GEZIEN EN GOEDGEKEURD IN ZITTING VAN de gemeenteraad.
DD. 01 JUNI 2017

DE SECRETARIS
Frederik Willems

DE BURGEMEESTER
Philippe De Coninck

GEMEENTEBESTUUR ASSENEDE
OOSTVL.

KEPPLER CONSULTING

info@kepplerconsulting.be
www.kepplerconsulting.be
Brugge december 2011, juni 2012, mei 2014,
februari 2015, maart 2015, oktober 2015, december 2015
januari 2016

Assenede oktober, november 2016 en januari en februari 2017

INHOUD BELEIDSPLAN

Nr.	Inhoud	Pagina
	LEESWIJZER	**3**
1	**INLEIDING**	**7**
1.1.	**PARTICIPATIETRAJECT**	**9**
1.2.	**INFORMATIEF EN RICHTINGGEVEND DEEL**	**9**
1.3.	**BETROKKEN ACTOREN EN PROCESVERLOOP**	**10**
2	**INFORMATIEF DEEL**	**11**
2.1.	**SAMENVATTING ONDERZOEK**	**11**
2.2.	**DOELSTELLINGEN**	**13**
2.3.	**KNELPUNTEN EN KANSEN**	**14**
2.3.1.	BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	**14**
2.3.2.	BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR PER MODI	**15**
2.3.3	GEPLANDE – GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	**15**
2.3.4.	GEPLANDE EN GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER MODI	**16**
3	**RICHTINGGEVEND DEEL**	**18**
3.1.	**BELEIDSSCENARIO MOBILITEITSPLAN**	**18**
3.2.	**WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN**	**19**
3.2.1.	RUIMTELIJKE PLANNING	**19**
3.2.2.	GEWENSTE CATEGORISERING VAN HET WEGENNET	**24**
3.3.	**WERKDOMEIN B: GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERVOERSWIJZE**	**29**
3.3.1.	VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN	**29**
3.3.2.	FIETSBELEID	**31**
3.3.3.	TRAGE WEGEN	**39**
3.3.4.	VRACHTVERKEER	**40**
3.3.5.	LANDBOUWVERKEER	**41**
3.3.6.	OPENBAAR VERVOERNETWERK	**42**
3.3.7.	HERINRICHTING WEGEN	**47**
3.3.8.	SNELHEIDSBELEID	**49**

Nr.	Inhoud	Pagina
3.3.9.	PARKEERBELEID	52
3.4.	**WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN**	**54**
3.4.1.	VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN EN EVENEMENTEN	54
3.4.2.	TARIFERING	54
3.4.3.	ALGEMENE SENSIBILISERING	54
3.4.4.	BEWEGWIJZERING	55
3.4.5.	HANDHAVING	55
3.4.6.	MONITORING EN EVALUATIE	55
3.4.7.	OVERLEG	65
3.5	**LINK MET MILIEUTOETS**	**66**
4	**ACTIEPROGRAMMA**	**67**
	WERKDOMEIN A	**67**
	WERKDOMEIN B	**68**
	WERKDOMEIN C	**78**
5	**TAAKSTELLINGEN**	**85**
6	**ORGANISATIE**	**85**
6.1.A	**SAMENWERKINGSOVEREENKOMSTEN MET HET VLAAMS GEWEST**	**80**
6.2.B	**SAMENWERKINGSOVEREENKOMSTEN MET DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN**	**84**
6.2.C	**SAMENWERKINGSOVEREENKOMSTEN TUSSEN DE VLAAMSE OVERHEID EN DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN**	**85**
6.2.	**VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN**	**86**
6.3.	**ANDERE BELEIDSPLANNEN**	**86**
	BIJLAGE: VERSLAG INFOVERGADERING BEVOLKING	87

LEESWIJZER

Door de opbouw en structuur van de rapportering van het beleidsplan kunnen het planproces en de relevante aspecten voor de herwerking van het oude mobiliteitsplan als volgt worden samengevat:

- door in het informatieve deel (hoofdstuk 2) van het beleidsplan de doelstellingen en een korte samenvatting te geven van de relevante onderzoeksaspecten voor de herziening van het mobiliteitsplan
- door in het richtinggevend deel (hoofdstuk 3) het beleidsscenario en de gewenste ontwikkelingsrichting voor het verkeer en vervoer in Assenede te beschrijven.
- door in het actieprogramma (hoofdstuk 4) de concrete acties weer te geven die het gemeentebestuur en de andere partners van het mobiliteitsplan zullen nemen om het gewenste mobiliteitsbeleid uit te voeren.

Het mobiliteitsplan werd voorbereid door

- bilateraal overleg tussen de diensten van Assenede en de ontwerper op:

15/09/2008
07/10/2008
09/06/2009
25/11/2009
09/06/2010
22/09/2010
28/09/2010
16/11/2010
31/01/2011
20/12/2011
04/07/2012[1]

- bilateraal overleg tussen de diensten van Assenede, de ontwerper en de mobiliteitsbegeleider op:

04/09/2009
12/10/2010
31/01/2011
06/05/2014[2]
23/06/2014[3]
02/03/2015[4]
December 2015
Januari 2016

1 Concept beleidsplan aangepast aan het intern overleg van 20/12/2011 en 04/07/2012
2 Concept beleidsplan aangepast aan het bilateraal overleg van 06/05/2014
3 Concept beleidsplan aangepast aan het bilateraal overleg van 23/06/2014
4 Concept beleidsplan aangepast aan het bilateraal overleg van 02/03/2015

Februari 2016
Procesverloop spoor 2 VERBREDEN EN VERDIEPEN van het oude mobiliteitsplan van 2002.

Conform verklaring mobiliteitsplan 2002 PAC	19/08/2002
SNELTOETS	
Bespreking in GBC	22/10/2008
Conform verklaring PAC	17/11/2008
VERKENNINGSNOTA	
Bespreking in de GBC	01/09/2009
Conform verklaring PAC	18/01/2010
UITWERKINGSNOTA	
Bespreking in de GBC	28/09/2010
	25/10/2010
	16/11/2010
	06/12/2010
	25/08/2011
Conform verklaring PAC	17/10/2011
BELEIDSPLAN	
Overleg met gemeenteraadsleden	24/09/2015
Bespreking in GBC	27/11/2015
Publicatie beleidsplan in gemeentelijk infoblad "De Belleman"	dec. 2015
Publicatie van het mobiliteitsplan op de website van de gemeente	17/11/2015
Informatievergadering(en) op	08/12/2015
Kennisname opmerkingen/suggesties publieke consultatie door CBS	15/12/2015
Beslissing CBS i.v.m. de publieke consultatie	15/12/2015
Voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan in de GR	17/12/2015
Eerste bespreking beleidsplan RMC Oost-Vlaanderen	18/01/2016
(niet goedgekeurd)	
Bespreking aangepast beleidsplan op GBC	23/01/2017
Voorlopige vaststelling van de beleidsnota in de GR	23/02/2017
Conform verklaring door RMC	
Definitieve vaststelling van het mobiliteitsplan in de GR	

Het concept beleidsplan dateert van december 2011, juli 2012 en september 2012. De actualisatie van de studies en projecten werd eveneens afgerond in augustus 2012. Sommige plannen werden nog toegevoegd of aangepast in 2016. Er zijn nog studies lopende doch het is niet haalbaar om deze te integreren in de beleidsnota. Het is de bedoeling om deze mee te nemen met de jaarlijkse evaluatie van de beleidsnota.

Omwille van de verkiezingen, de wijzigingen in de procedure en de richtlijnen van het convenantenbeleid i.v.m. de gemeentelijke mobiliteitsplannen, het snelheidsplan met de afbakening van de snelheidszones, het opstellen van een meerjarenplanning van de gemeente i.f.v. het actieprogramma werd de eerste versie van de beleidsnota van het mobiliteitsplan pas in oktober 2015 afgesloten.

Intussen werden de figuren van het beleidsplan in zitting van het college en burgemeester van 28 april 2015 goedgekeurd met uitzondering van de figuren met betrekking tot de functionele fietsroutes, omdat daar nog iets moet gewijzigd worden zoals gebleken uit het overleg tussen AWV en de dienst Mobiliteit van de provincie.

Tijdens de eerste voorlegging van het beleidsplan aan de RMC Oost-Vlaanderen op 18/01/2016 werden door de auditeur dhr Sven Lieten in het verslag volgende punten aangehaald:

- Algemene opmerkingen en suggesties:
  - langzaam en moeilijk proces, dat verschillende actoren zo snel mogelijk willen afronden
  - in beleidsnota ontbreken een aantal data
  - versie beleidsnota die werd voorgelegd aan leden RMC was niet de versie die aangepast was aan de opmerkingen van de GBC
  - volgens de vertegenwoordiger van MOW was de opmaak van mobiliteitsplan een zeer langzaam proces wat niet geresulteerd heeft in een kwalitatief mobiliteitsplan
  - kwaliteit van het kaartmateriaal kon beter, kaarten moeten ondersteunend werken en niet verwarrend
  - hoofdstuk monitoring is niet uitgewerkt.
- Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur
  - het mobiliteitsplan beschrijft de huidige toestand, de knelpunten en de manier waarop er moet mobiliteit in Assenede moet worden omgesprongen. Wat er echter moet gebeuren om deze visie daadwerkelijk uit te voeren wordt veel te summier uitgeschreven of ontbreekt gewoon. Zo is niet duidelijk of de knelpunten die in het informatief deel worden beschreven ook daadwerkelijk worden opgelost.
  - op een deel van de mobiliteitsproblemen heeft de gemeente geen vat. Ze kunnen enkel opgelost worden door bovenlokale partners en/of buurgemeenten. Wat de gemeente wel kan is verder inzetten op fietsbeleid als duurzame modi. Vast staat dat de verschillende actoren 'het moe zijn' en het proces zo spoedig mogelijk willen afronden.

Volgens de auditeur dhr Sven Lieten moet het mobiliteitsplan (beleidsnota dd. Dec. 2015) om een minimale kwaliteitstoets te doorstaan minsten worden aangepast aan volgende onderdelen:

- De aanpassingen die door de verschillende partners tijdens de laatste GBC gevraagd zijn moeten gedaan worden
- Het hoofdstuk fiets moet verder uitgewerkt, zo wordt best per as gekeken welke de knelpunten zijn, wat men eraan gaat doen, wie de trekker is. Dit resulteert in een fietsactieplan waarbij rekening gehouden wordt met de nodige budgetten met een realistisch tijdspad
- Het hoofdstuk monitoring wordt uitgewerkt. Tijdens de vergadering werd hier al een stuk toelichting over gegeven, het komt er nu op aan om dit neer te schrijven.

Tijdens deze bespreking in de RMC werd tevens vastgesteld dat het document overgemaakt aan de RMC, namelijk het beleidsplan dd. 30/10/2015, niet het correcte laatste document van het beleidsplan was.

Ondertussen werden de hierboven vermelde opmerkingen verwerkt in de beleidsnota en werd de beleidsnota die op 18.01.2016 aan het RMC werd voorgelegd, herwerkt en aangepast of aangevuld.
Hiervoor werd door dhr U. Keppler een afzonderlijk addendum opgemaakt waarvoor de gegevens grotendeels werden aangereikt door de gemeentelijke diensten.
De integratie van het addendum in de beleidsnota diende te gebeuren door de gemeentelijke diensten om reden dat dhr U. Keppler het contract met de gemeente beëindigd heeft in september 2016.

1. INLEIDING

Het eerste mobiliteitsplan van Assenede werd door de PAC, de Provinciale Auditcommisie van Oost-Vlaanderen conform verklaard op 19 augustus 2002. De gemeenteraad van Assenede heeft het beleidsplan goedgekeurd op 19 augustus 2002.

In zitting van 28 mei 2008 heeft de gemeenteraad beslist het mobiliteitsplan te actualiseren, enerzijds om recente ruimtelijke ontwikkelingen en projecten te integreren in een geactualiseerd plandocument en anderzijds te focussen op een aantal nieuwe aspecten van het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Deze werden geselecteerd in de sneltoets.

Sinds het eerste mobiliteitsplan van 2002 zijn de belangrijkste kenmerken en evoluties in Assenede met betrekking tot de ruimtelijke structuur en de mobiliteit:

- de herinrichting van de kernen van Bassevelde, Oosteeklo, Boekhoute en Assenede
- de inrichting van de N49 als autosnelweg E34 met aanpassing van de knooppunten met het onderliggend wegennet
- de afbakening van de zone 30 in schoolomgevingen en schoolvervoersplannen
- de uitbouw van een aantal fietsvoorzieningen
- uitbreiding van de KMO-zone en regionaal bedrijventerrein Stoepestraat
- de ontwikkeling van een aantal nieuwe woongebieden, appartementen en meergezinswoningen.

Het mobiliteitsplan van 2002 werd in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van Assenede op 22 oktober 2008 aan de sneltoets onderworpen.

De GBC heeft de actualiteitswaarde van het oude mobiliteitsplan onderzocht en besloten het mobiliteitsplan op een aantal thema's te verbreden of te verdiepen. Voor het verbreden en verdiepen werden volgende thema's geselecteerd:

Ruimtelijke ontwikkelingen:

- Afstemming van het mobiliteitsbeleid op de gewenste ruimtelijke structuur, GRS
- Impact van N49/E34 als hoofdweg op de interne verkeersstromen,
- uitbreiding economische activiteiten langs N49/E34.
- Woonontwikkelingen binnen de compacte structuur van de deelkernen
- Inrichting van schoolomgevingen en verblijfsgebieden
- Dorpskernvernieuwing.

Verkeersnetwerken:

- Categorisering wegen en afstemming op routes langzaam verkeer
- Grensoverschrijdend verkeer Zeeland
- Trage wegen
- Zwaar verkeer en intern vrachtverkeer
- Parkeerbeleid.

Flankerende maatregelen:

- Handhaving, screening zonaal veiligheidsplan en afstemming op beleidskeuzes mobiliteit,
- Signalisatie gewestwegen, m.n. 70km/u m.u.v. bebouwde kom en zone 30 (gewestwegen N448, N436; N458 en N456)
- Signalisatie alle gemeentewegen 70km/u m.u.v. bebouwde kom en zone 30,
- Gemeente (grens)overschrijdende aspecten,
- Milieutoets mobiliteitsplan, link met het milieubeleidsplan.

De sneltoets werd op 17 november 2008 door de PAC gunstig geadviseerd.

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan omvat 3 fasen:

- De verkenningsfase
- De uitwerkingsfase
- Het geactualiseerd beleidsplan.

In de verkenningsfase is voor de thema's de problematiek nader omschreven, doelstellingen geformuleerd en de onderzoeksopzet aangegeven.

De verkenningsnota werd op 18 januari 2010 door de PAC gunstig geadviseerd.

In de uitwerkingsfase gebeurt voor elk van de geselecteerde thema's het nodige verdere onderzoek en worden concepten voorgesteld en afgewogen.

Op voorstel van de mobiliteitsbegeleider tijdens het bilateraal overleg werd door de GBC besloten om het thema "flankerende matregelen niet afzonderlijk te behandelen omdat deze aspecten in de andere thema's verweven zitten.
De screening van het zonaal veiligheidsplan is niet noodzakelijk omdat dit een algemeen beleidsplan is, opgemaakt voor de volledige politiezone.
Dit plan loopt voor de periode van 2017-2023. In dit zonaal veiligheidsplan zijn geen cijfergegevens opgenomen enkel algemene bepalingen rond het politiebeleid. Voor mobiliteit en verkeer staan hierin bepalingen vermeld specifiek over de uitvoering van snelheids- en/of alcoholcontroles en rond de deelname aan de vergaderingen m.b.t. het mobiliteitsplan.

De uitwerkingsnota werd op 17 oktober 2011 door de PAC gunstig geadviseerd.

In de laatste (huidige) volgende fase wordt het beleidsplan van het mobiliteitsplan uitgewerkt. Hierbij worden de nieuwe voorstellen vanuit de onderzochte thema's geïntegreerd en wordt ook het actieprogramma geactualiseerd.

Het beleidsplan is opgebouwd volgens het nieuwe decreet (informatief en richtinggevend gedeelte) en het participatietraject wordt beschreven. Verder wordt er nagegaan of de taakstellingen zijn gehaald.

Waar mogelijk werd gerefereerd naar het oude mobiliteitsplan.

1.1. PARTICIPATIETRAJECT

In het decreet van 20 maart 2009 is vastgelegd dat er een participatietraject moet worden uitgewerkt om de bevolking te informeren en inspraak te verlenen bij de uitwerking van het mobiliteitsplan. De gemeente krijgt daarvoor de volledige vrijheid om het participatieproces zelf uit te werken op de voor de gemeente meest aangewezen wijze.

Door de gemeenteraad werd in zitting van 28.januari 2010 het participatietraject vastgelegd.

Als participatietraject bij het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt geopteerd om de bevolking te betrekken en te informeren:

- door het beleggen van informatievergaderingen
  (informatievergadering voor de bevolking op 08.12.2016 over beleidsnota – eerste versie)
- het publiceren van de hoofditems in het gemeentelijk infoblad 'De Belleman'
  (publicatie van de hoorzitting in De Belleman van december 2016)
- het plaatsen van het mobiliteitsplan op de website van de gemeente na de goedkeuring van het mobiliteitsplan

Van de informatievergadering/hoorzitting voor de bevolking van 08.12.2016 werd het verslag als bijlage achteraan dit document toegevoegd.

1.2. INFORMATIEF EN RICHTINGGEVEND DEEL

In het decreet van 20 maart 2009 werd eveneens vastgelegd dat, zoals in andere beleidsplannen bv. het GRS, het gemeentelijke mobiliteitsplan moet worden opgebouwd uit een informatief en richtinggevend gedeelte.

Het informatieve deel geeft een overzicht van de planningscontext en de huidige mobiliteitscontext met knelpunten en kansen. Het informatieve gedeelte bevat eveneens een samenvatting van het uitgevoerde onderzoek en de gewenste maatregelen.

Het richtinggevend gedeelde bevat een omschrijving van de gewenste ontwikkeling van de mobiliteit in Assenede, gekoppeld aan een concreet en realistisch actieprogramma.

1.3. BETROKKEN ACTOREN EN PROCESVERLOOP

De bij de uitwerking van het mobiliteitsplan van Assenede betrokken actoren zijn:

VASTE LEDEN	
dhr Ph. De Coninck	burgemeester
dhr. A. Meulebroeck	schepen van openbare werken, riolering en afvalwaters, waterlopen en stedenbouw
dhr. S. Van Eynde	schepen van financiën, ruimtelijke ordening, jeugd en autonome gemeentebedrijven
dhr H. Staelens	schepen van milieu, landbouw, toerisme en polders
mw. I. Clapp	dienst stedenbouw gemeente Assenede
dhr S Verbeke	milieudienst gemeente Assenede
dhr. L. Pertry	AWV Oost-Vlaanderen, Dienstkringingenieur
mw A. Saye	Vlaamse Overheid – MOW – BMV Oost-Vlaanderen
mw. R. Taelman	De Lijn Oost-Vlaanderen
mw. M. Gerres	Verkeersdeskundige
VARIABELE LEDEN	
mw. C. De Winne	provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Mobiliteit
ADVISERENDE LEDEN	
dhr Y. Tuytschaever	commissaris politiezone Assenede – Evergem
dhr W. Van Zele	Korpschef zone Centrum
fractieleiders gemeenteraad	mogelijkheid tot uitbreiding met de fractieleiders van de CD&V – fractie en de N-VA - fractie

TABEL 1: LEDENLIJST GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE

2. INFORMATIEF DEEL

De verkenningsnota dd. september 2011[5] en de uitwerkingsnota[6] geven een uitgebreid overzicht over de bestaande ruimtelijke en verkeerskundige structuur van Assenede en de verschillende werkdomeinen voor het verbreden en verdiepen, spoor 2 van het mobiliteitsplan.

De ruimtelijke ontwikkelingen, de verschillende verkeersnetwerken, de link met het milieubeleidsplan, de doelstellingen op Vlaams en Provinciaal niveau en de operationele doelstellingen voor Assenede worden beschreven. Dit vertaalt zich in het scenario 'duurzame mobiliteit' voor de actualisatie van het mobiliteitsplan en de verdere opbouw van het mobiliteitsplan van Assenede.

Verder wordt het participatietraject voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Assenede weergegeven.

2.1. SAMENVATTING ONDERZOEK[7]

Door de keuze van de verschillende thema's in de sneltoets en in de verkennings- en de uitwerkingsnota geeft de gemeente Assenede het ambitieniveau weer van haar mobiliteitsbeleid:

- Vanuit de doelstelling verkeersveiligheid: het richten van de vrachtverkeer op welbepaalde routes, de uitbouw van het fietsroutenetwerk en duurzame schoolomgevingen
- Vanuit de doelstelling bereikbaarheid: het afstemmen van het gebruik van de verkeersnetwerken op de ruimtelijke ontwikkelingen en de veiligheid van schoolroutes en fietsnetwerken
- Vanuit de doelstelling leefbaarheid: het beheren van de mobiliteitsimpact van de ruimtelijke ontwikkelingen, vooral van de economische activiteiten en de herwaardering van de kernen van de gemeente
- Vanuit de doelstelling toegankelijkheid: de multimodale bereikbaarheid van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en het bevorderen van duurzame vervoerswijzen
- Vanuit de doelstelling milieu: het beperken van de omgevingsimpact (lawaai, ...) van het verkeer.

Assenede kan zich zo verder als duurzame, leefbare en mobiele gemeente ontwikkelen o.a. met het faciliteren van voetgangers en fietsers, verbetering van het openbaar vervoer en kwalitatieve herinrichting van de dorpskommen.

Dit betekent in eerste instantie het verder zetten van het huidige beleid met:

- een geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling van de kernen, functies op wandel- en fietsafstand door een fijnmazig fietsnetwerk en veilige schoolroutes,
- de ontsluiting van gebieden voor economische activiteiten en vrijwaren van de kernen van vrachtverkeer,
- een snelheidsbeleid en de verdere inrichting van de kernen en zone 30 gebieden
- en een parkeerbeleid met het faciliteren van bezoekers en bewoners.

Het mobiliteitsplan legt de nadruk op het realiseren van een verkeersleefbare en –veilige gemeente.

5 VERKENNINGSNOTA, bespreking in de GBC 1/09/2009, conform verklaring PAC 18/01/2010
6 UITWERKINGSNOTA, bespreking in de GBC 28/09/2010, 25/10/2010, 16/11/2010, 06/12/2010, 25/08/2011, conform verklaring PAC 17/10/2011
7 Voor een uitgebreide beschrijving van het onderzoek verwijzen wij naar er verkennings- en uitwerkingsnota

Met het duurzame scenario van het oude mobiliteitsplan als basis, bouwt het huidige scenario verder op de aangegeven basisopties:

- functionele en ruimtelijke versterking van Assenede,
- verhoging identiteit door kwalitatieve inrichting van het openbaar domein,
- conditioneren van het vrachtverkeer op de gewenste routes,
- en bevorderen van duurzame vervoerswijzen.

De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor het wonen hebben in het algemeen een laag dynamisch karakter met een beperkte invloed op de mobiliteit. Nieuwe projecten sluiten aan op het bestaande woonweefsel en respecteren de schaal en draagkracht van de omgeving.

Door de uitbouw van economische activiteiten in Assenede te richten op de hoofdwegenstructuur ontstaan geen bijkomende verkeersbewegingen in de kernen van de gemeente.

Met de huidige categorisering van de wegen streeft de gemeente ernaar het gebruik van de wegen af te stemmen op de bestemming van deze wegen, het streefbeeld en de omvorming van de N49 tot hoofdweg.

De huidige parkeerdruk in Assenede is beperkt. Uitbouw van extra parkeervoorzieningen is wel aan de orde omdat rekening dient te worden gehouden met de nieuwbouwprojecten (meestal appartementen). Bij bouwprojecten zal door een gemeentelijke parkeernorm de afwenteling van bewonersparkeren op het openbare domein (deels) vermeden worden.

Verder wordt er bijzondere aandacht besteed aan de uitbouw van het al zeer fijnmazig fietsnetwerk en aan verkeersleefbaarheidsingrepen.

Het aangepaste snelheidsplan concretiseert het gewenste rijgedrag.

Flankerende maatregelen moedigen het gebruik van bus en fiets aan. Verder zal de gemeente het milieuscenario van het mobiliteitsplan tweejaarlijks toetsen en permanent opvolgen.

2.2. DOELSTELLINGEN

Met het huidige mobiliteitsplan wil de gemeente de verkeersleefbaarheid en de veiligheid in Assenede verhogen en alternatieve vervoersmodi stimuleren, bv fietsen in het woon-schoolverkeer. Hier ziet de gemeente vooral mogelijkheden in de uitbouw van veilige en comfortabele fietsverbindingen. Ook De Lijn kan een bijdrage leveren voor een betere bereikbaarheid van de zones voor economische ontwikkeling, de scholen en de woongebieden.

Hiervoor worden er op de verschillende beleidsniveaus algemene doelstellingen aangegeven. Verder werden de specifieke doelstellingen per thema in de GBC besproken.

De doelstellingen zijn geordend in volgorde van beleidsniveau:

Doelstellingen op Vlaams niveau:

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden algemeen een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een 'duurzame mobiliteit':

- op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen
- op een selectieve en billijke wijze de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle doelgebieden waarborgen
- ondanks de toenemende mobiliteit, de verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven
- de trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verder zetten
- het versterken van de natuur- en milieukwaliteit.

Doelstellingen en visie op Provinciaal niveau

In het Provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen zijn volgende bepalingen opgenomen:

- Assenede werd als hoofddorp geselecteerd. Dit houdt in dat de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid hier gebundeld dient te worden en dat mogelijke locaties voor een lokaal bedrijventerrein hier gesitueerd kunnen worden. Verder worden Oosteeklo, Bassevelde, Boekhoute, Landsdijk als woonkernen geselecteerd.
- Assenede behoort tot het toeristisch-recreatief aandachtsgebied Vlaamse Kreken- en Poldergebied, wat inhoudt dat de ruimtelijke draagkracht beperkt ingeschat wordt t.a.v. de ontwikkeling van de toeristische-recreatieve infrastructuur wegens het kwetsbaar waardevol en landschappelijk kwetsbaar karakter.
- Assenede behoort tot het Westelijk Openruimtegebied. Om de leefbaarheid en het functioneren van het openruimtegebied te garanderen, worden een aantal verzamelwegen naar de centrale kernen en naar het hogere wegennet geselecteerd. De A11/E34 wordt momenteel omgebouwd tot hoofdweg, als verbinding tussen de Vlaamse havens. Volgend uit de keuze van knooppunten die ondertussen door het Vlaams Gewest werd gemaakt, namelijk knooppunt Kaprijke en Zelzate-West blijven bestaan in dit gebied, zal de bestaande parallelweg tussen de Stoepestraat en Zelzate-West verder worden uitgebouwd. Dit strookt met de selectie van deze parallelweg in het PRS als een te ontwerpen secundaire weg.
- De regionale ontsluiting voor personenverkeer wordt gerealiseerd door de verdere uitbouw van het openbaar vervoer.

Specifieke meer operationele doelstellingen voor Assenede zijn:

- het verbeteren van de noodzakelijke leef- en omgevingskwaliteit voor de bewoners van Assenede
- het in stand houden van de bereikbaarheid van Assenede
- het bevorderen van de verkeersveiligheid,
- het stimuleren van het fietsverkeer
- het aanpassen van het openbaar vervoer
- het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor alternatieve vervoerswijzen.
- het conditioneren van het vrachtverkeer

2.3. KNELPUNTEN EN KANSEN

2.3.1. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

KNELPUNTEN	KANSEN
• ontwikkeling van de KMO-zone, KMO zone heeft geen echte ontsluiting • beperkte ontwikkeling van lintbebouwing en verspreid wonen ondanks de compacte ruimtelijke structuur van de deelkernen van Assenede • ondanks de compacte ruimtelijke structuur van Assenede en bijkomende woonontwikkelingen in de kern van de deelgemeenten ontbreken van goede openbaar vervoersverbindingen met de Gentse Kanaalzone, Eeklo en tussen de deelkernen onderling	• met de selectie van Zelzate-Assenede als bijzonder economisch knooppunt heeft de gemeente potenties voor de verdere ontwikkeling van economische activiteiten en tewerkstelling, • de ligging van deze zone langsheen de N49/E34 met de rechtstreekse aansluiting op de N49/E34 beperkt de hinder op het lokale wegennet • de ruimtelijke ontwikkelingen voor het wonen en recreatie hebben in het algemeen een laag dynamisch karakter met een beperkt invloed op de mobiliteit, nieuwe projecten sluiten aan op het bestaande woonweefsel en respecteren de schaal en draagkracht van de omgeving • de verspreide bebouwing in het buitengebied heeft in het algemeen de bestemming landbouw • door de dorpskernrenovatie is de problematiek van de doortochten reeds aangepakt en de verkeersleefbaarheid verbeterd

2.3.2. BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR PER MODI

KNELPUNTEN	KANSEN
• barrièrevorming van de A11/E34 voor alle vervoersmodi en vooral voor fietsers • beperkt toename van het verkeer op het lokale wegennet bij uitbouw van de hoofdweg N49/E34 • in het fietsroutenetwerk ontbreken een aantal schakels en de fietsinfrastructuur is niet steeds conform het vademecum fietsvoorzieningen • de snelheden op de lokale wegen zijn niet steeds aangepast aan het verblijfskarakter en worden niet altijd gerespecteerd • beperkte openbaar vervoersbereikbaarheid met de Gentse Kanaalzone, Eeklo en tussen de deelkernen onderling • ontbreken van een knooppunt voor multimodale ontsluiting waardoor er een beperkte bereikbaarheid is van de Gentse Kanaalzone en het grootstedelijk gebied Gent	• met de uitbouw van laterale wegen langsheen de N49/E34 kan de hinder op lokale wegen beperkt worden • door de compacte ontwikkeling van economische activiteiten langsheen de N49/E34 (P. Christaenstraat, Heremietstraat en Heideveld) bestaan kansen op de uitbreiding van het openbaarvervoersnet en het stimuleren van de bereikbaarheid met de fiets en de uitbouw van fietsvoorzieningen • door de aanleg van de brug over de N49/E34 ter hoogte van de Stoepestraat (N448) zal het verkeer van Assenede en van Ertvelde naar de N49/E34 zich verplaatsen • door de uitbouw van de verschillende fietsroutenetwerken zal het gebruik van de fiets aangemoedigd en veiliger worden • met de dorpskernvernieuwing wordt de verkeersleefbaarheid in de kernen verbeterd en de verblijfskwaliteiten van de woonomgeving verhoogd

2.3.3. GEPLANDE – GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

KNELPUNTEN	KANSEN
• de P. Christiaenstraat in de AKMO I en AKMO II-zone, het regionaal bedrijventerrein, loopt dood ter hoogte van de grens met de buurgemeente Zelzate • de KMO-zone en het regionaal bedrijventerrein in de buurt van de N49/E34 genereren een toename van het aantal voertuigen op het lokale wegennet • ondanks de compacte ruimtelijke structuur van de deelkernen van Assenede is er een beperkte ontwikkeling van lintbebouwing en verspreid wonen te verwachten • bijkomende woonontwikkelingen, appartementen en meergezinswoningen genereren een toename van het verkeer • de toename van appartementen en meergezinswoningen zonder bijkomende stallingsvoorzieningen voor voertuigen zorgen voor overlast van geparkeerde voertuigen op het openbaar domein	• de selectie van Zelzate-Assenede als bijzonder economisch knooppunt geeft de gemeente potenties voor der verdere ontwikkeling van economische activiteiten en tewerkstelling, • door de ligging van deze zone langsheen de N49/E34 met rechtstreekse aansluiting op de N49/E34 wordt de hinder op het lokale wegennet beperkt • de ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en recreatie hebben in het algemeen een laag dynamisch karakter met een beperkte invloed op de mobiliteit, nieuwe projecten sluiten aan op het bestaande woonweefsel en respecteren de schaal en draagkracht van de omgeving • door de dorpskernrenovatie is de problematiek van de doortochten reeds aangepakt en is de verkeersleefbaarheid verbeterd • nieuwe woonontwikkeling in de kern en de onmiddellijke omgeving van de kern van de deelgemeenten versterken de compacte ruimtelijke structuur van de gemeente

KNELPUNTEN	
• de verspreide bebouwing in het buitengebied heeft in het algemeen de bestemming landbouw, omvorming van landbouwwoningen naar zonevreemde woningen door daling van het aantal landbouwbedrijven • het aantal kleine landbouwbedrijven is sterk gedaald en vervangen een kleiner aantal grotere landbouwbedrijven	

2.3.4. GEPLANDE – GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR

KNELPUNTEN	KANSEN
• barrièrevorming van de N49/E34 voor alle vervoersmodi en vooral voor fietsers zorgt voor beperkt toename van het verkeer op het lokale wegennet bij uitbouw van de hoofdweg N49/E34 (bruggen over de N49/E34) • in het fietsroutenetwerk ontbreken een aantal schakels en de fietsinfrastructuur is niet steeds conform het vademecum fietsvoorzieningen • de snelheden op de lokale wegen zijn niet altijd aangepast aan het verblijfskarakter en worden niet altijd gerespecteerd • ontoereikende bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de Gentse Kanaalzone, het grootstedelijk gebied Gent en de deelgemeenten van Assenede • de landbouwmachines worden groter en groter. Asverschuivingen kunnen hierdoor niet meer aangelegd worden op bestaande wegen • bij het afsluiten van de toegang naar de N49/E34 door de realisatie van de brug over de V49/E34 moet men zich afvragen hoe de aansluiting naar het hoger liggend wegennet kan gebeuren zonder dat het verkeer zich zal verplaatsen naar de lokale wegen • door de aanleg van de brug over de N49/E34 ter hoogte van de Stoepestraat (N448) zal het verkeer van Assenede en van Ertvelde naar de N49/E34 zich verplaatsen	• met de uitbouw van laterale wegen langsheen de N49/E34 kan de hinder op lokale wegen beperkt worden • door de compacte ontwikkeling van economische activiteiten langsheen de N49/E34 (P. Christaenstraat, Heremietstraat en Heideveld) bestaan kansen op de uitbreiding van het openbaarvervoersnet en het stimuleren van de bereikbaarheid met de fiets en de uitbouw van fietsvoorzieningen • door de uitbouw van de verschillende fietsroutenetwerken zal het gebruik van de fiets aangemoedigd en veiliger worden • met de dorpskernvernieuwing wordt de verkeersleefbaarheid in de kernen verbeterd en de verblijfskwaliteiten van de woonomgeving verhoogd • met de realisatie van fietssnelwegen en hoofdroutes, BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk), LFF (Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) en andere gemeentelijke fietsnetwerken en recreatieve fietsroutes zal de kwaliteit van het fietsen verbeteren en de veiligheid van de fietsers verhogen • door de ontwikkeling van een knooppunt voor multimodale ontsluiting op het klaverblad in Zelzate met verknoping voor auto's, openbaar vervoer en carpooling, (met mogelijkse ontwikkeling van light rail of sneltram in de Kanaalzone Gent) zal de bereikbaarheid tussen Assenede en de Gentse Kanaalzone en het grootstedelijk gebied Gent verbeteren

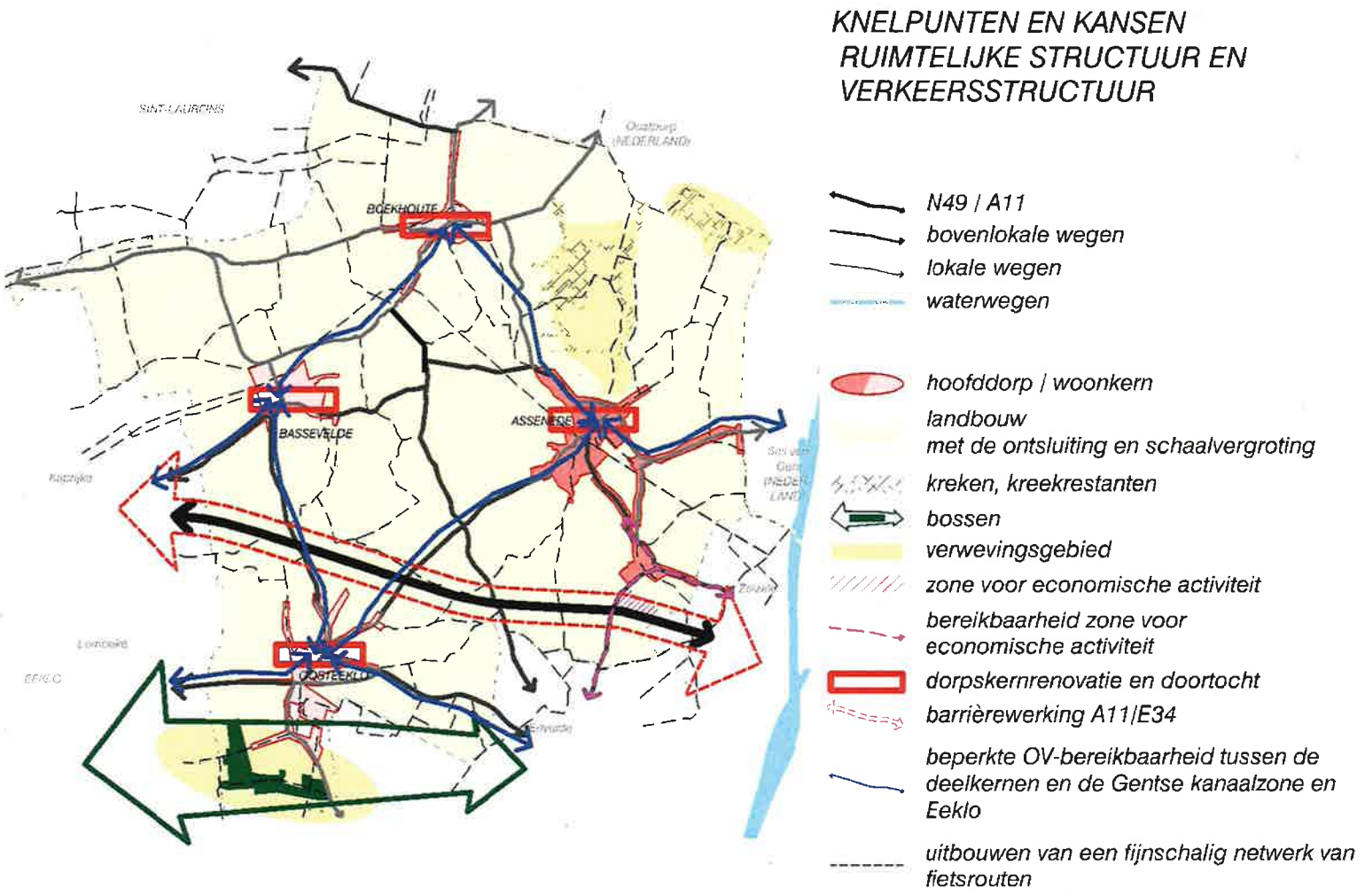


FIG 1: KNELPUNTEN EN KANSEN RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERKEERSSTRUCTUUR

3. RICHTINGGEVEND DEEL

3.1. BELEIDSSCENARIO MOBILITEITSPLAN

Met het duurzame scenario van het oude mobiliteitsplan als basis, bouwt het huidige scenario verder op de aangegeven basisopties:

- functionele en ruimtelijke versterking van Assenede
- verhoging identiteit door kwalitatieve inrichting van het openbaar domein
- conditioneren van het vrachtverkeer op de gewenste routes
- het bevorderen van duurzame vervoerswijzen
- het vrijwaren van de ruimtelijke en milieukwaliteiten van het Krekengebied.

De gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor het wonen en de recreatie hebben in het algemeen een laag dynamisch karakter met een beperkte invloed op de mobiliteit. Nieuwe projecten sluiten aan op het bestaande woonweefsel en respecteren de schaal en draagkracht van de omgeving.

Door de uitbouw van economische activiteiten in Assenede te richten op de N49/E34 ontstaan geen bijkomende verkeersbewegingen in de deelkernen van Assenede.

Met de gewenste categorisering van de wegen streeft de gemeente ernaar het gebruik van de wegen af te stemmen op de door de categorisering aangegeven bestemming van deze wegen.

De huidige parkeerdruk in Assenede is beperkt.
Het stallen van de voertuigen van de lokale bewoners op straat zal waar mogelijk opgelost kunnen worden door het verplicht opleggen dat garages gerealiseerd worden bij de bouw van woningen en appartementen of door de aanleg van buurtparkings door de gemeente.
Verder wordt er bijzondere aandacht besteed aan de uitbouw van het al zeer fijnmazig fietsnetwerk en aan verkeersleefbaarheidsingrepen in de doortochten en de schoolomgevingen, cfr. dorpskernvernieuwing.

Het aangepaste snelheidsplan concretiseert het gewenste rijgedrag. Voor alle wegen in het buitengebied wordt de integrale zone 70-regeling van toepassing.

Flankerende maatregelen moedigen het gebruik van bus en fiets aan. Verder zal de gemeente het milieuscenario van het mobiliteitsplan tweejaarlijks toetsen en permanent opvolgen.

Het mobiliteitsplan 2017 legt de nadruk op de realisatie van een verkeersleefbare en –veilige gemeente. Het beleidsplan gaat uit van vijf basisdoelstellingen:

- verbeteren van de verkeersleefbaarheid,
- verbeteren van de verkeersveiligheid,
- het in stand houden van de bereikbaarheid van de deelkernen van Assenede en de zones voor economische activiteiten,
- het grensoverschrijdend vrachtverkeer richten op welbepaalde routes,
- het stimuleren van bus en fiets.

3.2. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

3.2.1. RUIMTELIJKE PLANNING

De gemeente legt grote nadruk op de duurzame inrichting en uitbouw en multimodale ontsluiting van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en zal daarvoor op twee domeinen actie ondernemen:

- enerzijds op de duurzame ontwikkeling van de projecten zelf, bv. voor het wonen wordt steeds uitgegaan van de notie "duurzame" wijk". Concreet betekent dit dat er van in de voorbereidingsfase tot en met de uitvoering vooral aandacht is voor water, energie, grondstoffen en materialen, natuur en landschap, ruimte en mensen
- "duurzame bereikbaarheid". Concreet zal de gemeente de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van nieuwe ontwikkelingen door De Lijn boven het niveau van 'basismobiliteit' verder onderzoeken. Met de bedrijven zullen afspraken gemaakt worden over het derde betalersysteem en aan de werknemers zal informatie over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer bezorgd worden. De gemeente zal er op aandringen om bij het onderzoek van de uitbreiding van het openbaar vervoer in de Kanaalzone de verbetering van de aansluiting en verbinding van Assenede op het toekomstige hoogwaardige openbaar vervoer, snelbus of light rail te onderzoeken.

Voor nieuwe woonontwikkelingen zal de gemeente steeds uitgaan van het STOP-principe, zeker voor de verplaatsingen in de gemeente (woon-, winkel-, recreatie- en werkverkeer) (STOP-principe: stappen – trappen – openbaar vervoer – persoonlijk vervoer)

In het ruimtelijk beleid is de opmaak van verschillende RUP's voor bestaande zonevreemde bedrijven en sport- en recreatie-infrastructuur en zonevreemde woningen voorzien. Deze hebben geen bijkomende verkeersimpact. Enkel de uitbreiding van de zone voor economische activiteiten langs de A11/E34 zal de Stoepestraat een beperkte groei van de verkeersintensiteiten kennen. Gezien de ligging van de deze zone zal dit weinig invloed op het verkeer in de kernen van Assenede hebben.

Met de diensten van De Lijn zal onderzocht worden om het openbaar vervoer in de Stoepestraat (N448)via deze bedrijvenzone te laten rijden.

De Stoepestraat (N448) behoort vandaag reeds tot het BFF.

Nieuwe woningen sluiten aan bij de kernen van de deelgemeenten en versterken de compacte ruimtelijke structuur van Assenede. De nieuwe woonontwikkelingen zijn van beperkte omvang en kleinschalig van karakter en hebben daardoor een beperkte impact op de mobiliteit. De bereikbaarheid per fiets en van de verschillende voorzieningen is goed, de uitbreiding van het openbaar vervoer is noodzakelijk.

De volgende figuur geeft een overzicht over de bestaande ruimtelijke structuur, de kernen en attractiepolen van Assenede.

Het GRS zal niet herzien worden in de eerstvolgende jaren. Het GRS werd goedgekeurd in 2005.

In de toekomst zullen volgende strategische projecten tot ontwikkeling komen:

- verdere invulling van het lokale en regionale bedrijventerrein Stoepestraat (N448) binnen het bijzonder economische knooppunt Zelzate-Assenede[8]
- in recent goedgekeurde of in behandeling zijnde bouwaanvragen voor appartementen/meergezinswoningen zullen een zestigtal bijkomende woongelegenheden worden gerealiseerd
- in recent goedkeurde verkavelingen of in behandeling zijnde verkavelingsaanvragen (incl. deze in de ontwerpfase) zullen ongeveer 360 nieuwe wooneenheden worden gerealiseerd
- het woongebied palende aan de Assenedestraat wordt aangesneden waardoor gezorgd wordt voor ongeveer 80 bijkomende woningen

In de toekomst zullen ongeveer 500 nieuwe woningen in Assenede tot ontwikkeling komen.

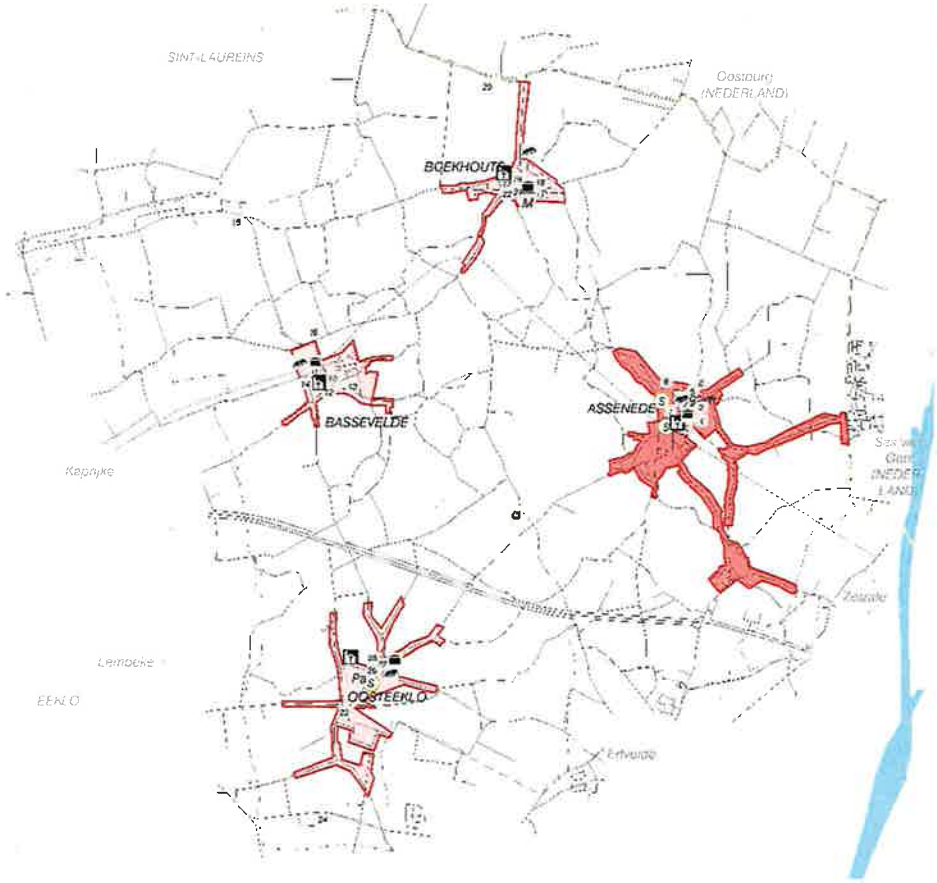
Alle projecten liggen in de kernen de woonzones van de deelgemeenten. Deze worden momenteel reeds bediend door De Lijn waarbij een centrale halte in de kern voorhanden is.
Desondanks dringt de gemeente aan op een betere bediening van de bestaande lijnen en de realisatie van een betere onderlinge verbinding door De Lijn tussen de deelgemeenten.
Ook wordt aangedrongen op een verbetering van de bereikbaarheid vanuit de verschillende kernen van de deelgemeente, de woongebieden en de KMO-zone en regionaal bedrijventerrein met de Gentse Kanaalzone, het grootstedelijk gebied Gent en stad Eeklo.

Op de grens met Ertvelde-Evergem heeft de Provincie een school voor buitengewoon onderwijs voor 130 leerlingen ingeplant.. De leerlingen komen hoofdzakelijk met de schoolbus. De verkeersimpact is beperkt, er is geen bijkomende verkeeroverlast te verwachten om reden dat de initiatiefnemer voldoende parkeermogelijkheden voorziet op het terrein van de school.
De huidige inrichting van de Stoepestraat ten zuiden van de N49 in de nabijheid van de school en tussen de school en de dichtstbijzijnde bushalte van De Lijn (2 x 1 rijstrook, direct aanliggend fietspad, direct aanpalende berm) wordt als een probleem ervaren door het ontbreken van een voetpad.

In Oosteeklo werd de sport- en recreatiezone Ter Walle in 2012 gerealiseerd.

De gemeente dringt ook aan op de ontwikkeling van een knooppunt voor multimodale ontsluiting aan het klaverblad Zelzate waar verknoping van openbaar vervoer, auto en fiets mogelijk is (met een mogelijke ontwikkeling van light rail of sneltram in de Kanaalzone Gent),
Het is aangewezen dat op die locatie voldoende goed uitgeruste parkeergelegenheid wordt voorzien voor fietsen en auto's zodat naast het gebruik maken van de bussen van De Lijn ook carpoolen mogelijkheden biedt.

8 Herziening RSV 02/05/2011

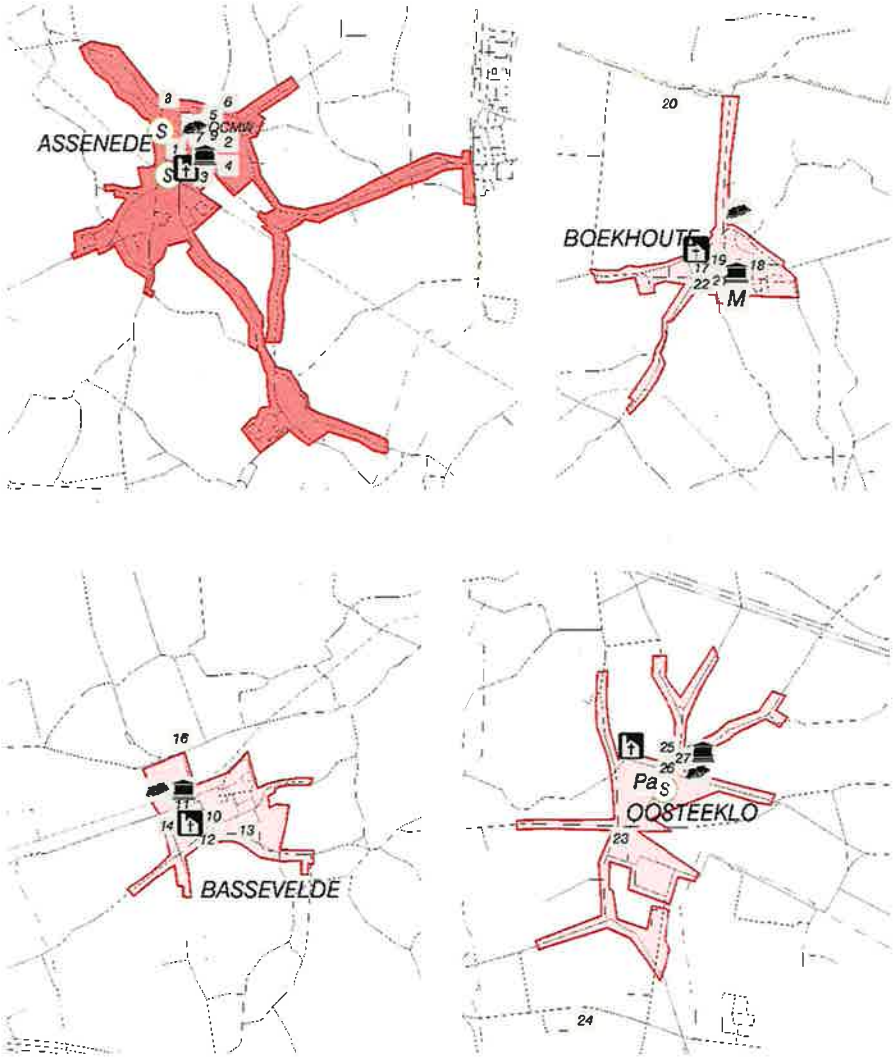


ATTRACTIEPOLEN

- woonzones / woonkern
- Stadskantoor
- kerk
- bibliotheek
- (S) school
- M museum
- Pa pastorie
- milieupark
- OCMW OCMW

1 Dorpspomp (Diederikplein)
2 Oud Gemeentehuis (Markt)
3 Gemeentehuis (Kasteelstraat)
4 Kasteelvilla Van Hoorebeke (Kloosterstraat)
5 Monument Floris ende Blancefloer (Sportstraat)
6 Monument van de Dijkwerker (Dijkstraat)
7 Schandpaal (Markt)
8 Sint-Annakapel (Prins Boudewijnlaan)
9 Sint-Petrus- en Martinuskerk (Markt)
10 Dorpspomp (Dorp)
11 Gemeenschapshuis (Dorp)
12 Kiosk (Dorp)
13 Klooster Bernardinnen (Assenedestraat)
14 O.L.V. Hemelvaartkerk (Dorp)
15 Parochiekerk Landsdijk
16 Sint-Annakapel (Dorp)
17 Buste van Prudent Van Hyfte (Boekhoutedorp)
18 Visserijmuseum (Boekhoutedorp)
19 Heilig Kruiskerk (Boekhoutedorp)
20 Isabellagemaal (Havenstraat)
21 Kasteel 'Ter Leyen' (Boekhoutedorp)
22 Vissersschip BOU 8 (Boekhoutedorp)
23 Abdijsite (Adbijstraat)
24 Antwerpse Heirweg
25 H. Kruis en O.L.V. kerk (Oosteeklo-Dorp)
26 Monument '750 jaar (Oosteeklo)
27 Muurkapelletje (Oosteeklo-Dorp)

FIG 2: BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR, KERNEN EN ATTRACTIEPOLEN IN ASSENEDE



ATTRACTIEPOLEN

- woonzones / woonkern
- Stadskantoor
- kerk
- bibliotheek
- (S) school
- M museum
- Pa pastorie
- milieupark
- OCMW OCMW

1 Dorpspomp (Diederikplein)
2 Oud Gemeentehuis (Markt)
3 Gemeentehuis (Kasteelstraat)
4 Kasteelvilla Van Hoorebeke (Kloosterstraat)
5 Monument Floris ende Blancefloer (Sportstraat)
6 Monument van de Dijkwerker (Dijkstraat)
7 Schandpaal (Markt)
8 Sint-Annakapel (Prins Boudewijnlaan)
9 Sint-Petrus- en Martinuskerk (Markt)
10 Dorpspomp (Dorp)
11 Gemeenschapshuis (Dorp)
12 Kiosk (Dorp)
13 Klooster Bernardinnen (Assenedestraat)
14 O.L.V. Hemelvaartkerk (Dorp)
15 Parochiekerk Landsdijk
16 Sint-Annakapel (Dorp)
17 Buste van Prudent Van Hyfte (Boekhoutedorp)
18 Visserijmuseum (Boekhoutedorp)
19 Heilig Kruiskerk (Boekhoutedorp)
20 Isabellagemaal (Havenstraat)
21 Kasteel 'Ter Leyen' (Boekhoutedorp)
22 Vissersschip BOU 8 (Boekhoutedorp)
23 Abdijsite (Adbijstraat)
24 Antwerpse Heirweg
25 H. Kruis en O.L.V. kerk (Oosteeklo-Dorp)
26 Monument '750 jaar (Oosteeklo)
27 Muurkapelletje (Oosteeklo-Dorp)

FIG 3: BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR, KERNEN EN ATTRACTIEPOLEN IN ASSENEDE, detail

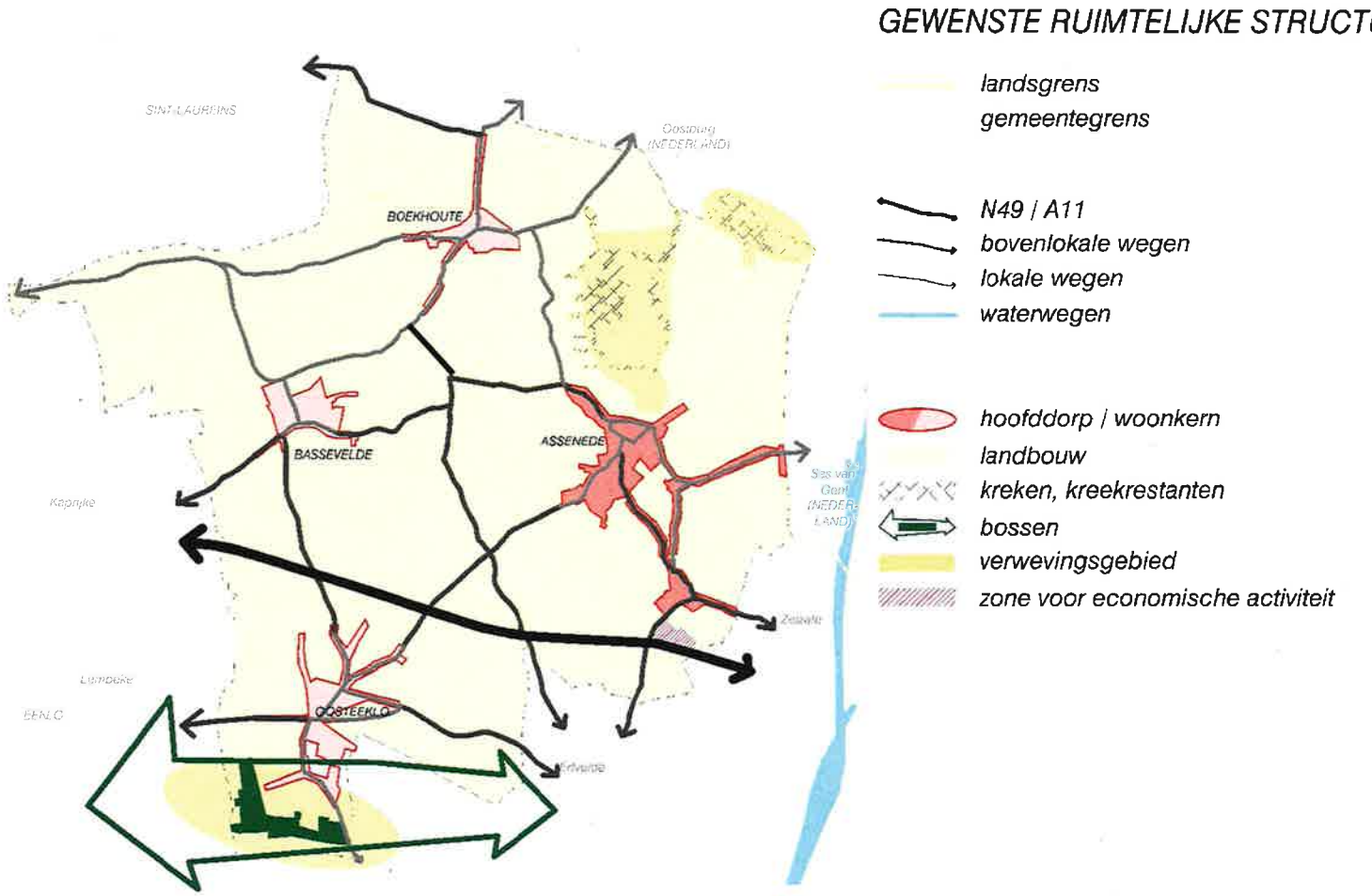


FIG 4: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VOLGENS GRS

3.2.2. GEWENSTE CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

De categorisering is opgebouwd vanuit de opties voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Assenede en rekening houdende met de huidige en de gewenste verkeersinfrastructuur.

De gemeente streeft ernaar om het gebruik van de wegen af te stemmen op de aan de weg toegekende categorie. Het snelheidsregime moet aan de categorisering aangepast worden indien nodig. Regelmatige evaluatie van de verkeersstromen is aangewezen.
In de verblijfsgebieden wordt zoveel mogelijk getracht om het doorgaand verkeer en het vrachtverkeer te weren.

De gemeente Assenede is gelegen tussen volgende belangrijke verkeersassen:

- hoofdweg N49/E34: vak Zelzate - Maldegem;
- primaire weg N253 (Tractaatweg), vak Zelzate - Terneuzen
- N61 (N2), vak Terneuzen - Biervliet - Schoondijke (Zeeland)
- N58, vak Schoondijke - Oostbrug - Aardenburg – Maldegem

Indien de wegencategorisering wordt toegepast zoals deze is uitgestippeld, dan is Assenede een relatief verkeersluwe gemeente.
Alle wegen gelegen binnen de maas van de hierboven vermelde wegen hebben een lokaal karakter, behalve enkele aansluitingen met secundaire wegen, die verzamelen op bovenlokaal niveau.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Assenede (GRS – goedgekeurd in zitting van de gemeenteraad van 06.11.2008) zijn hierover volgende bepalingen opgenomen:
"3.5.1. Weginfrastructuur
Gewest – en Provinciewegen
De N49 (Expressweg Antwerpen – Knokke) is een verbindingsweg op Vlaams Niveau. Alle overige gewest- en provinciewegen (N448, N458, N436) hebben voornamelijk een verbindende functie van bovenlokaal niveau. Op lokaal vlakt vervullen deze wegen ook een toegangsverlenende functie. De belangrijkste verkeersstromen worden hoofdzakelijk bepaald door de relatie met de N49. Hierna worden enkele gewestwegen opgenoemd.
- N458 – Nieuwburgstraat – Hendekenstraat – Stationsstraat – Weststraat – Boekhoutedorp Noordstraat – Haven
- N436 – Beekstraat – Assenedestraat – Haantjen – Basseveldestraat – Kapellestraat – Leegstraat – Diederikstraat – Trieststraat
- N 448 – Stoepestraat – Zelzatestraat (gewest)
- N448 – Ledestraat – Oosteeklodorp – Ertveldesteenweg
Gemeentelijke wegen
De gemeentewegen vervullen op interlokaal vlak voornamelijk een verbindende functie tussen de verschillende dorpskernen. In de bebouwde kom, en in beperkte mate daarbuiten, vervullen deze wegen de functie van 'toegang geven' tot panden en percelen.
Landelijke wegen
Tussen de genoemde verkeerswegen bestaat een heel netwerk van landelijke wegen. Zij hebben meestal een zeer smal profiel (3 tot 4m) en worden gebruikt door het plaatselijk landbouwverkeer."

Huidige wegencategorisering

Selectie van hoofdwegen (RSV)
N49/A11: in het RSV is de N49/E34 geselecteerd als hoofdweg.

Selectie van primaire wegen
Primaire wegen type I: aansluitingen Assenede op primaire wegen (GRS Assenede p. 59 richtinggevend deel)
De R4/schakelpunt E34/R4 ten westen van Zelzate: deze weg wordt primaire weg categorie I, hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau, ingericht als autosnelweg of stedelijke autosnelweg.

- Verknoping met Assenede via de N436 (Zelzatestraat, wijk Triest), waar het verkeer zal toenemen door het afsluiten van de aansluiting aan de Stoepestraat.
- Verknoping Oosteeklo en de N458 richting Boekhoute eveneens via de Zelzatestraat of via het ten zuiden van het Kluizendok aan te leggen aansluitingscomplex op de geplande tunnel onder het kanaal.

Primaire wegen type II

- Geen wegen geselecteerd.

Selectie van secundaire wegen
De selectie van deze wegen kadert in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS Oost-Vlaanderen p. 474, 478).

Secundaire wegen type I

- Geen wegen op het grondgebied of in de directe nabijheid van de gemeente.

Secundaire wegen type II

- N448 van centrum Ertvelde tot A11/N49, paralleltracé A11/N49 tussen N448 en R4 (Zelzate-west) min. wegvak R4 te Zelzate-west, tussen N448 (Asseneedsesteenweg) en knooppunt 1 R4-west.

Secundaire weg type III

- Geen wegen op het grondgebied of in de directe nabijheid van de gemeente.

Selectie van lokale wegen
Selectie van lokale wegen gebeurt op lokaal vlak, eventueel in onderling overleg met aangrenzende gemeenten.

Lokale wegen type I (lokale verbindingsweg)
In de gemeente worden volgende straten of delen ervan geselecteerd als lokale weg type I:

- N448 tussen N456(grondgebied Kaprijke/Lembeke) en N458 (grondgebied Evergem/Ertvelde)
- N448 van kruispunt nieuwe parallelle weg tot kruispunt Zelzatestraat,
- N436 van kruispunt Zelzatestraat tot dorpskern Assenede,
- N436 tussen Bassevelde en Kaprijke.

Lokale wegen type II (gebiedsontsluitingsweg)
GEWESTWEGEN

- Nieuwburgstraat (N458)
- Ertveldesteenweg (N448)
- Oosteeklodorp (deel tussen Ertveldesteenweg en Ledestraat) (N448)
- Kapellestraat (deel tussen Kapelledreef en Basseveldestraat) (N436)
- Basseveldestraat (N436)
- Zelzatestraat (N436)
- Leegstraat (deel tussen Kapelledreef en Markt) (N436)
- Kapelledreef (N436)
- Markt (deel tussen Leegstraat en Diederikstraat) (N436)
- Hendekenstraat (N458)
- Haantjen (N436)
- Assenedestraat (N436)
- Noordstraat (deel tussen Boekhoutedorp en Tingelhoek) (N458)
- Boekhoutedorp (deel tussen Noordstraat en Weststraat) (N458)
- Weststraat (N458)
- Stationsstraat (N458)

GEMEENTEWEGEN

- Staakstraat,
- Sasdijkstraat
- Sint-Andrieslaan
- Dijkstraat
- Prins Boudewijnlaan
- Hoogstraat
- Markt (deel tussen de Diederikstraat en de Leegstraat)
- Molenstraat
- Burgstraat
- Kapellestraat (deel tussen de Posthoorn en de Basseveldestraat)
- Posthoorn
- Tingelhoek
- Oude Boekhoutestraat
- Dorp Bassevelde
- Bloksheule
- Gravenstraat

- Landsdijk
- Schare
- Meuleken
- Molenplein
- Spiegelstraat
- Heide
- Molenhoek
- Oosteeklo-dorp, (gedeelte tussen Ertveldesteenweg en Oosthoek)
- Oosthoek
- Stroomstraat
- Kraaigemstraat

Lokale weg type III (erftoegangswegen)

- In de gemeente worden alle overige wegen geselecteerd als lokale weg, type III. Het gaat vooral over woonstraten die in aanmerking komen als Zone 30 verblijfsgebied en de landelijke wegen. Er zal gestreefd worden naar het behoud van het smal profiel (4m) en het landelijke karakter voor (beperkt) plaatselijk (landbouw)verkeer. Op deze wegen zal het doorgaand verkeer ontmoedigd worden. De ontwerpsnelheid is 30 tot 50 km/h afhankelijk van het ruimtelijk profiel van de wegomgeving.

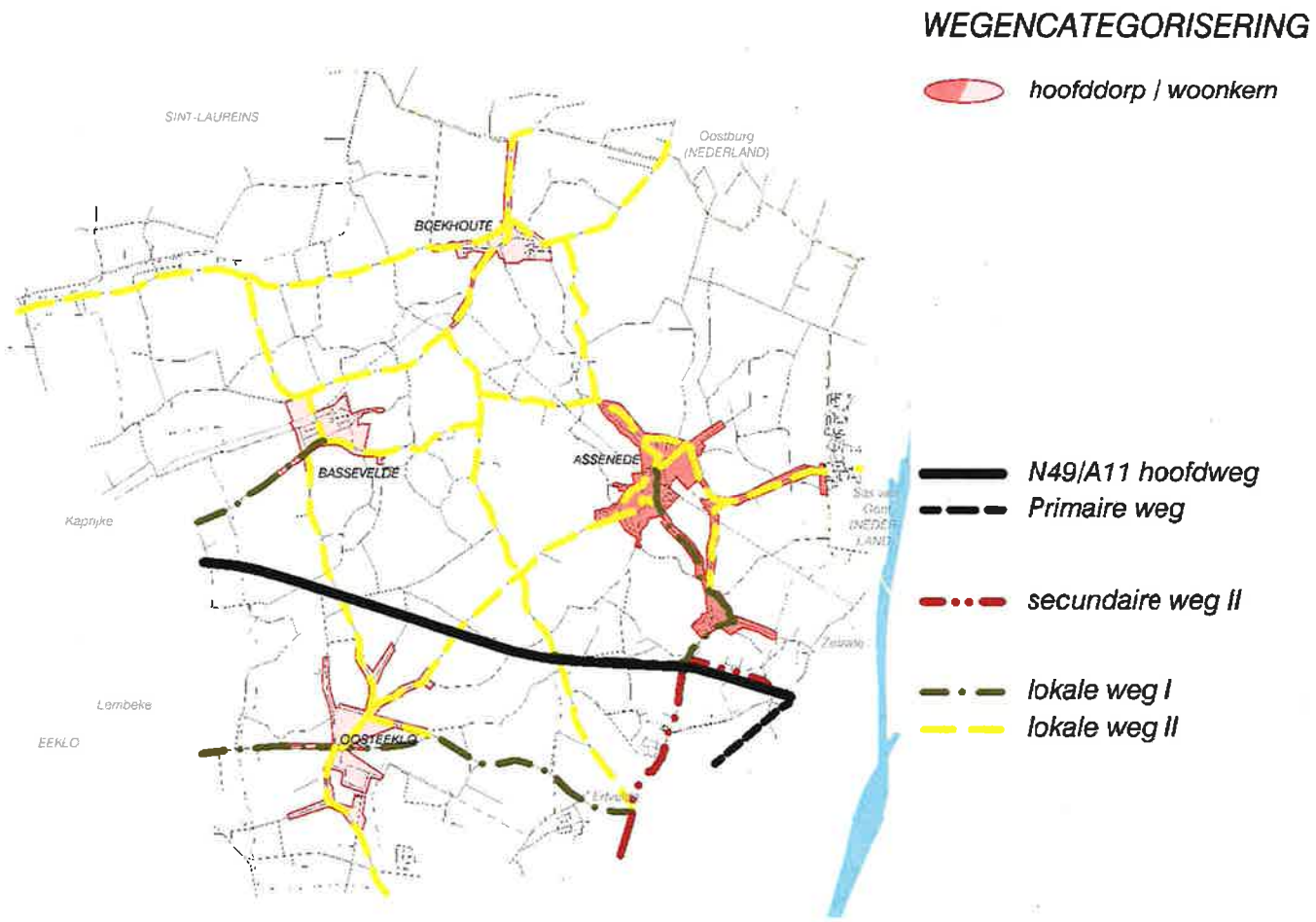


FIG 5: CATEGORISERING WEGEN volgens GRS

3.3. WERKDOMEIN B: GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERSWIJZE

3.3.1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

De verblijfsgebieden zijn afgebakend in het duurzame mobiliteitsscenario.

In de dorpskernen, de woonwijken en de schoolomgevingen wordt rekening gehouden met de voetgangers o.a. door het beperken van de toegelaten snelheid (o.a. door het invoeren van zones 30, door verkeerstechnische ingrepen) door de aanleg van bredere voetpaden en het creëren van veilige oversteekplaatsen .

Binnen een zone 30 blijft verkeer mogelijk. In de meeste straten zijn immers niet zozeer de intensiteiten van het autoverkeer problematisch, dan wel de snelheid van de wagens. En precies het drukken van de snelheid is het belangrijkste middel om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Een zone 30 komt de leefbaarheid in het algemeen op verschillende manieren ten goede.
Tot de specifieke voordelen van een zone 30 behoren o.a. :
- het verhogen van de veiligheid van de voetgangers en de fietsers
- het verlagen van de uitstoot van schadelijke stoffen door de voertuigen
- het verlagen van de geluidsoverlast afkomstig van de voertuigen.

Eén van de belangrijkste eisen in een zone 30 is dat de gewenste snelheid logisch moet zijn voor de autobestuurder. Het is ondertussen voldoende aangetoond dat een verkeersbord alleen de snelheid niet doet dalen. Infrastructurele maatregelen zijn dus vereist zodat de gewenste snelheid normaal gezien niet kan worden overschreden. Het inrichten van een zone 30 kan gebeuren door middel van relatief eenvoudige maatregelen die niet duur zijn of in het kader van de algemene herinrichting van de kernen.

Doordat op die manier de snelheid van het autoverkeer wordt gedrukt, bestaat er in een zone 30 geen behoefte meer aan afzonderlijke fietsvoorzieningen.

In woongebieden staat de woonkwaliteit en de omgevingskwaliteit voorop. Door het afbakenen van de verblijfsgebieden wenst de gemeente:
- de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden ten voordele van het fietsgebruik en het te voet gaan.
- de verblijfskwaliteit van het openbaar domein te verbeteren.
- de knelpunten, zoals de oversteekbaarheid voor voetgangers wegwerken.
- de leefbaarheid te verbeteren.

Op termijn kunnen de verblijfsgebieden en de kernen van de deelgemeenten uitgroeien tot zone 30-gebieden, zoals in Assenede. Daar strekt de zone 30 zich uit van het begin van de Schoolstraat (N436) (ter hoogte van de Kasteelstraat) tot het einde van de Kapelledreef en de Sportstraat (ter hoogte van de Prins Boudewijnlaan), tot het einde van de Hoogstraat (ter hoogte van de Dijkstraat)en tot huisnummer 10 in de Kloosterstraat.

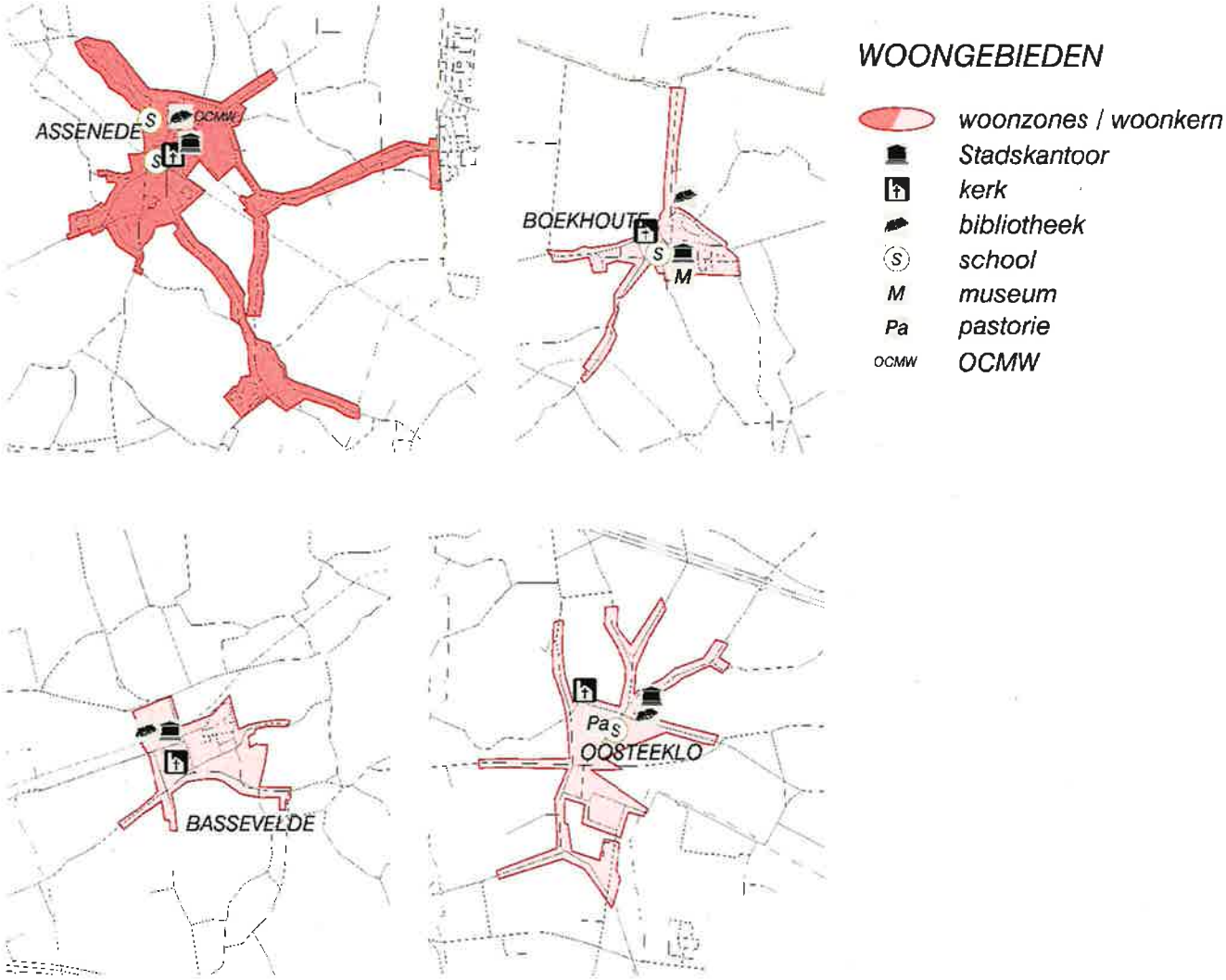


FIG 6: VERBLIJFSGEBIEDEN per deelgemeente

3.3.2. FIETSBELEID

Naast het voetgangersverkeer is de fiets, weliswaar op iets langere afstanden (5 à 10 km), een duurzame vervoerswijze waaraan uitzonderlijke aandacht moet geschonken worden in het duurzame mobiliteitsbeleid van de gemeente. De fiets kan voor lokale verplaatsingen binnen de gemeente als volwaardig alternatief voor de auto dienen.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Assenede (GRS – goedgekeurd in zitting van de gemeenteraad van 06.11.2008) zijn hierover volgende bepalingen opgenomen:
" In de gemeente komen fietspaden voor (langs beide zijden van de weg) in de Stoepestraat, Zelzatestraat, Ertveldesteenweg, Lededstraat, Oosthoek, Burgstraat, Beekstraat en Haantjen; In de Stroomstraat en Kraaigemstraat is een fietspad gelegen langs één zijde van de weg. Op vele plaatsen is het gabariet van de weg (te) smal voor bijkomende fietsinfrastructuur. De aanwezigheid van tal van landbouwwegen zorgt ervoor dat men vaak binnendoor veilig en prettig kan fietsen tussen de kernen onderling, zoals van Assenede naar Boekhoute.

de N458 is een belangrijke weg die niet voorzien is van fietspaden. De burg richting Zelzate vormt voor de fietser een belangrijke bariere en een knelpunt in het netwerk. Er zij geen goede stallingen bij de bushalten, geen fiets en reisparking, men kan de fiets niet meenemen in de (daluurbus), geen fietsenstallingen nabij de N49 met het oog op de overstap in de auto."

3.3.2.1.Wensbeeld fiets

Assenede kent verschillende fietsroutenetwerken:
- fietssnelwegen en hoofdroutes
- BFF (Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk)
- LFF (Lokaal functioneel fietsroutenetwerk)
- andere gemeentelijke fietsnetwerken en recreatieve fietsroutes.

Zie figuur 7 plan provincie met LFF, BFF en fietssnelwegen.

3.3.2.2. Prioriteit fietsbeleid

Functioneel
De **bovenlokale** verbinding vanuit Assenedecentrum en vanuit de deelgemeenten naar de scholen (middelbaar onderwijs) in Eeklo, Evergem en Zelzate beschouwt de gemeente als prioritaire fietsverbindingen. Vanuit Boekhoute, Bassevelde en Assenede zet het gemeentebestuur volop in op de fietssnelweg tussen Zelzate en Eeklo.
Vanuit het noorden van de gemeente Assenede werd daarnaast reeds een vrijliggend fietspad gerealiseerd in de Poeldijkstraat om vandaaruit vrij veilig Zelzate te kunnen bereiken.

Vanuit Oosteeklo zet het gemeentebestuur in op de fietsverbinding:
- langs de functionele fietsroute via de Ledestraat (N448) en de Oostveldstraat (grondgebied Eeklo) naar de scholen in Eeklo. In Oosteeklo-Dorp zijn er aanliggende eenrichtingsfietspaden in beide rijrichtingen en in de Ledestraat (N448) zijn er vrijliggende eenrichtingsfietspaden in beide rijrichtingen.
- langs de Abdijstraat en via Volperswege(grondgebied Evergem) naar de scholen in Evergem. De Abdijstraat is gelegen op het LFF.
Een knelpunt hierbij is dat in de Abdijstraat er niet overal een fietspad of een vrijliggend fietspad is.
In de huidige situatie ligt er een vrijliggend tweerichtingsfietspad in het gedeelte tussen Oosteeklodorp en de Cisterciënzerinnenstraat, een aanliggend tweerichtingsfietspad tussen de Ciesterciënzerinnenstraat en het kruispunt met de Spiegelstraat en ontbreekt een fietspad in het gedeelte van de Abdijstraat tussen de Spiegelstraat en de grens met Evergem.

Aandachtspunten hierbij zijn:
- het verder realiseren van de fietssnelweg ter hoogte van Kaprijke
Op het grondgebied van Kaprijke is er een knelpunt tussen de Wauterstraat (gemeente Kaprijke) en Dorp Bassevelde. De gemeente Assenede dringt erop aan om dit knelpunt zo snel mogelijk uit te klaren zodat dit ontbrekende stuk ook kan aangelegd worden. Hierdoor zou een fietssnelweg tot in Eeklo gerealiseerd worden.
- het realiseren van fietsverbindingen vanuit Boekhoute naar de fietssnelweg.
Het is belangrijkom te voorzien in een veilige aansluiting vanuit het centrum van de deelgemeente Boekhoute op de fietssnelweg. Via de Stationsstraat (N458) (gewestweg) zal er een veilige fietsontsluiting naar de fietssnelweg (fietspad op de oude spoorwegbedding) voorzien worden. Een knelpunt hierbij is op sommige plaatsen de breedte van de gewestweg. Om het fietspad te kunnen realiseren zullen op sommige plaatsen grondverwervingen noodzakelijk zijn of dient geprobeerd te worden om op sommige plaatsen de langsliggende waterloop in te buizen.
- het realiseren/heraanleggen van de fietspaden in de Oosthoek, Burgstraat en Molenstraat om de verbinding te maken tussen Assenede en Oosteeklo. (functionele fietsroute)
- het realiseren/heraanleggen van de fietspaden in de Stroomstraat en Kraaigemstraat om de verbinding te maken tussen Bassevelde en Oosteeklo. (functionele fietsroute)

Daarnaast is ook het realiseren van veilige **lokale f**ietsverbindingen tussen Assenede en de andere deelgemeenten en tussen de deelgemeenten onderling prioritair voor de gemeente. Langs de fietssnelweg bestaat er reeds een veilige fietsverbinding vanuit Assenede naar Boekhoute en Bassevelde en omgekeerd.
Tussen Assenede en Oosteeklo (Burgstraat en Oosthoek), tussen Bassevelde en Oosteeklo (Kraaigemstraat en Stroomstraat) liggen reeds fietspaden doch deze voldoen niet aan de normen van het fietsvademecum

Aandachtspunten hierbij zijn:
- aanleggen van fietspaden in de Stationsstraat en Hendekenstraat. (gewestweg 458)
- het realiseren/heraanleggen van de fietspaden in de Oosthoek, Burgstraat en Molenstraat om de verbinding te maken tussen Assenede en Oosteeklo (functionele fietsroute)
- het realiseren/heraanleggen van de fietspaden in de Stroomstraat en Kraaigemstraat om de verbinding te maken tussen Bassevelde en Oosteeklo (functionele fietsroute)

Tenslotte is een goede **lokale** fietsverbinding tussen Assenede en de deelgemeenten met de AKMO-zone een belangrijk punt voor de gemeente. Indien er ook een regionaal bedrijventerrein naast de AKMO-zone zou komen, is de gemeente vragende partij om daarbij extra aandacht te geven aan de fietsvoorzieningen en ervoor te zorgen dat de fietsvoorzieningen vanuit het regionaal bedrijventerrein aan sluiten op het BFF en de fietssnelweg richting Assenede en de deelgemeenten Boekhoute en Bassevelde. Om vanuit deze deelgemeenten via een veilig fietspad naar deelgemeente Oosteeklo te kunnen rijden.

De gemeente heeft de intentie om in de komende jaren op diverse locaties fietspaden aan te leggen of bestaande fietspaden heraan te leggen om zo het fietsverkeer aan te moedigen.

Hier wordt o.a. gedacht aan
- de aanleg van een nieuwe fietssnelweg tussen het Dorp te Bassevelde tot de grens met Kaprijke (Project van de Provincie Oost-Vlaanderen) (verbinden van Bassevelde via Kaprijke met Eeklo)
- de aanleg van een nieuw fietspad langsheen de Stationsstraat(N458) (verbinden van Boekhoutedorp met het fietspad op de oude spoorwegbedding
- de heraanleg van het fietspad in de Kraaigemstraat (verbinden van Bassevelde met Oosteeklo)
- de heraanleg van het fietspad in de Burgstraat (verbinden van Assenede met Oosteeklo)
- de heraanleg van een fietspad in de Stoepestraat (N448) (project Vlaamse Overheid) deel tussen N49 en Trieststraat

Recreatief
Uit het onderzoek blijkt dat Assenede reeds over een fijnmazig recreatief netwerk voor voetgangers en fietsers beschikt. Het recreatieve netwerk is volledig. De gemeente streeft er naar deze verder uit te bouwen en af te werken volgens de verschillende fietsrouteplannen.

Met deze fietsroutenetwerken streeft de gemeente ernaar om veilige fietsverbindingen van de woonbuurten naar de kernen van Assenede en deelgemeenten te realiseren met het buitengebied en met de buurgemeenten.

Verschillende routes van het toeristisch knooppuntennetwerk van Oost-Vlaanderen doorkruisen de gemeente.

3.3.2.3. Beveiliging kruispunten

Vooral op plaatsen waar de fietser kruispunten moet oversteken, is hij zeer kwetsbaar. Daarom moet er op alle kruispunten binnen het fietsnetwerk extra aandacht gaan naar verkeersveiligheid in functie van de fietsers.

Mogelijke maatregelen zijn:
- verkorten van de oversteeklengte door middel van een middeneiland
- aangepaste parkeer- en stilstandregelingen voor automobilisten om de zichtbaarheid van de fietsers voor de automobilist te verhogen
- creëren van duidelijke fietsoversteekplaatsen

Het is aangewezen dat alle kruispunten van de BFF hoofdroute (fietspad op de oude spoorwegbedding) met gewest- of gemeentewegen als eerste worden aangepakt en indien nodig heringericht. Het is ook aangewezen dat alle kruispunten op een zelfde manier worden ingericht.

Het op geregelde tijdstippen bij de politiediensten opvragen van ongevallengegevens waarbij fietsers betrokken zijn is zeker aangewezen om waar nodig de nodige herinrichtingswerken te kunnen uitvoeren om de veiligheid van de fietsers te verhogen.

3.3.2.4. Fietsstallingen

Goede fietsstallingen nodigen mensen uit om de fiets te nemen.
Het is belangrijk om voldoende kwalitatieve en overdekte fietsstallingen te voorzien bij:
- attractiepolen zoals winkelcentra, scholen, bedrijven,
- overstaphaltes van fiets naar openbaar vervoer

Daarom wenst de gemeente onderstaande items in het beleid op te nemen:
- er zal onderzocht worden bij welke halte openbaar vervoer er fietsvoorzieningen dienen voorzien te worden. Extra aandacht zal besteed worden aan de plaatsen waar fietsen "wild" worden achter gelaten.
- in de algemeen stedenbouwkundige verordening zal bepaald worden hoeveel fietsenstallingen dienen voorzien te worden bij een nieuwe ontwikkeling
- in de AKMO-zone en bij uitbreiding in het nieuwe regionale bedrijventerrein zal de gemeente erop toezien dat er voldoende kwalitatieve en overdekte fietsenstallingen worden voorzien.