p>dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers.</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>	<p>lage instap voor openbaar vervoersgebruikers</p> <p>fietsenstallingen</p> <p>ontwikkelen van ontsluitingsmogelijkheden met nadruk op trage weggebruikers</p> <p>ontsluiting via hoger wegennet</p> <p>creëren van een 'Leefomgeving', inplanten van groene zones</p>	<p>De site wordt ingericht op maat van traag verkeer</p> <p>De nabijheid van het station Scheldewindeke is een groot pluspunt</p> <p>Er wordt bediening van de Lijn voorzien met nadruk op gebruiksvriendelijkheid</p>		<p>POV</p> <p>NMBS</p> <p>De Lijn</p>		
	De huidige parking wordt in oostelijke richting uitgebreid	<p>Oosterzele zet in op een breed en integraal vrijetijdsbeleid met het accent op diversiteit, samenwerking en participatie.</p> <p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers.</p> <p>Uitvoering geven aan het parkeerbeleid</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>	<p><b>Veiligheid</b></p> <p><b>Bereikbaarheid</b></p> <p><b>Toegankelijkheid</b></p> <p><b>Leefbaarheid</b></p> <p>aansluiting op gewestweg Windekekouter</p> <p>verkeersafwikkeling op eigen terrein</p> <p>creëren van extra parkeerplaatsen</p> <p>naburige woonkern ontlasten van parkeerdruk</p> <p>creëren van extra recreatiemogelijkheden</p> <p>bekendheid fietspad sporthal-Dorp</p> <p>inzetten op modal-shift volgens STOP-principe</p> <p>creëren van short-cuts trage weggebruiker</p> <p>overkappen bestaande fietsenstalling</p>	<p>Bij het ontwerpen van het parkeerterrein wordt de nodige aandacht gegeven aan de trage weggebruiker</p> <p>De parkeerplaatsen voor de fiets zijn comfortabel en logisch ingeplant</p> <p>Parkeerplaatsen voor gehandicapten voldoen aan de normen met focus op toegankelijkheid</p> <p>Er zijn flankerende maatregelen genomen zodat de naburige woonkern geen overlast meer ondervindt</p>	gemeente	AWV	> 6 jaar	Studiefase 15.000€

<b>Wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele</b>	driehoek	Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers.	<b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Bereikbaarheid</b>	Invulling van het terrein met aangepaste wegenis en verkeersinfrastructuur	gemeente		> 10 jaar	Studiefase 15.000€
	Dorp Voordries Groenweg	Aanleg fietspaden & voorzien van fietsenstallingen  Aanleg en heraanleg veilige voetpaden	aansluiting op bestaande wegenis  vrijwaren verkeersstromen door woongebied  creëren van een Leefomgeving  ontwikkelen van ontsluitingsmogelijkheden met nadruk op trage weggebruikers  creëren van short-cuts trage weggebruiker  inplanten van groene zones	Er worden maatregelen genomen die het bestemmingsverkeer bevorderen  De woongebied wordt ingericht op maat van traag verkeer				

**CATEGORISERING WEGEN**

<b>ACTIE</b>	<b>LOCATIE</b>	<b>STRATEGISCHE BELEIDSDOELSTELLING</b>	<b>DOELSTELLING</b>	<b>TAAKSTELLING</b>	<b>INITIATIEF</b>	<b>PARTNERS</b>	<b>TIMING</b>	<b>RAMING</b>
<b>Modelprincipes per type wegcategorie</b>		Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers  Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit  Aanleg fietspaden & voorzien van fietsenstallingen	<b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Oversteekbaarheid</b> <b>Milieu</b>  De juiste weg in de juiste straat	Uitwerken van een plan wegategorisering  Uitwerken en opstellen van een draaiboek waarbij ruimtelijke en mobiliteitseffecten op elkaar worden afgestemd	gemeente		mobiliteitsplan  > 6 jaar	Modelprincipes zijn uitgewerkt in beleidsplan. Deze zijn de leidraad bij toekomstige vernieuwingen

Opstellen zonaal snelheidsplan	Aanleg en heraanleg veilige voetpaden						
	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p>	<p><b>Leefbaarheid</b> <b>Veiligheid</b></p> <p>vrijwaren verkeersstromen door woon- en buitengebied door het juiste gebruik van wegen</p> <p>beperken van rijsnelheid in woon- en leefgebieden</p> <p>ontraden van oneigenlijk gebruik van wegen door beperking rijsnelheid</p> <p>aanmoedigen gebruik van wegen hogere categorie</p> <p>creëren van duidelijke en leesbare wegenis</p>	<p>Opstellen zonaal snelheidsplan</p> <p>Advies verkeerscommissie</p> <p>Goedkeuring gemeenteraad</p> <p>Goedkeuring hogere overheid voor wat betreft gewestwegen</p> <p>Implementatie van het opgestelde plan</p>	gemeente	buur- gemeenten	mobilitéits- plan	10.000€
Trage netwerkenplan	Aanleg en heraanleg veilige voetpaden						
	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b></p> <p>vermijden drukke verkeersaders</p> <p>creëren van shortcuts naar dorpskernen</p> <p>implementatie STOP-principe</p>	<p>Registratie van aanwezige trage wegen</p> <p>Opstellen prioriteitenlijst voor heropening van bestaande trage wegen</p> <p>Promotie gebruik trage wegen</p> <p>Opstellen en uitrollen van bewegwijzeringsplan trage wegen</p>	gemeente	buur- gemeenten	Trage wegen vzw	< 2 jaar

Voetpadenplan								
		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p> <p>veilige en brede voetpaden in dorpskernen</p> <p>aanleg van nieuwe infrastructuur</p>	<p>Inventaris aanwezige voetpaden en hun huidige toestand</p> <p>Opstellen renovatieplan</p> <p>Uitwerken globale visie rond aanleg voetpaden bij infrastructuurwerken</p>	gemeente		> 6 jaar	<p>Opstellen van plan in eigen beheer</p> <p>Uitvoering afhankelijk van noden en vernieuwingen</p>
Fietspadenplan		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b> <b>Veiligheid</b></p> <p>veilige, waar nodig afgescheiden, fietspaden die de lokale en interlokale verbinding verzorgen</p> <p>fietsverbindingen van en naar gemeentelijke publiekstrekkers</p>	<p>Inventaris van de bestaande fietspadenplannen: BFF, LAF, provinciaal en gemeentelijk fietsroutenetwerk</p> <p>Aanpassen van de plannen naar toestand op het terrein</p> <p>Opsporen van shortcuts en missing-links</p>	gemeente	Vlaamse Overheid  Provinciale overheid	mobiliteitsplan	n.v.t.
Circulatieplan zwaar vervoer		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b></p>	<p>Inventaris van bestaande wegen met tonnagebeperking</p>	gemeente		mobiliteitsplan	10.000€

		blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers	vermijden van sluikeverkeer door zwarte voertuigen  zwaar verkeer op hoogste wegcategorie	Opstellen van het circulatieplan  Opstellen van zonaal plan wegen met tonnagebeperking				
Bewegwijzering splan		Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers  Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit  Aanleg fietspaden & voorzien van fietsenstallingen  Aanleg en heraanleg veilige voetpaden	<b>Bereikbaarheid</b>  bewegwijzering naargelang de noden van de verkeersdeelnemer  publiekstrekking in de gemeente, toeristische en recreatieve bewegwijzering  gebaseerd op wegtype	Opstellen van gemeentelijke verordening bewegwijzering langs gemeentewegen  Opstellen en uitwerken van bewegwijzeringsplan per verkeersmodus	gemeente		< 2 jaar	7.500€
regiomasterplan openbare verlichting		Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers	<b>Veiligheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b> goed verlichte infrastructuur volgens de aanwezige noden	Uitwerken van een lichtvisie en lichtplan  Uitrollen van de lichtvisie volgens opportuniteit	gemeente	Eandis	< 2 jaar  gebieds-afhankelijk	In 2017 wordt een budget voorzien van 157.000 €

		Oosterzele stelt duurzaamheid voorop in alle aspecten van het beleid. Dit vertaalt zich in een duurzame ontwikkeling van de interne organisatie, een doordacht energie- en aankoopbeleid, vermindering van de afvalberg en het behoud van het Fairtrade label.						
<b>PARKEREN</b>								
<b>ACTIE</b>	<b>LOCATIE</b>	<b>STRATEGISCHE BELEIDSDOELSTELLING</b>	<b>DOELSTELLING</b>	<b>TAAKSTELLING</b>	<b>INITIATIEF</b>	<b>PARTNERS</b>	<b>TIMING</b>	<b>RAMING</b>
Aanleg parking ter hoogte van site De Kluize	<b>Scheldewindeke - Sportstraat</b>	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Uitvoering geven aan het parkeerbeleid</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p> <p>Het beheersen van de parkeerdruk in woon- en leefgebieden</p> <p>Het aanbieden van volwaardige parkeerplaatsen aan alle vervoersmodi</p>	<p>Opstellen en goedkeuren RUP</p> <p>Invullen van de ruimte met aandacht voor alle vervoersmiddelen</p> <p>Uitvoering van het plan</p>	gemeente		< 6 jaar	500.000€
Aanleg nieuwe carpoolparking langs de gewestweg N42	<b>Gijzenzele</b> <b>Oosterzele</b> <b>Balegem</b>	Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel	<p><b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p>	Verdere uitwerking van de plannen rond de ontdubbeling van de gewestweg N42	Agentschap Wegen & Verkeer		> 2 jaar	Gemeentelijk aandeel van 50.000€

	<p>veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Uitvoering geven aan het parkeerbeleid</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	<p>Het stimuleren van alternatieve vervoersvormen</p> <p>Het aanbieden van volwaardige parkeerplaatsen aan alle vervoersmodi</p>	<p>Prioritaire aanleg van de carpoolparking, niet afhankelijk van ontubbeling van de N42</p>				
Parkeerplan en bewegwijzering	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Uitvoering geven aan het parkeerbeleid</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p> <p>Herkenbare en volledige bewegwijzering van aanwezige parkeergelegenheden</p>	<p>Ontwerp van logo en parkeerplan aan de hand van de onderzoeks- en verkenningsnota van het mobiliteitsplan</p> <p>Uitvoeren van het ontworpen plan</p>	gemeente		< 2 jaar	7.500€
Fietsparkeerplan	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p>	<p>Opstellen plan met onderhoud en vernieuwing van bestaande fietsenstallingen</p>	gemeente	Vlaamse Overheid NMBS-holding / Infrabel	< 2 en 6 jaar	50.000€



Parkeerplan alternatieve vervoersmodi		<p>veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Uitvoering geven aan het parkeerbeleid</p>	<p>Stimuleren van het fietsverkeer in de gemeente</p> <p>Leidraad voor investeringen</p> <p>Wegwerken ontbrekende schakels</p>	<p>Opstellen plan met nieuwe locaties fietsenstallingen</p> <p>Actief op zoek gaan naar subsidies tijdens de uitrol van het plan</p>		De Lijn		
		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Uitvoering geven aan het parkeerbeleid</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p> <p>Stimuleren alternatieve verkeersmodi</p> <p>Aanbieden van duidelijkheid en comfort aan de gebruikers</p>	<p>Onderzoek naar gebruik van de alternatieve vervoersmiddelen en inschatting van de impact voor Oosterzele</p> <p>Uitwerken van maatregelen die het gebruik hiervan stimuleren</p> <p>Aanbieden van parkeerplaatsen en ondersteunende maatregelen</p>	Gemeente	Vlaamse Overheid Eandis	< 2 jaar	1000€
TRAGE NETWERKEN – FIETS EN TE VOET								
ACTIE	LOCATIE	STRATEGISCHE BELEIDSDOELSTELLING	DOELSTELLING	TAAKSTELLING	INITIATIEF	PARTNERS	TIMING	RAMING

Fietssnelweg F417		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	De verdere aanleg van de fietssnelweg F417	<p>Aanleg van de fasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kalle – Houte</li> <li>• Roosbroekstraat – Van Thorenburghlaan</li> <li>• Van Thorenburghlaan – Schellaertweg</li> <li>• Turkenhoek - Stationsstraat</li> </ul>	Provincie Oost-Vlaanderen	Gemeente Infrabel NMBS-holding Vlaams gewest	<2 jaar	100% subsidie
Fietssnelweg F417		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	De verdere aanleg van de fietssnelweg F417	<p>Aanleg van de fasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietscorridor Poststraat</li> <li>• Driesstraat – Turkenhoek</li> <li>• Schellaertweg – Kloosterstraat,</li> <li>• Kloosterstraat – Lembergstraat</li> <li>• Uilhoek</li> <li>•</li> </ul>	Provincie Oost-Vlaanderen	Gemeente Infrabel NMBS-holding Vlaams gewest	>2jaar	100% subsidie
Fietssnelweg F417 aanvullende routes		Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel	De verdere aanleg van de fietssnelweg F417 langs bestaande wegenis	Aanleg fietspad Boerestraat - Kalle	Gemeente	Provincie – Oost-Vlaanderen	2017	1.100.000€ waarvan 650.000€ gesubsidieerd

<p>Fietsnelweg F417</p> <p>Aanvullende routes</p> <p>Herwerking bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk</p>	<p>veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>				Vlaamse overheid		
	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	<p>De verdere aanleg van de fietsnelweg F417 langs bestaande wegenis</p>	<p>Aanleg fietspad Kloosterstraat tussen de kruispunten met Schellaertweg en Uilhoek</p>	<p>Provincie Oost-Vlaanderen</p>	<p>Gemeente Vlaamse overheid</p>	<p>&gt; 5jaar</p>	<p>100% subsidie</p>
	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Duurzaamheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p> <p>Het aanbieden van veilige en comfortabele fietspaden</p> <p>Het verder uitwerken van het gemeentelijk fietsbeleid</p>	<p>Planmatig onderzoek naar missing-links in het fietsroutenetwerk</p> <p>Planmatig onderzoek naar logische schakels in de fietsverbindingen</p> <p>Specifieke aandacht voor intermodaliteit</p>	<p>gemeente</p>	<p>Provincie Oost-Vlaanderen Vlaamse overheid</p>	<p>&lt; 2 jaar</p>	<p>n.v.t.</p>

Herwerking lokaal functioneel fietsroutenetwerk		<p>dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>		<p>Het opzetten van sensibilisatieacties voor het verduurzamen van de verkeersstromen</p> <p>Aanpassen van de bewegwijzering</p>				
		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Duurzaamheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b></p> <p>Het aanbieden van veilige en comfortabele fietspaden</p> <p>Het verder uitwerken van het gemeentelijk fietsbeleid</p>	<p>Planmatig onderzoek naar missing-links in het fietsroutenetwerk</p> <p>Planmatig onderzoek naar logische schakels in de fietsverbindingen</p> <p>Specifieke aandacht voor intermodaliteit</p> <p>Creëren van bewegwijzering / routeplanner</p>	gemeente	Provincie Oost-Vlaanderen  Vlaamse overheid	< 2 jaar	n.v.t.
Fietsverbinding -en langs de N42	<p><b>Gijzenzele</b> <b>Oosterzele</b> <b>Balegem</b></p>	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de weginfrastructuur met aandacht</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Duurzaamheid</b></p> <p>Het stimuleren van alternatieve vervoersvormen</p> <p>Zorgen voor veilige verbindingen voor fietsverkeer</p> <p>Tegengaan barrièrevorming N42</p>	<p>Verdere uitwerking van de plannen rond de ontubbeling van de gewestweg N42</p>	Agentschap Wegen & Verkeer	gemeente	> 2 jaar	n.v.t.

Tragewegen- plan		voor een goede en veilige mobiliteit  Aanleg fietspaden & voorzien van fietsenstallingen						
		Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers  Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit  Aanleg en heraanleg veilige voetpaden	<b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Duurzaamheid</b>  Het stimuleren van alternatieve vervoersvormen  Zorgen voor veilige verbindingen en doorsteken  Tegengaan barrièrevorming door wegen van hogere categorie met bijzondere aandacht voor de N42	De uitrol van het tragewegenplan met aandacht voor de "uitkomsten" op de bovenlokale en lokale verbindingswegen  Afstemming van de grensoverschrijdende infrastructuur	gemeente	buur- gemeenten  Trage wegen vzw	< 2 jaar	5.000€ /jaar
princiepsakkoord Infrabel	<b>Balegem</b> <b>Scheldewindeke</b> <b>Moorstele</b>	Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers  Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit  Aanleg fietspaden & voorzien van fietsenstallingen	<b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Duurzaamheid</b>  Verhogen van de veiligheid van spoor- en wegverkeer  Bewerkstelligen intermodaliteit  Verduurzamen verkeersstromen	Driepartijenoverleg tussen gemeente Infrabel en POV voor de verdere uitwerking en aanleg van fietssnelweg 6  Bekomen van de nodige vergunningen voor aanleg LAF en omvormen spoorwegovergangen	gemeente	Infrabel  Provinciale Overheid	< 2 jaar	Aanleg OV  40.000€

ACTUELE PUNTEN UIT HET VORIGE MOBILITEITSPLAN

ACTIE	LOCATIE	STRATEGISCHE BELEIDSDOELSTELLING	DOELSTELLING	TAAKSTELLING	INITIATIEF	PARTNERS	TIMING	RAMING
Herinrichten N42 tot primaire weg type II tussen de autosnelweg E40 en de gewestweg N46 in Zottegem		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p> <p>Verhogen verkeersveiligheid op gemeente- en gewestwegen</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Duurzaamheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Milieu</b> <b>Oversteekbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b></p> <p>Het omvormen van de gewestweg N42, rekening houden met elke verkeersdeelnemer</p> <p>De N42 vormt geen barrière tussen het oostelijke en westelijk deel van de gemeente, er worden ondersteunde maatregelen uitgewerkt zodat de leefbaarheid optimaal blijft in de aanliggende kernen en woonlinten</p>	Verdere uitwerking voor de plannen van de ontdubbeling van deze weg	Agentschap Wegen en Verkeer		> 6 jaar	Studiekost 15.000€
Herinrichten gewestweg N46 naar tot secundaire weg type II volgens het streefbeeld opgesteld in 2006		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Duurzaamheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Milieu</b> <b>Oversteekbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b></p> <p>Het omvormen van de gewestweg N46, rekening houden met elke verkeersdeelnemer</p>	Uitvoering van het streefbeeld	Agentschap Wegen en Verkeer	Stad Zottegem Oosterzele	< 6 jaar	n.v.t.

Openbaar vervoer	<p>voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Verhogen verkeersveiligheid op gemeente- en gewestwegen</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>						
	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Stimuleren en ondersteunen van het openbaar vervoer</p>	<p><b>Veiligheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Bereikbaarheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Duurzaamheid</b></p> <p>Het stimuleren van alternatieve vervoersvormen</p> <p>De Lijn voorziet in openbaar vervoer op maat van Oosterzele</p> <p>De NMBS voorziet in openbaar vervoer op maat van Oosterzele</p>	<p>Blijvende vraag voor een rechtstreekse busverbinding Wetteren – Oosterzele – Zottegem ten behoeve van de scholieren</p> <p>De ontwikkeling van Groot Bewijk en de nieuwe ambachtelijke zone wordt ondersteund door een afgestemd openbaar vervoersaanbod</p> <p>De spoorlijn L122 behoudt haar huidige frequentie</p> <p>In de stopplaatsen zijn comfortabele perrons en fietsenstallingen voorzien</p> <p>De gemeente wil op de meest gebruikte NMBS stopplaatsen voorzien in lockers voor de treinreizigers</p> <p>Oosterzele behoudt zijn huidige vormen van derde betalerssysteem aan</p>	gemeente	De Lijn NMBS-holding Infrabel	< 2 jaar	5000€/jaar

<p><b>Trage wegenplan</b></p>		<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg en heraanleg veilige voetpaden</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Leefbaarheid</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Duurzaamheid</b></p> <p>Het stimuleren van alternatieve vervoersvormen</p> <p>Zorgen voor veilige verbindingen en doorsteken</p> <p>Tegengaan barrièrevorming door wegen van hogere categorie met bijzondere aandacht voor de N42</p>	<p>De uitrol van het tragewegenplan met aandacht voor de “uitkomsten” op de bovenlokale en lokale verbindingswegen</p> <p>Afstemming van de grensoverschrijdende infrastructuur</p>	<p>gemeente</p>	<p>buur- gemeenten</p> <p>Trage wegen vzw</p>	<p>&lt; 2 jaar</p>	<p>5000€/jaar</p>
<p><b>Streefbeeld spoorwegovergangen spoorlijn L122</b></p>	<p><b>Balegem</b> <b>Scheldewindeke</b> <b>Moorstele</b></p>	<p>Oosterzele is een landelijke gemeente waar het aangenaam wonen is. Dit realiseren we door blijvend te investeren in betaalbaar wonen, functioneel veilige infrastructuur, vooruitstrevend kwalitatief onderwijs en hoogstaande dienstverlening op maat van onze inwoners en bezoekers</p> <p>Verfraaien en onderhouden van de wegeninfrastructuur met aandacht voor een goede en veilige mobiliteit</p> <p>Aanleg fietspaden &amp; voorzien van fietsenstallingen</p>	<p><b>Bereikbaarheid</b> <b>Milieu</b> <b>Veiligheid</b> <b>Toegankelijkheid</b> <b>Duurzaamheid</b></p> <p>Verhogen van de veiligheid van spoor- en wegverkeer</p> <p>Bewerkstelligen intermodaliteit</p> <p>Verduurzamen verkeersstromen</p>	<p>Driepartijenoverleg tussen gemeente Infrabel en POV voor de verdere uitwerking en aanleg van fietssnelweg F417</p> <p>Bekomen van de nodige vergunningen voor aanleg fietssnelwegen en omvormen spoorwegovergangen</p>	<p>gemeente</p>	<p>Infrabel</p> <p>Provinciale Overheid</p>	<p>&lt; 2 jaar</p>	<p>n.v.t.</p>



## **Lijst met figuren**

- 1. Kaart knelpunten Oosterzele**
- 2. Kaart selectieve bereikbaarheid**
- 3. Kaart haltes openbaar vervoer**
- 4. Bestaande nederzettingsstructuur**
- 5. Gewenste ruimtelijke structuur**
- 6. Uitbreiding KMO-zone**
- 7. Inplanting zorgsite Groot Bewijk**
- 8. Parkeerinfrastructuur site De Kluize**
- 9. Wooninbreidingsgebied dorp Oosterzele**
- 10. wegcategorisering provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen**
- 11. Kaart wegcategorisering**
- 12. gemeentelijk zonaal snelheidsplan**
- 13. haltes en routes de Lijn**
- 14. Kaart routes zwaar vervoer**
- 15. Kaart zonale tonnagebeperking**
- 16. Regiomasterplan openbare verlichting**
- 17. Parkeren tijdsbeperking Balegem**
- 18. Parkeren tijdsbeperking Scheldewindeke**
- 19. Parkeren tijdsbeperking Oosterzele**
- 20. voorstel fietsverbinding langs de N42**
- 21. Voorstel lokale functionele en bovenlokale functionele fietsroutes**
- 22. Kaart fietssnelwegen provincie Oost-Vlaanderen**
- 23. Uitvoering principiële akkoord Infrabel – deelfase Balegem**
- 24. Uitvoering principiële akkoord Infrabel – deelfase Moortsele**