

De afgelopen twee jaar werd gewerkt aan de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan. De opmaak van dit plan verloopt in drie fasen.

Momenteel bevinden we ons aan het einde van de tweede fase, waarbij onderzoek werd uitgevoerd om de mobiliteit in Maldegem verder in kaart te brengen en een aanzet te geven voor eventuele beleidskeuzes.

Deze aanzet willen we aan de hand van themapanelen voorleggen aan u, vooraleer te starten met de derde fase, de opmaak van het toekomstig mobiliteitsplan.

Wie opmerkingen, suggesties of aanvullingen heeft kan deze tot eind 2016 meedelen aan het aanwezige personeel, via e-mail aan mobiliteit@maldegem.be of via de ideeënbus.

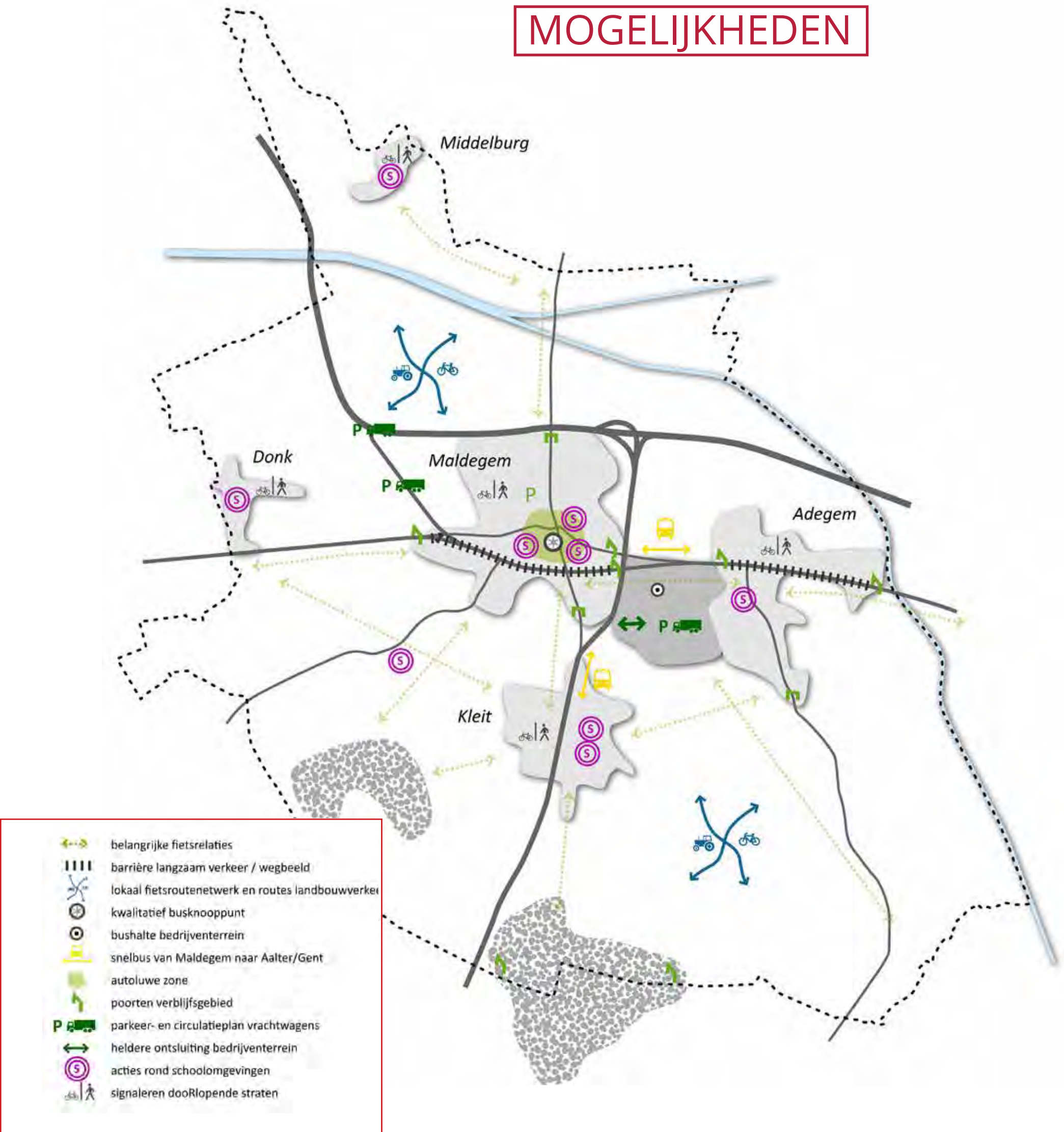
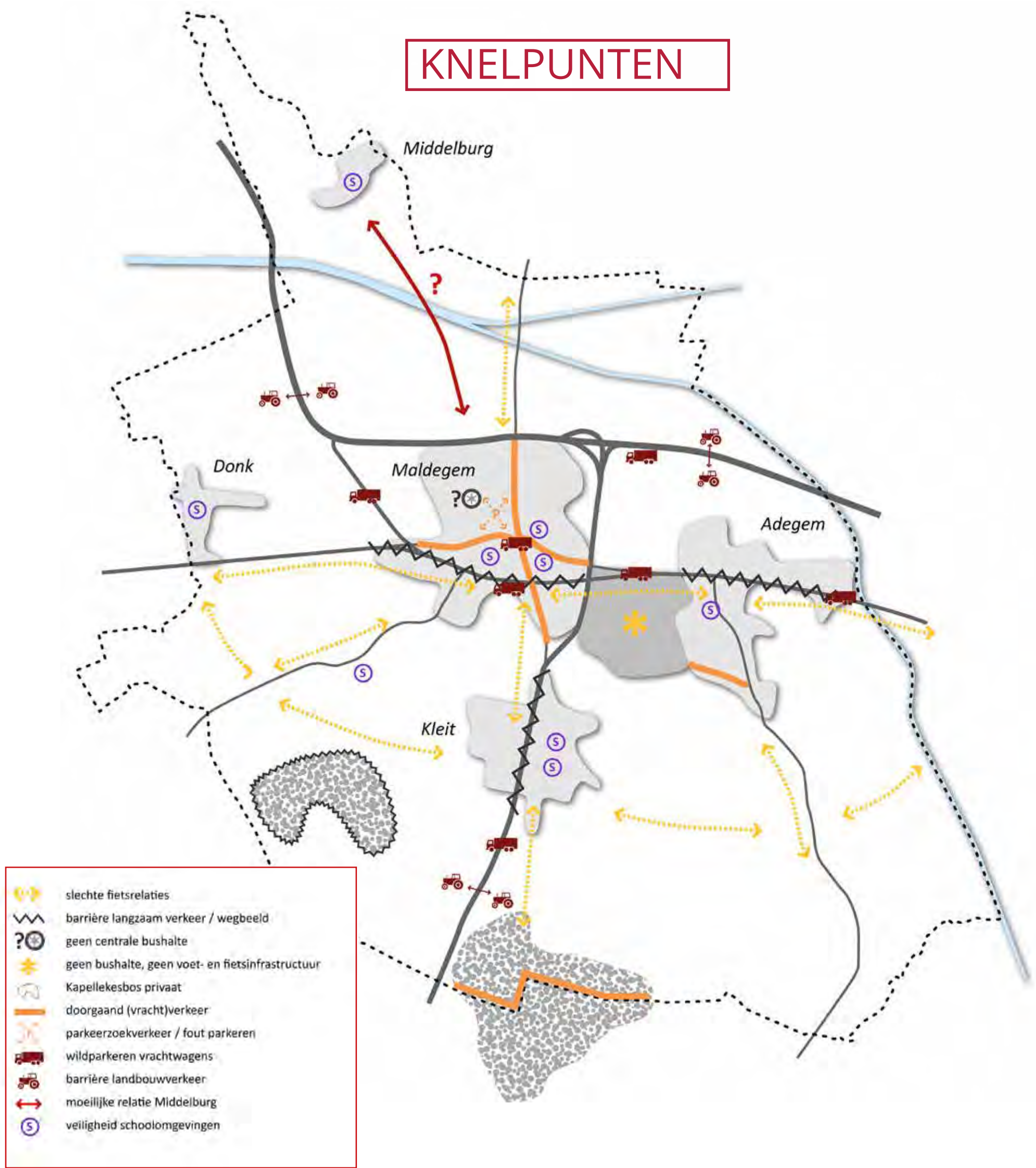


Als u dit symbool ziet, hebben we uw raad nodig!

Doorheen het hele traject is de participatie van inwoners en betrokken doelgroepen van groot belang.

Overzicht themapanelen:

1. Doel - Fasering - Partnerschap
2. Tijdslijn
3. Duurzame mobiliteitsontwikkeling
4. Langzaam verkeer
5. Openbaar vervoer
6. Parkeren
7. Parkeren
8. Parkeren
9. Gemotoriseerd verkeer
10. Bereikbaarheid landbouw- en vrachtverkeer
11. Circulatieplannen op korte en lange termijn
12. Circulatieplannen op korte en lange termijn



Inloopdagen voorstelling scenario mobiliteitsplan Zaal Adegem, 3de verdieping Gemeentehuis

Woensdag 30 november	8.30 - 12.00 uur	14.00 - 16.00 uur*
Donderdag 1 december	8.30 - 12.00 uur	14.00 - 20.00 uur*
Vrijdag 2 december	8.30 - 12.00 uur	
Zaterdag 3 december	9.00 - 11.45 uur*	
Maandag 5 december	8.30 - 12.00 uur*	14.00 - 16.00 uur
Dinsdag 6 december	8.30 - 12.00 uur	14.00 - 16.00 uur
Woensdag 7 december	8.30 - 12.00 uur	14.00 - 16.00 uur*

* Op deze tijdstippen is de mobiliteitsambtenaar aanwezig

1. Doel - Fasering - Partnerschap



Doel

In een mobiliteitsplan duiden de verschillende mobiliteitspartners aan waar ze de komende jaren naar toe willen met het mobiliteitsbeleid.

Mobiliteitsplan = het kader voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid en het verkrijgen van subsidies voor het uitvoeren van maatregelen op het terrein.
vb. aanleg van fietspaden, realisatie van comfort aan bushaltes, stimuleren van scholen voor de opmaak van een schoolvervoersplan, ontsluiting industrieterrein...

Structuur mobiliteitsplan vasgelegd door de Vlaamse Overheid

In een mobiliteitsplan staan geen oplossingen voor heel specifieke problemen, wel vindt u er oplossingsrichtingen op **beleidsniveau**.

Hoe een mobiliteitsplan er uit moet zien is vastgelegd door de **Vlaamse overheid**.

Elk mobiliteitsplan heeft drie delen:

1. Ruimtelijke ontwikkelingen

We bekijken de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen en hun effect op mobiliteit in Maldegem. We geven aan op welke wijze duurzame mobiliteit binnen die ontwikkelingen gestimuleerd kan worden.

2. Verkeersnetwerken

In het deel verkeersnetwerken beschrijven we voor elk netwerk (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer) wat de uitgangspunten zijn om verder te werken aan duurzame mobiliteit.

3. Flankerend beleid

Hier beschrijven we de uitgangspunten naar informatie, handhaving, ondersteuning, monitoring,...

Opmaak mobiliteitsplan in drie fasen

Oriëntatiefase (reeds uitgevoerd)

- We brengen alle beleidsplannen die een impact hebben op mobiliteit in kaart.
- De verschillende partners die een rol spelen in het mobiliteitsplan van de gemeente worden bevraagd.
- Knelpunten en mogelijkheden worden naar boven gehaald.
- We brengen de informatie in kaart en gaan na of verder onderzoek noodzakelijk is.

Synthesefase (We bevinden ons in het laatste stadium van deze fase)

- Uit de oriëntatienota blijkt dat verder onderzoek nodig is. Dit wordt in de synthesefase uitgevoerd.
- Opstellen van een trendscenario dat de situatie weergeeft bij een ongewijzigd beleid.
- Twee duurzame scenario's worden uitgezet.

Beleidsplan

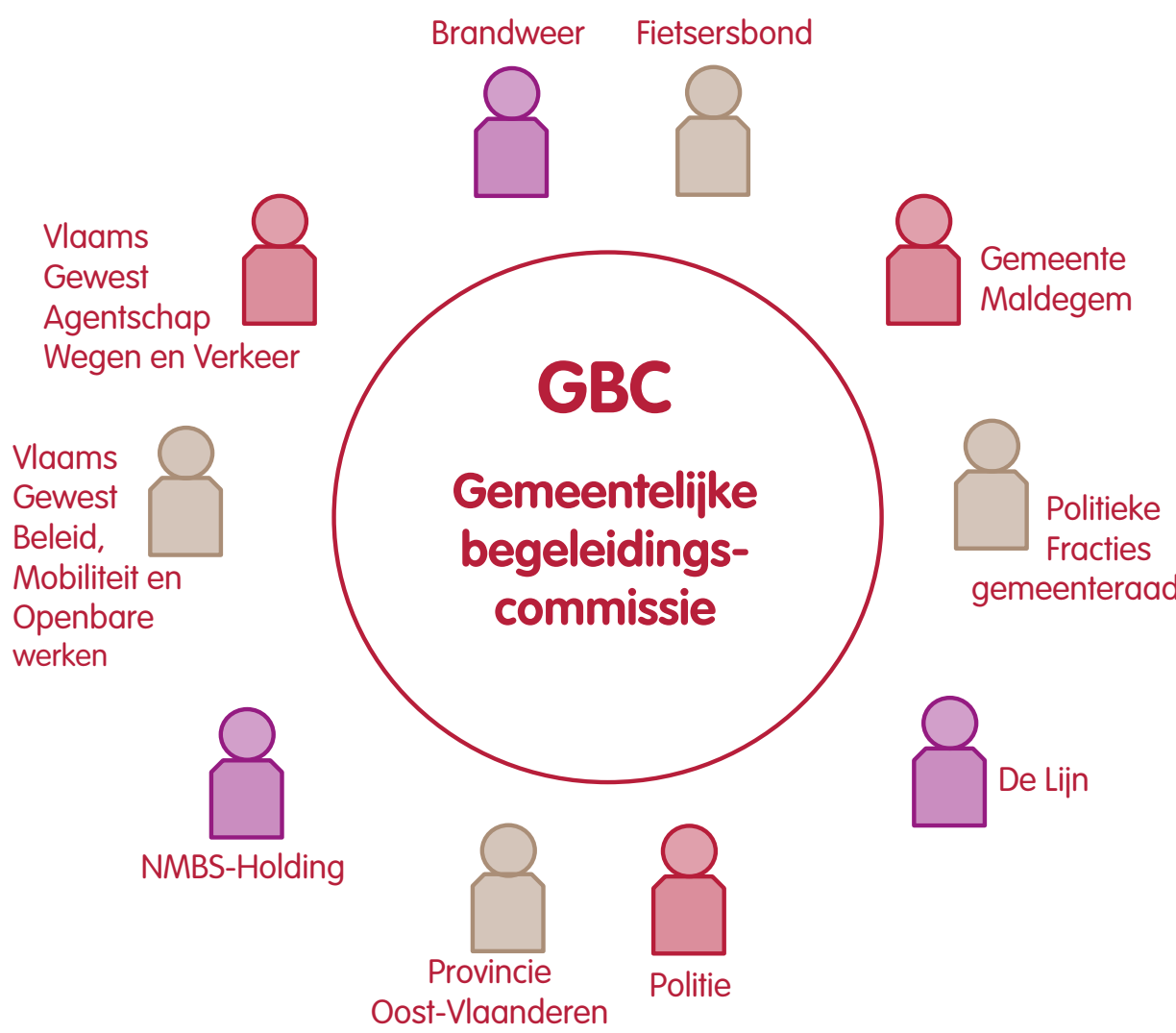
- We stellen een beleidsplan op.
- We duiden aan wie welke actie uitvoert.

Partnerschap

Een mobiliteitsplan is niet alleen van de gemeente. Ook andere partners zitten mee aan tafel en keuren het mobiliteitsplan goed.

Alle partners vormen samen de **Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)**

- GBC** is verantwoordelijk voor:
- Voorbereiding, opmaak, opvolging, evaluatie en de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
 - Begeleiding van de projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid (vb. subsidiedossier fietspaden Vossenhol).



De samenwerking met de partners in de GBC zorgt ervoor dat de beschikbare middelen gecoördineerd worden ingezet. Door die samenwerking kan met een beperkt budget toch veel gedaan worden.

Extra partner: Verkeerscommissie

= Vertegenwoordigers van scholen, adviesraden, belangenverenigingen, ...
Ze vertegenwoordigen de belangen van een grote groep inwoners.

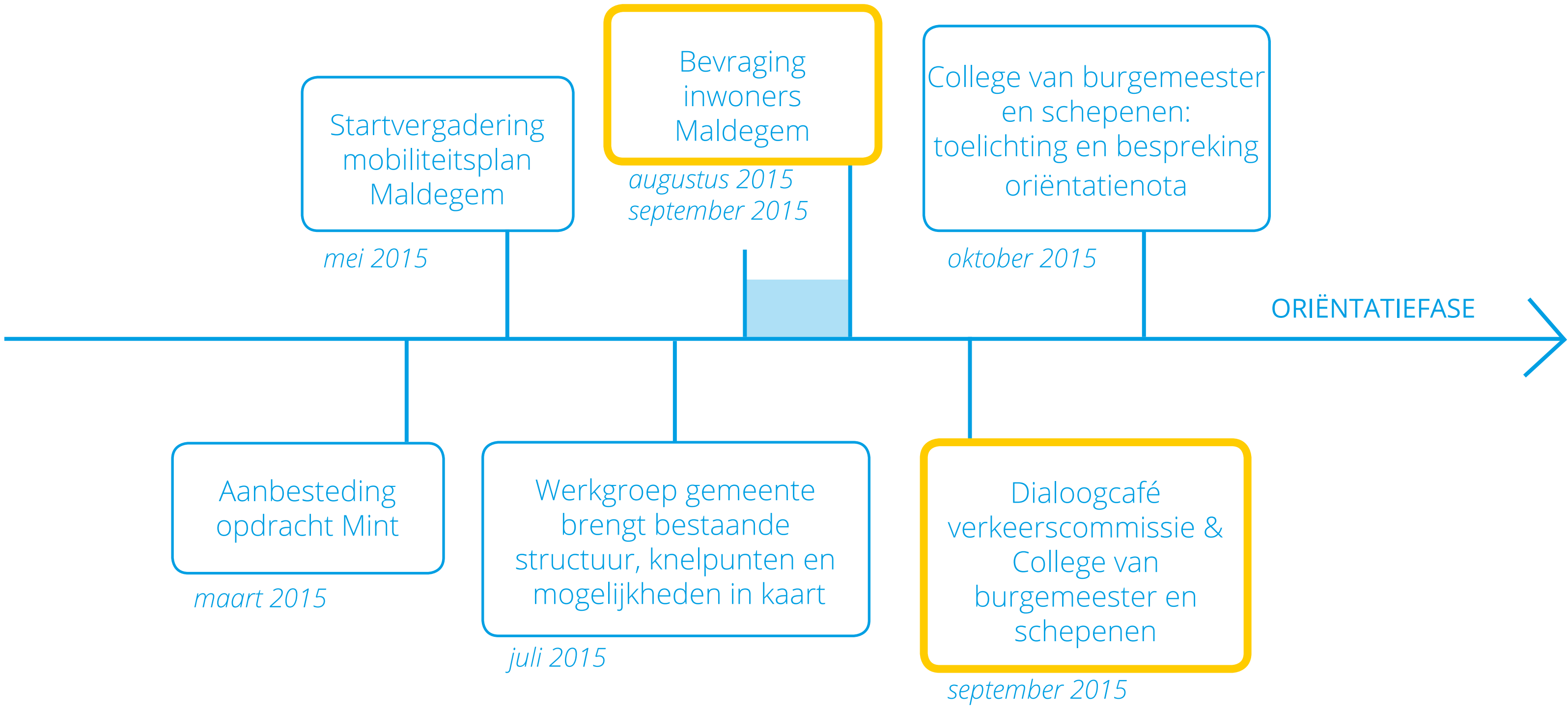
Samenstelling vastgelegd door College van burgemeester en schepenen op basis van inbreng van de gemeentelijke diensten vb. stedenbouw, lokale economie, milieu,...

- Burgemeester
- Vertegenwoordigers politieke fracties
- Adviesraden
- Vakbonden
- Actiegroepen
- Brandweer
- Dorpsraden
- Maldegemse scholen
- Maldegemse handelsorganisaties
- Natuurverenigingen
- Landbouworganisaties
- Toeristisch fietsroutenetwerk

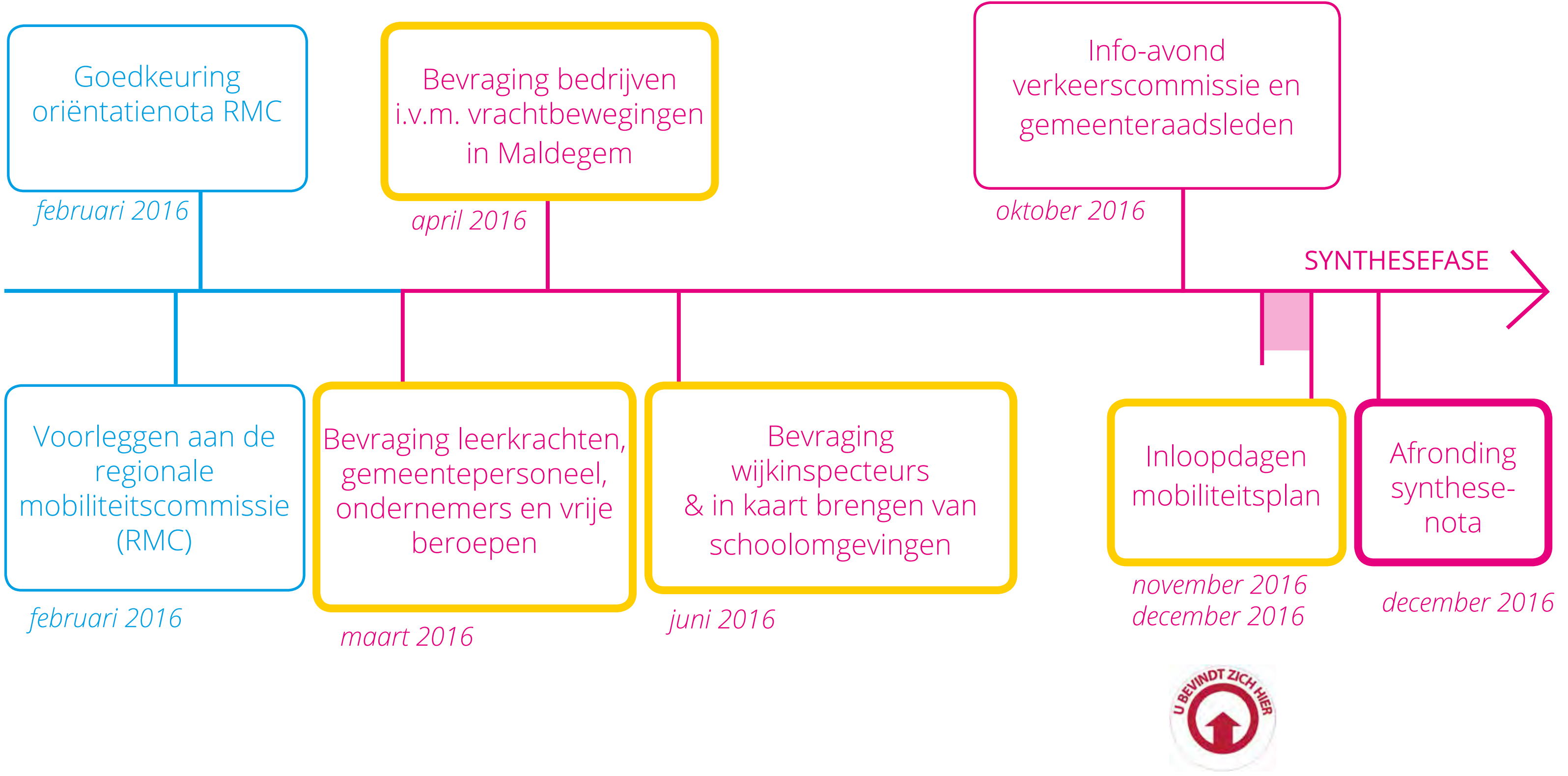
2. Tijdslijn



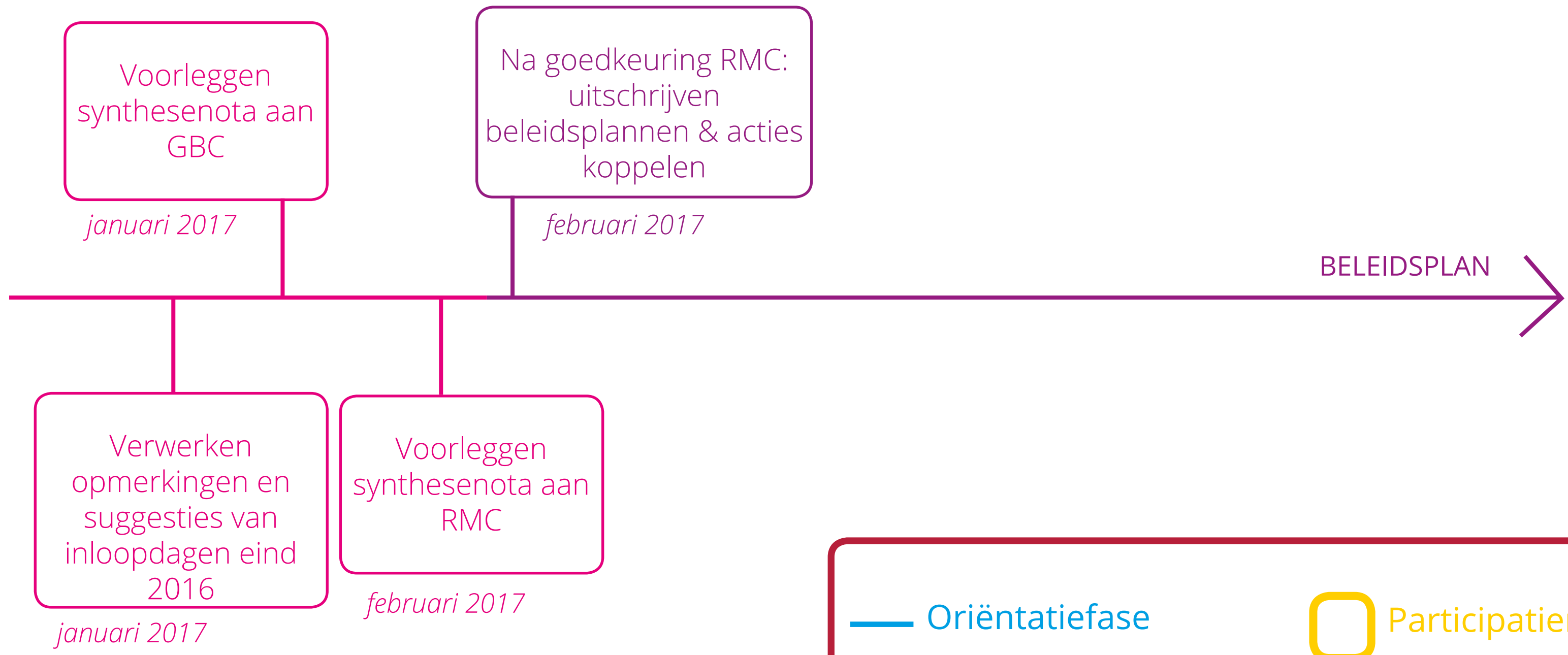
2015



2016



2017



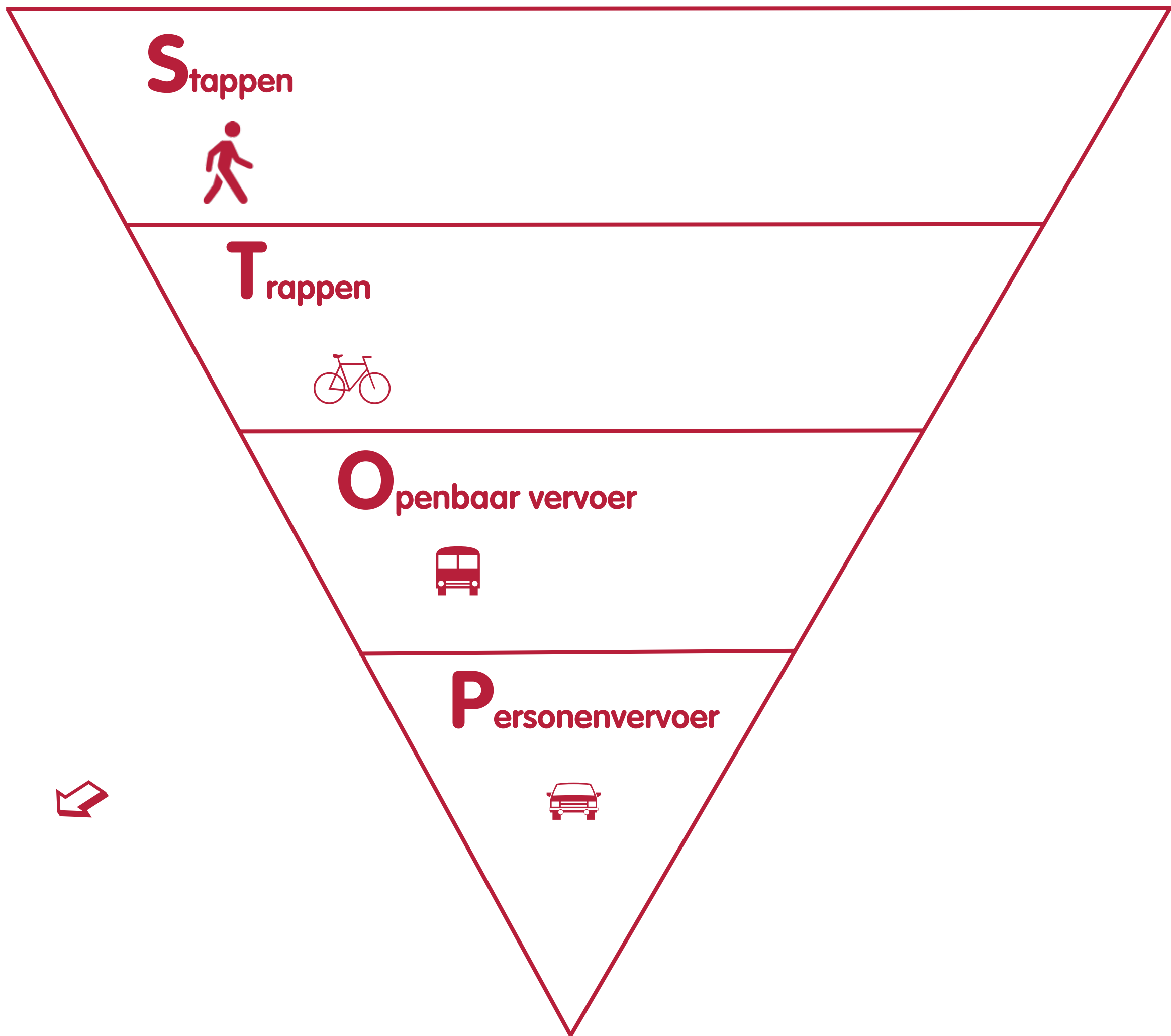
3. Duurzame mobiliteitsontwikkeling

STOP-principe op Vlaams niveau

Vijf doelstellingen voor duurzame mobiliteitsontwikkeling (Vlaanderen.be)

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

⇒ ***STOP-principe staat voorop bij het realiseren van de doelstellingen***



STOP-principe op gemeentelijk niveau

- Verplichting vanuit Vlaanderen.
- Als doelstelling opgenomen in strategisch meerjarenplan:

We realiseren een leefbare en veilige mobiliteit op ons openbaar domein, met aandacht voor de zachte weggebruiker.

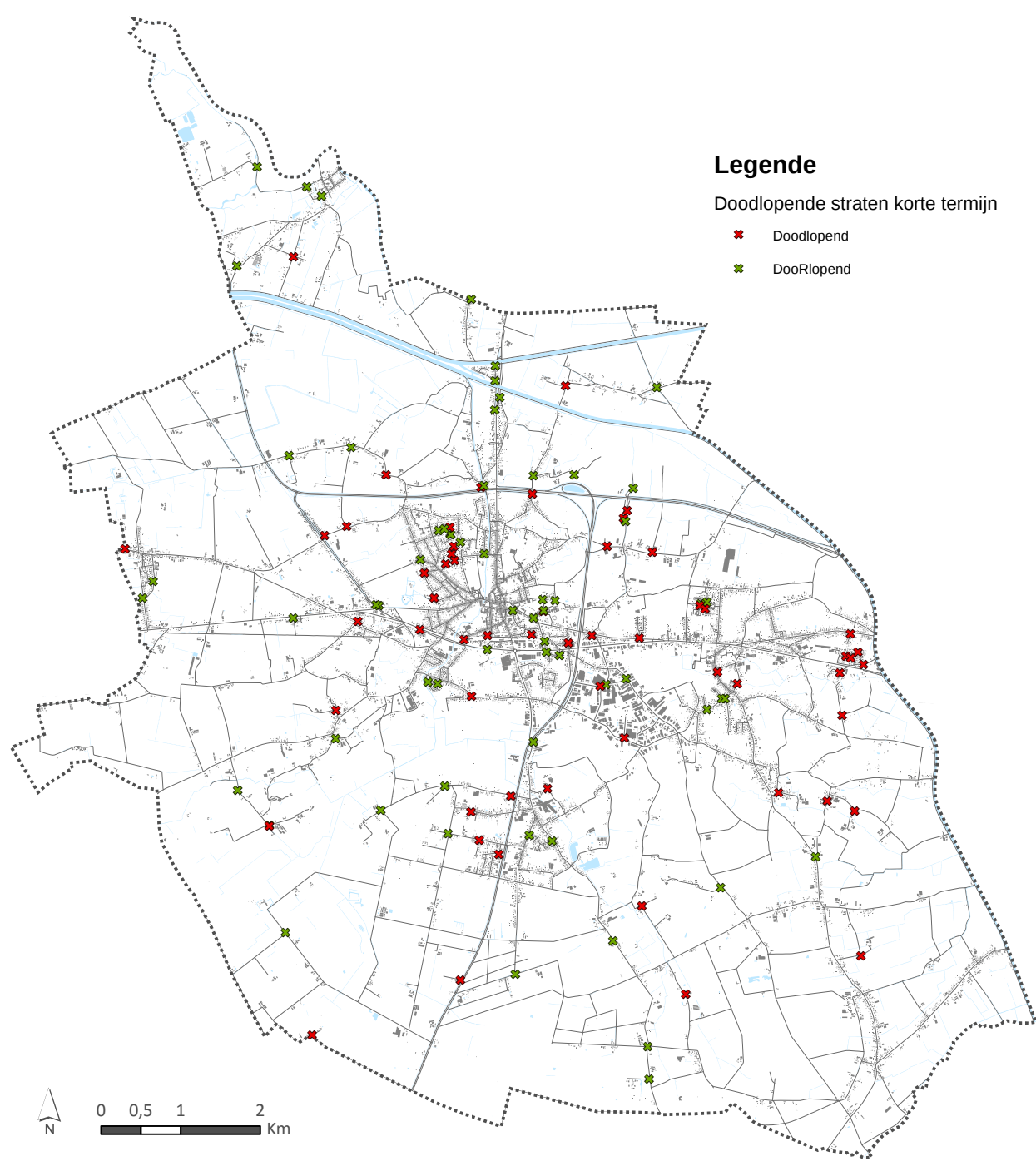
- **PARTICIPATIE** staat centraal



Gemeentelijk mobiliteitsplan = Langetermijnvisie

4. Langzaam verkeer (STop)

56 % van de doodlopende straten kan dooRlopend worden



DooRlopende straat

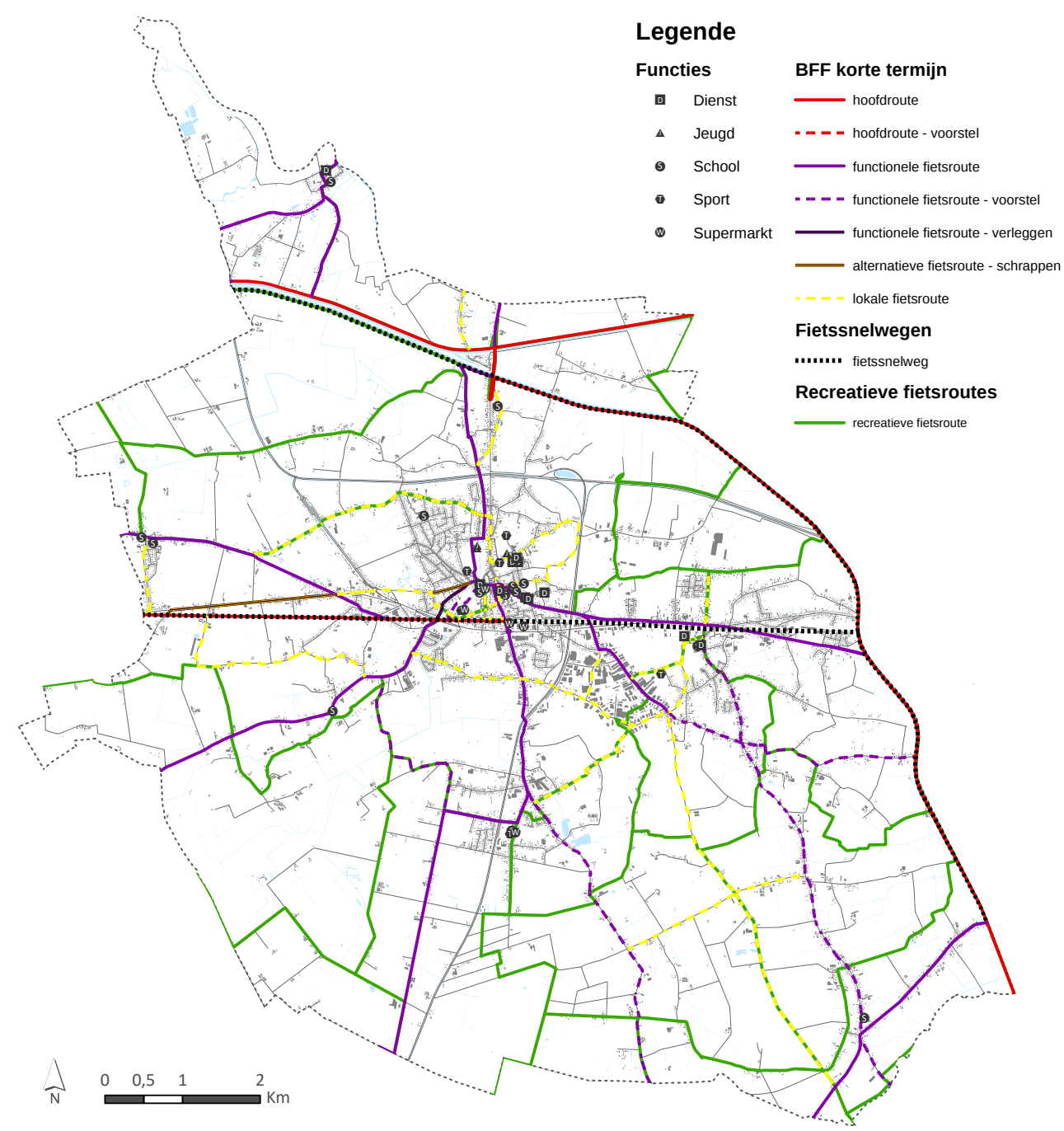
= een doodlopende straat voor auto's, maar voor fietsers en wandelaars is de doorgang wel mogelijk.

Biedt meer routes voor de zachte weggebruiker.



Mensen vinden makkelijker een kortere en veiligere route naar school, werk of winkel, waardoor fietsen en wandelen aantrekkelijker wordt.

Doelstellingen fietsroutenetwerk



Fietsroutenetwerk

Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) dat geselecteerd is door de Vlaamse Overheid, aangevuld met lokale functionele fietsroutes die geselecteerd zijn door de gemeente.

Doelstelling 1 Functioneel fietsnetwerk

Hoe meer fietsroutes, hoe meer aansluiting mogelijk tussen de fietsroutes, hoe meer fietsers deze kunnen gebruiken voor hun verschillende bestemmingen vb. werk, school, hobby's, boodschappen...

De verbinding van de fietsroutes verbetert de globale fietsstructuur in de gemeente.



Doelstelling 2 Comfort fietspaden verhogen

Functionele fietsroutes richten we in volgens principes vastgesteld door de Vlaamse Overheid.

Resultaat

routes volgen elkaar logisch op
+
fietsen wordt aangenamer

=
meer fietsgebruik 

5. Openbaar vervoer (stOp)

Doelstelling 1 - Comfort bushaltes verhogen



Halte-infrastructuur	2016	%
Bushok	24	73%
Fietsenstalling	12	36%
Vuilbak	22	67%
Zitbank	25	76%
Geen	7	21%
Aantal haltes	33	

Tabel: Analyse huidige bushalte-infrastructuur

Halte-infrastructuur	2016
Bushok +fietsenstalling + vuilbak + zitbank	10
Fietsenstalling+ zitbank	1
Fietsenstalling + vuilbak	1
Bushok + zitbank	3
Bushok + vuilbak + zitbank	11
Geen	7
Totaal aantal haltes	33

Tabel: Analyse huidige bushalte-infrastructuur

Slechts 30 % van de bushaltes beschikt over een bushok, fietsenstalling, vuilbak én zitbank. Er is op sommige haltes meer comfort nodig om het openbaar vervoergebruik te stimuleren.

Doelstelling 2 - Toegankelijkheid halte per kern garanderen



Een toegankelijke halte is te herkennen aan volgende kenmerken (De Lijn):

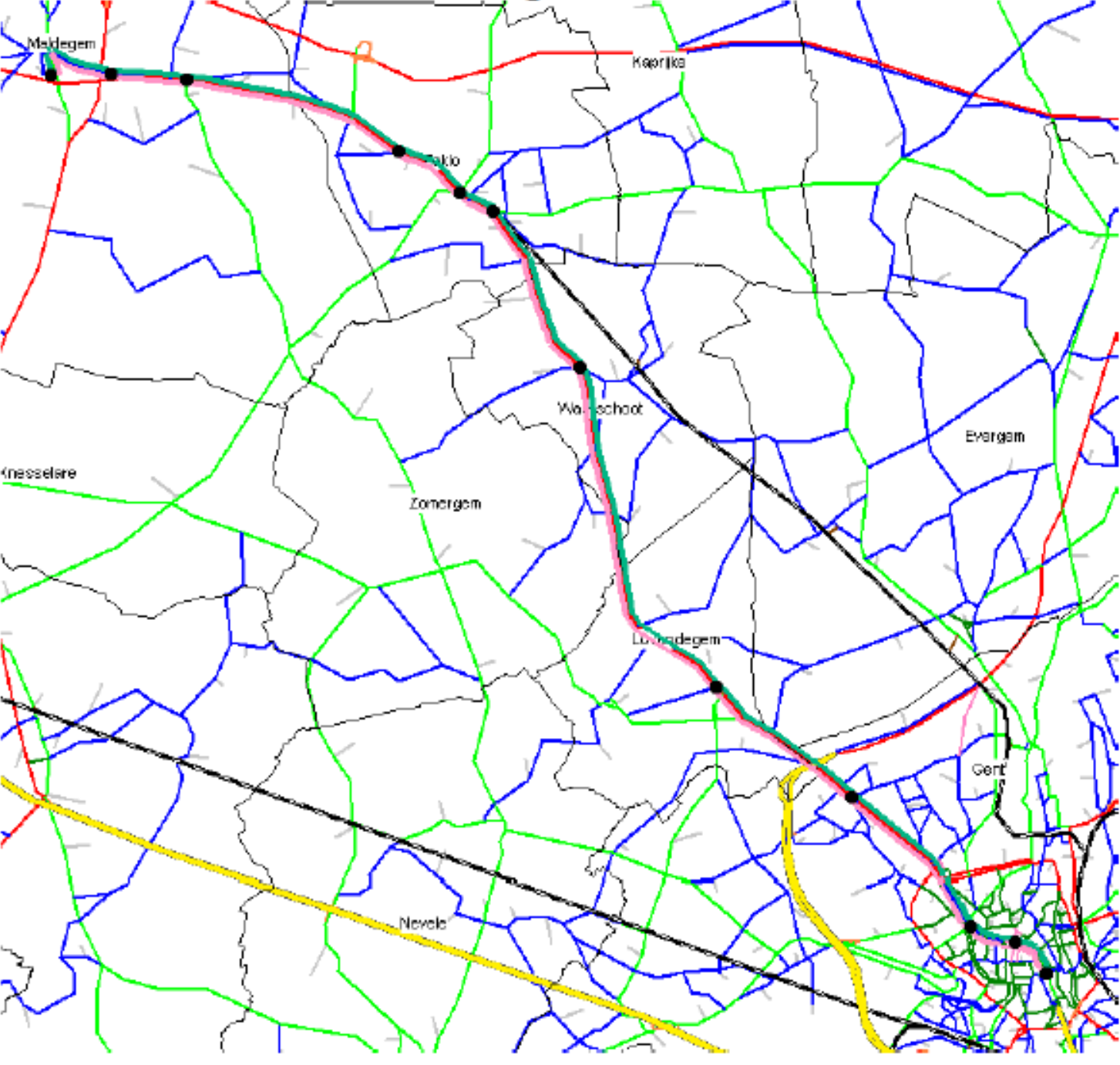
1. een verhoogd perron, bij voorkeur aangelegd met een aanrijbare boordsteen;
2. een brede doorgang op het perron, zonder obstakels;
3. een perron met een effen en slipvrije verharding;
4. een perron dat zonder drempels bereikbaar is;
5. een opstapvlak met rubbertegels en een aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering;
6. indien aanwezig, een correct aangelegd fietspad ter hoogte van het perron.

Doelstelling 3 - Nieuwe sneldiensten maken De Lijn aantrekkelijker



De Lijn maakte twee scenario's

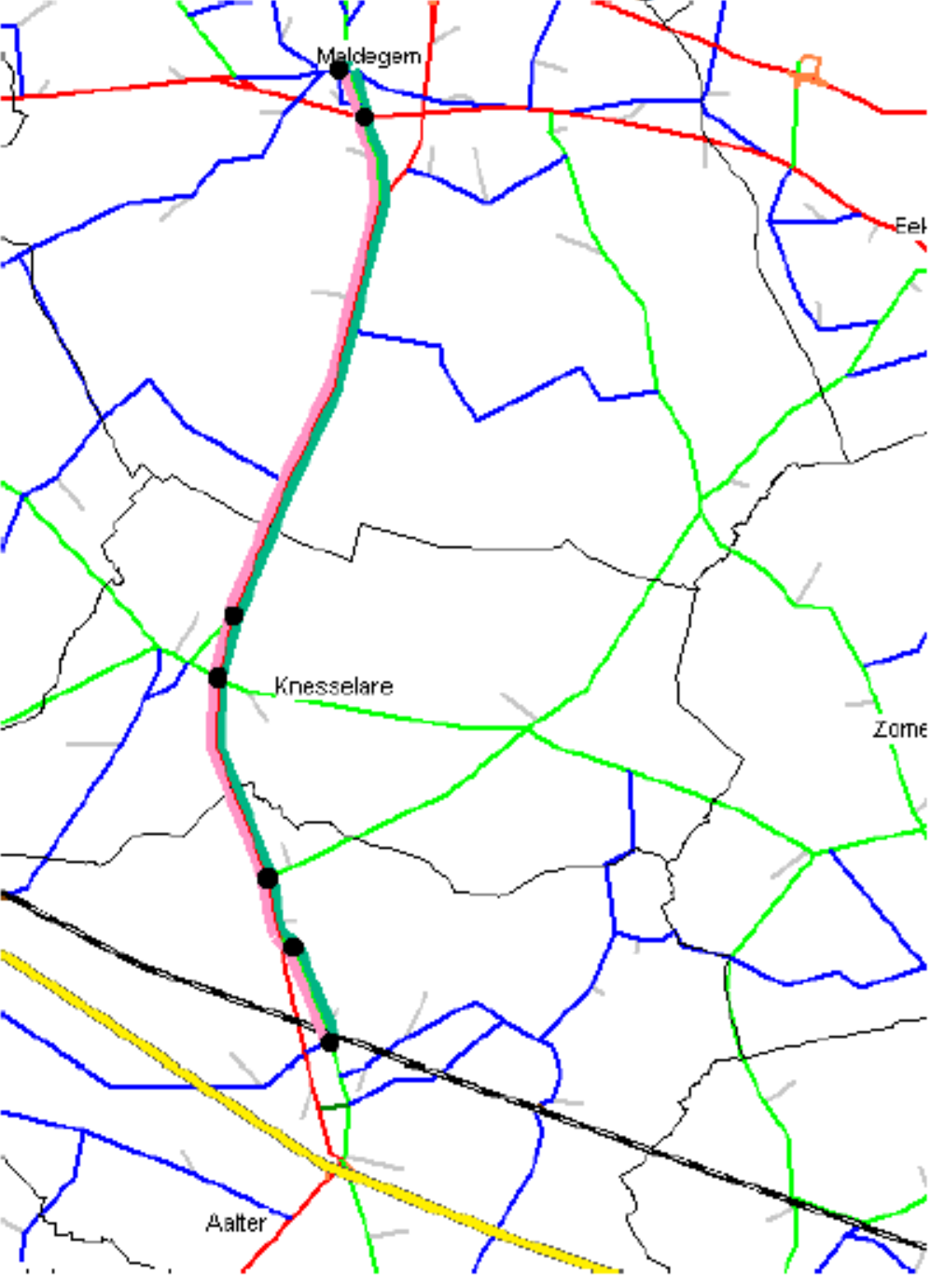
Scenario 1 : Snelbus Maldegem – Eeklo - Gent (N9)



Legende

Bushaltes

Scenario 2 : Snelbus Maldegem - Aalter



Snelbus Maldegem - Gent

= Verbinding langs N9 met vermindering van het aantal haltes.

De snelbus Maldegem - Gent zou in beide richtingen hoge bezettingen kennen, vermoedelijk door verschuivingen van treinreizigers naar de snelbus.

Snelbus Maldegem - Aalter

= Verbinding langs grote as zonder haltes in centrum Knesselare.

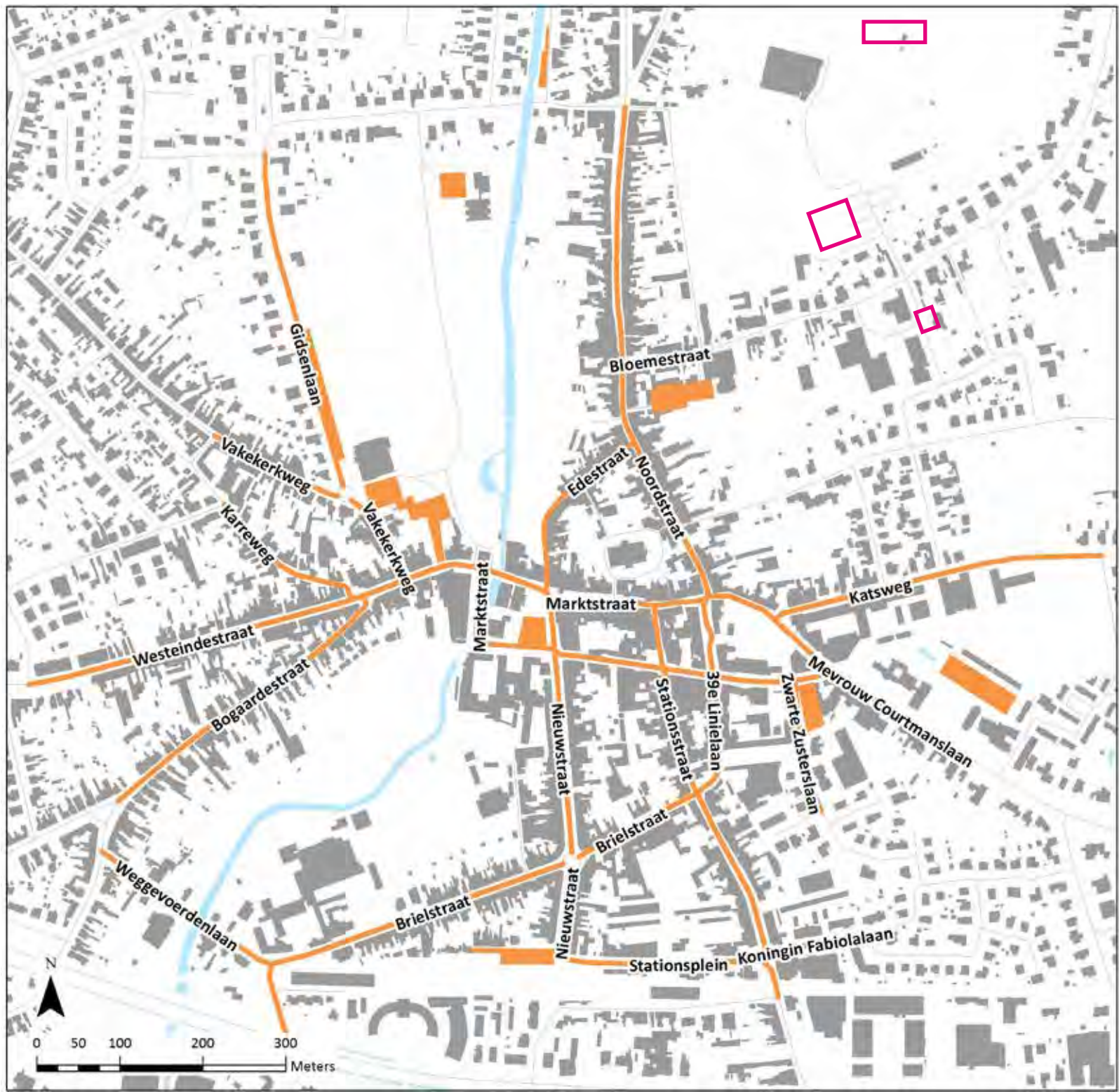
De snelbus Maldegem - Aalter zou enkel in de ochtendspits tijdens woon-, werk- en schoolverkeer naar Aalter hoge bezettingen hebben.

Er wordt gekozen voor de kortste en snelste weg langs de grote as. Op die manier pakken we problemen van overbezetting tijdens de spitsuren op reguliere lijnen aan.

6. Parkeren (stoP)

Parkeeraanbod

Tijdens het onderzoek werden 1291 parkeerplaatsen geteld waarvan 32 % in blauwe zone en waarvan 63 % lang parkeren.



Legende

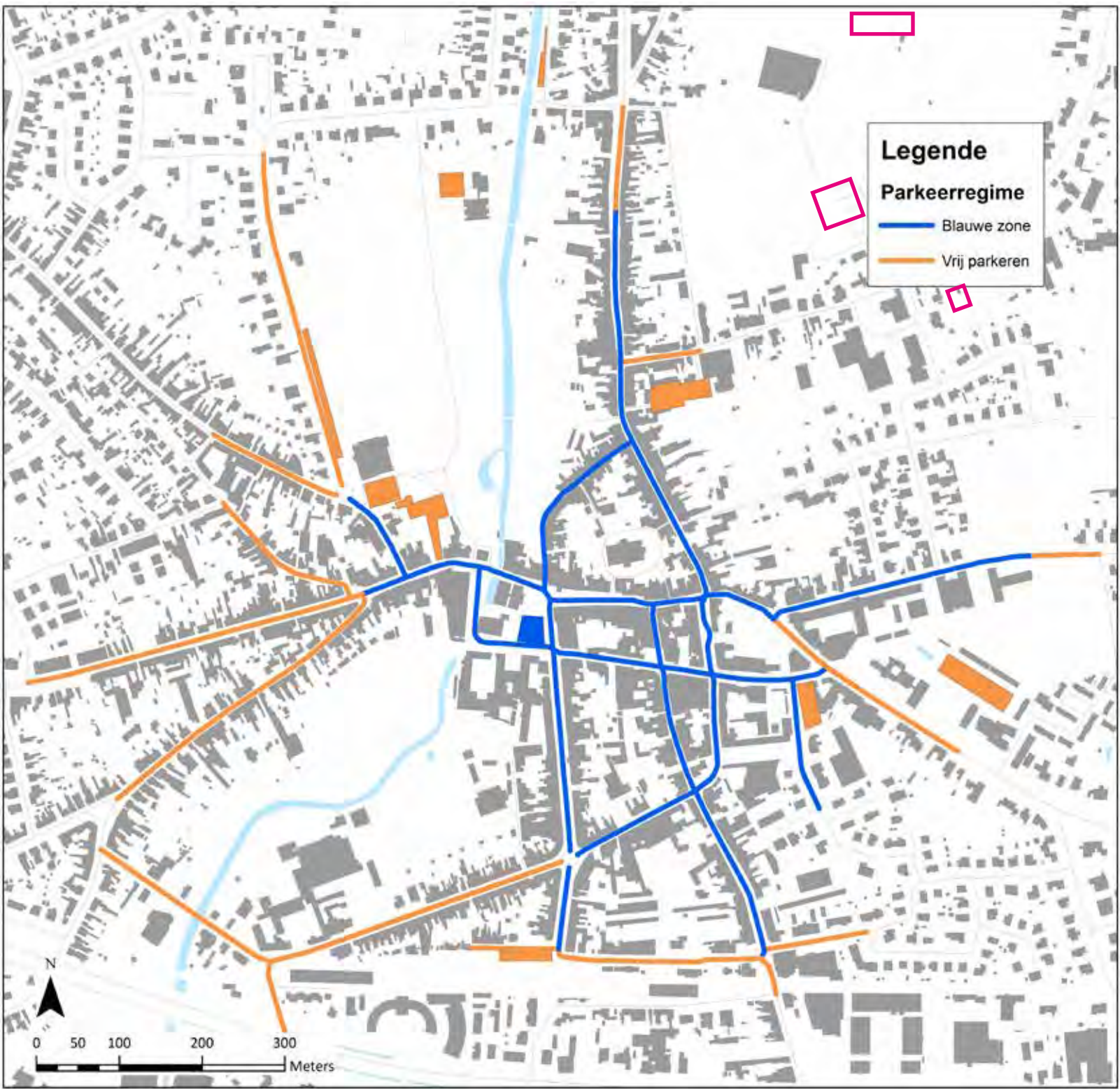
- Wegsegmenten
- Parkeerzones
- Parkeerzones niet meegenomen in telling

In de telling zijn de in oranje aangeduide wegsegmenten en onderstaande parkeerzones inbegrepen:

- Stationsplein
- Kanunnik Andrieslaan
- Oud St. Jozef
- Markt
- Westeindestraat
- Zwembad
- Redekiel
- Gidsenlaan
- Jeugdlokalen
- Oude Aardenburgse Weg

Volgende parkeerzones zijn niet in de tellingen inbegrepen:

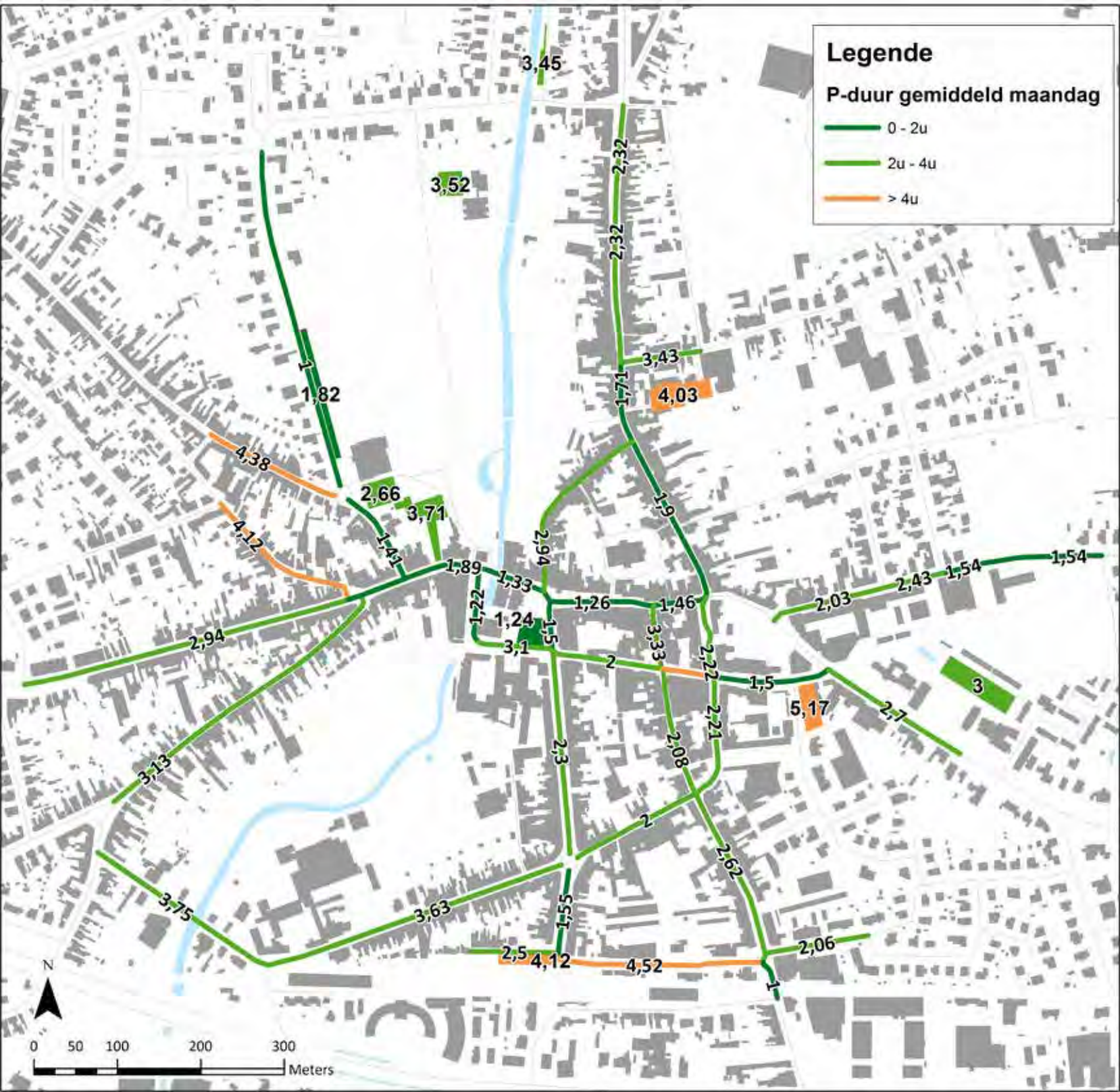
- Meos (157 pp.)
- KSK Maldegem (216 pp.)
- Dienst Infrastructuur (30 pp.)



Gemiddelde parkeerduur

In het onderzoeksgebied werden op verschillende momenten de nummerplaten van de geparkeerde wagens genoteerd.

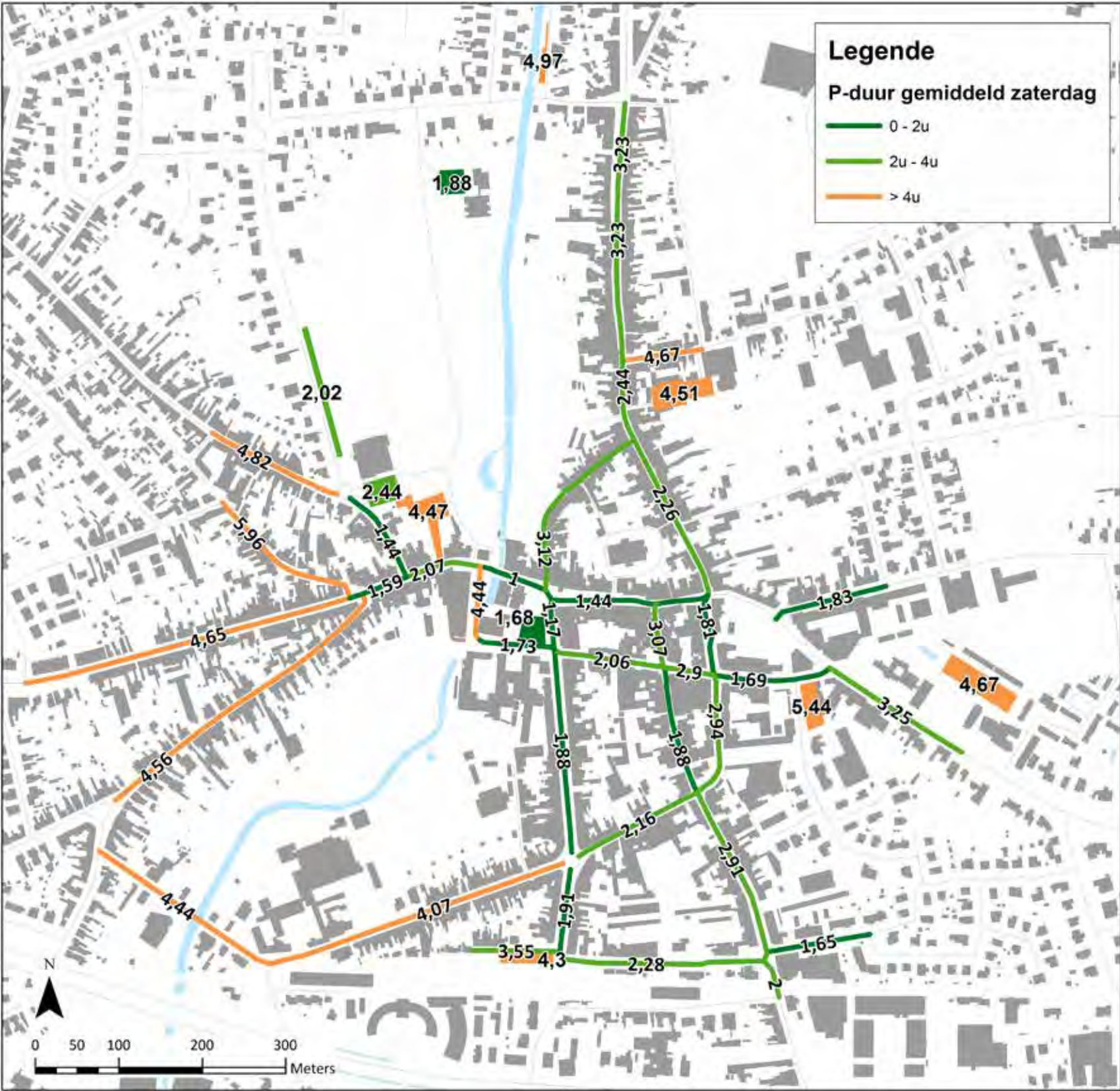
Gemiddelde parkeerduur maandag



Gemiddelde parkeerduur dinsdag



Gemiddelde parkeerduur zaterdag



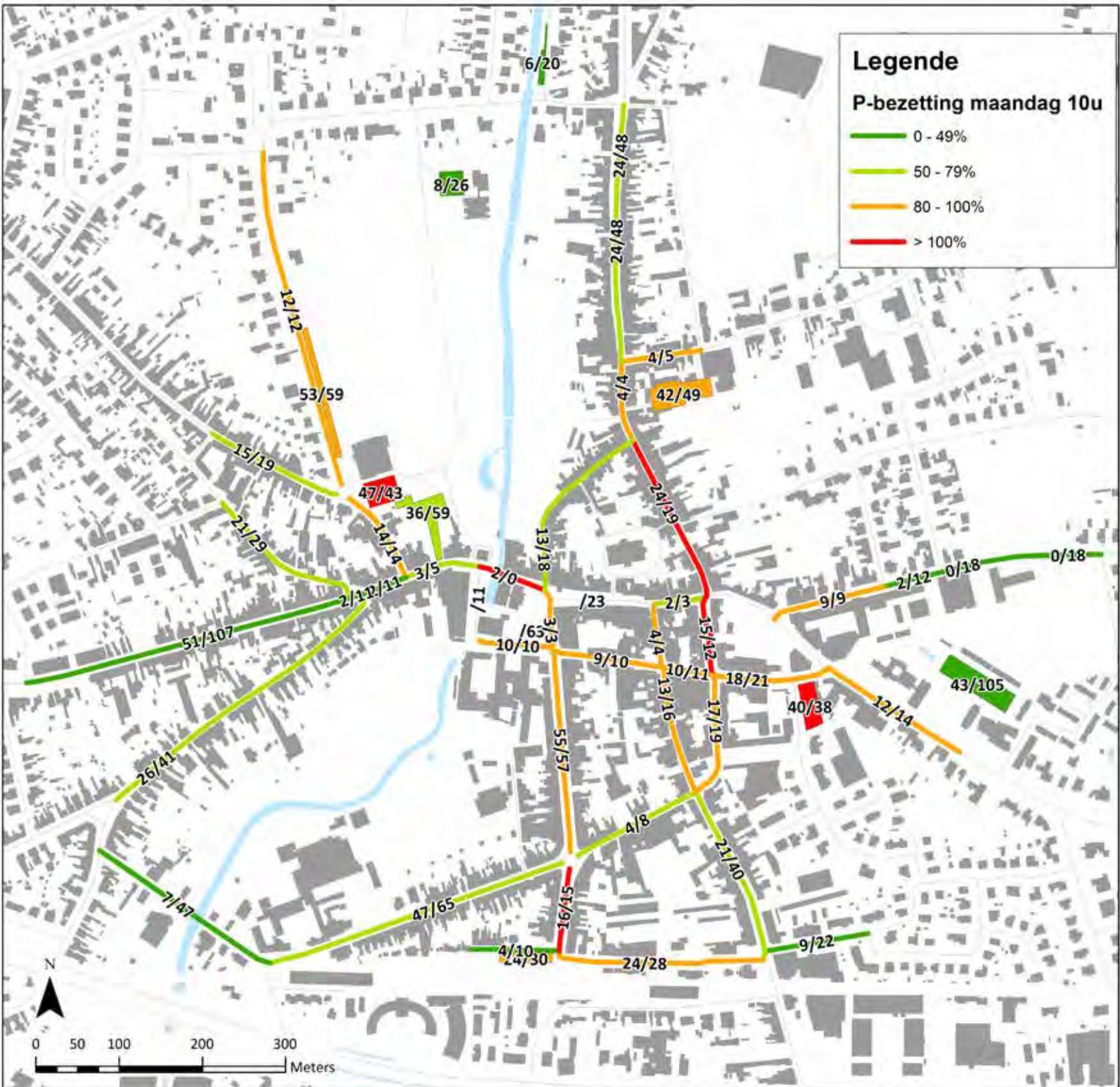
- Op maandag en zaterdag schommelt de gemiddelde parkeerduur in de blauwe zone rond 2 uur. In een aantal straten in de blauwe zone ligt de parkeerduur hoger dan toegelaten (2 tot 4 uur).
- In de centrumstraten is een goede rotatie in de blauwe zone merkbaar, terwijl langparkeerders (> 4 uur) eerder op de randparkings en in woonstraten parkeren.
- Op een gewone weekdag zoals op dinsdag is de gemiddelde parkeerduur vergelijkbaar met maandag. Het grootste verschil is de parkeerduur op parking Westeindestraat (Belfius), waar op maandag vooral marktbezoekers kortparkeren en op andere weekdays vooral werknemers uit de buurt langparkeren.

7. Parkeren (stoP)

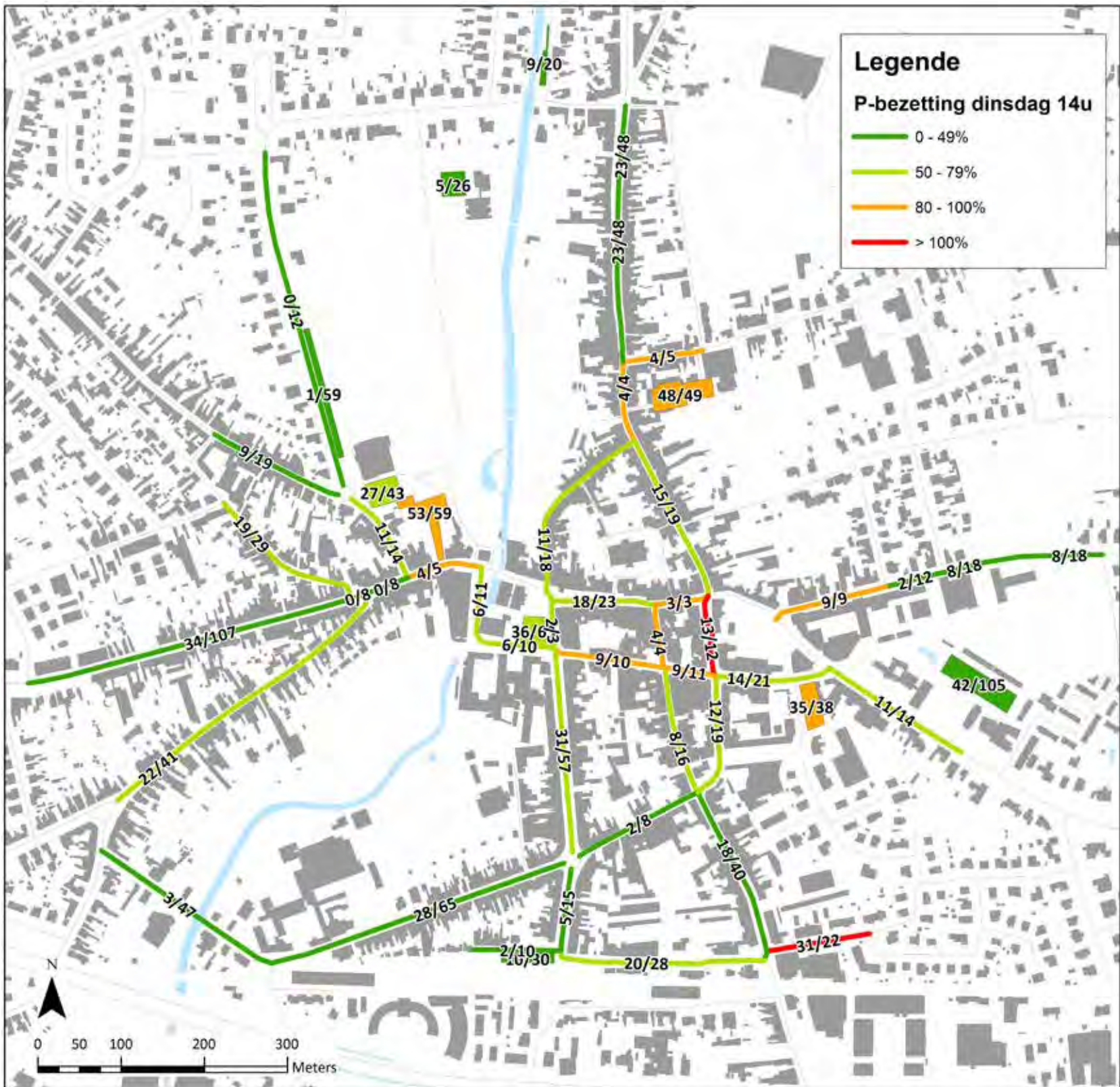
Parkeerbezetting - Bezettingsgraad

De parkeerbezetting is het aantal geparkeerde voertuigen op een bepaald moment.
De bezettingsgraad is het aantal geparkeerde voertuigen ten opzichte van het totaal aangeboden parkeerplaatsen in het centrum van Maldegem.
Om dit in kaart te brengen werden metingen uitgevoerd op verschillende tijdstippen en verschillende dagen.
Hieronder enkele voorbeelden.

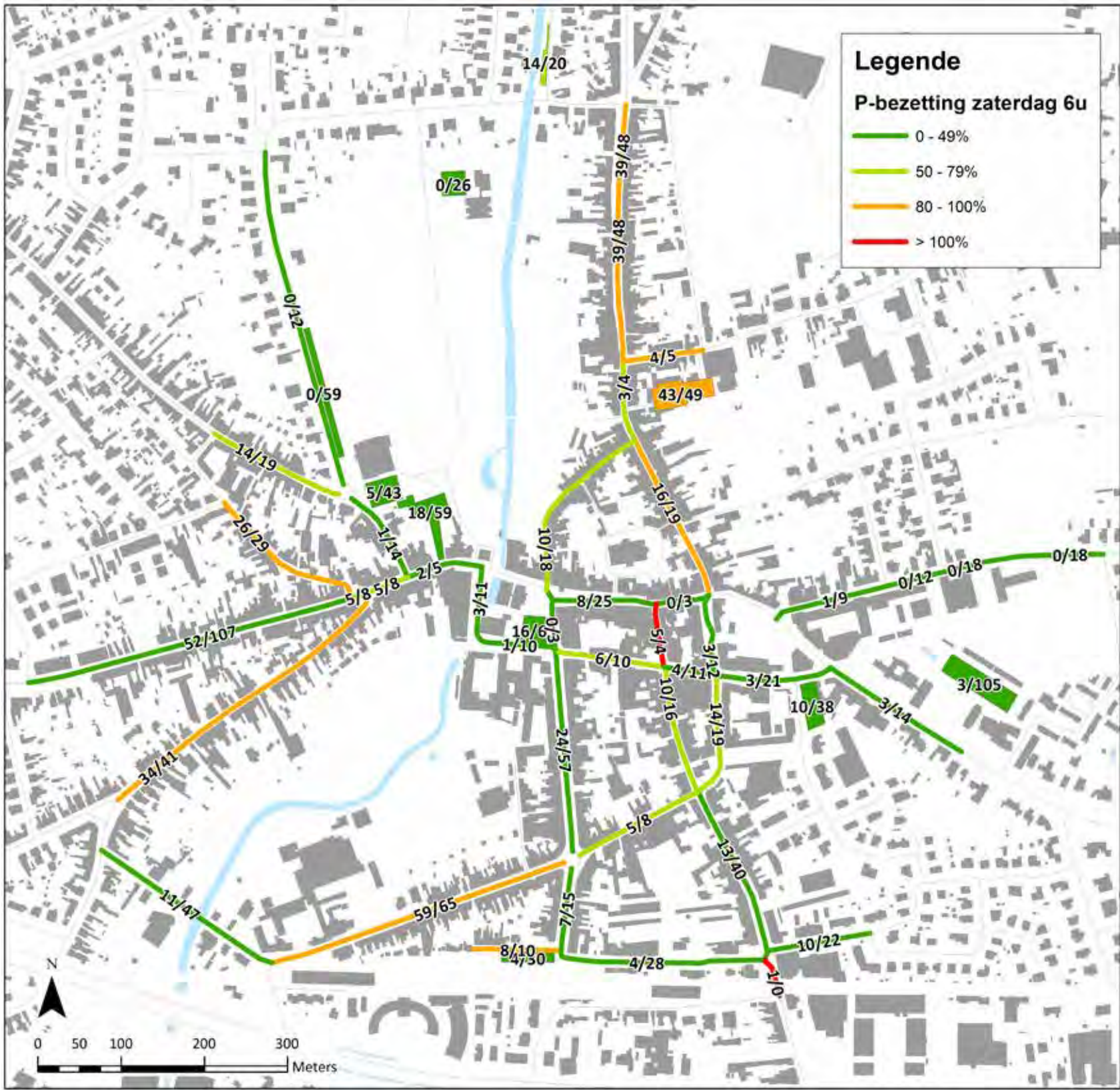
Parkeerbezetting
maandag 10.00 uur



Parkeerbezetting
dinsdag 14.00 uur



Parkeerbezetting
zaterdagochtend 6.00 uur



- Op maandag marktdag komt tussen 10.00 en 12.00 uur in sommige straten een overbezetting voor. De gemiddelde bezettingsgraad op maandag ligt echter op geen enkel tijdstip hoger dan 80 %, ondanks de markt.
- Op dinsdag varieert de bezettingsgraad in de centrumstraten doorheen de dag (vb. tijdelijke piek ter hoogte van Koning Fabiolalaan om 14.00 uur), maar de gemiddelde bezettingsgraad overstijgt op geen enkel ogenblik 80 %.
- De parkeerbezetting op zaterdag om 6.00 uur geeft een beeld van de woonstraten waar bewoners op straat parkeren. De gemiddelde bezettingsgraad overstijgt net zoals andere weekdagen op geen enkel tijdstip 80 %.

8. Parkeren (stoP)

Conclusie onderzoek

- ① Gemiddelde bezettingsgraad is 60 % - Van de 1291 plaatsen is gemiddeld 60 % bezet.
- ② Randparkings worden onvoldoende benut.
vb. leerkrachten en werknemers kunnen hier nog meer gebruik van maken.
- ③ Systeem van blauwe zone is doeltreffend, maar verfijning kan voor nog meer rotatie zorgen.

Doel, maatregelen & middelen

- **Blauwe zone aanpassen** om bezettingsgraad randparkings te verhogen.



Verschillende opties:

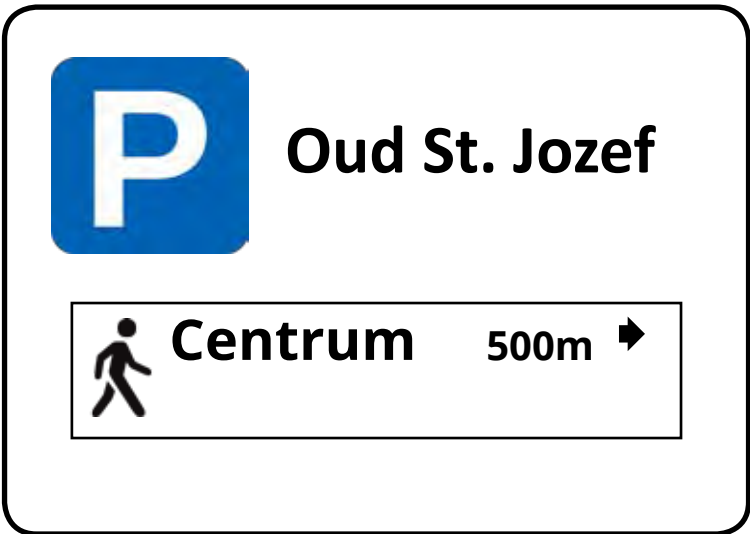
- Parkeerduur 1 uur of 30 minuten in plaats van 2 uur?
- Parkeerduur aanpassen aan doelgroep in de straat?
- Werken met een geautomatiseerd systeem om verdraaien van de parkeerschijf tegen te gaan?
- Frequentie controle opdrijven?



- Mensen de weg wijzen naar de randparkings a.d.h.v. **een parkeergeleidingssysteem**.



voorbeeld parkeergeleidingssysteem

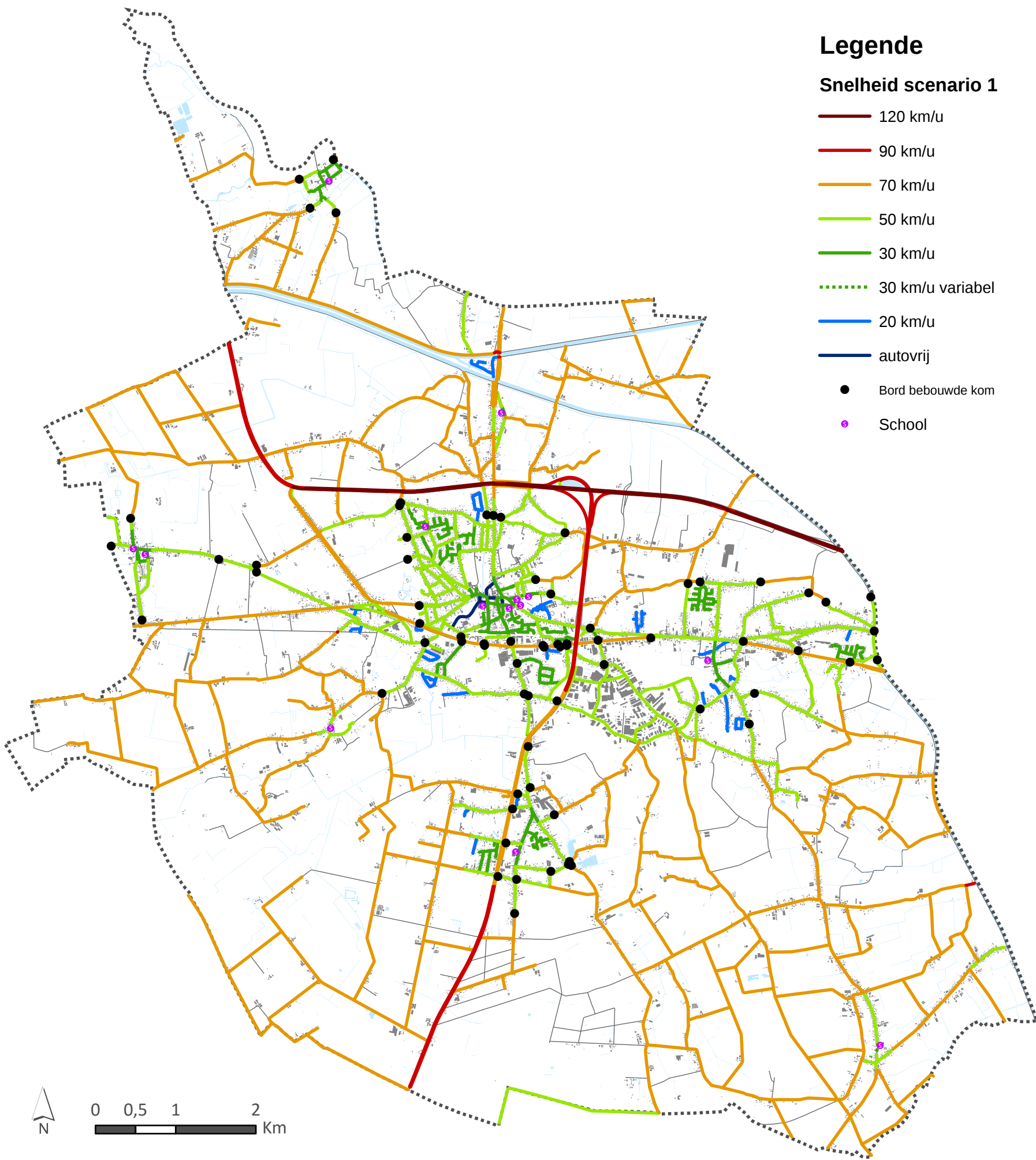
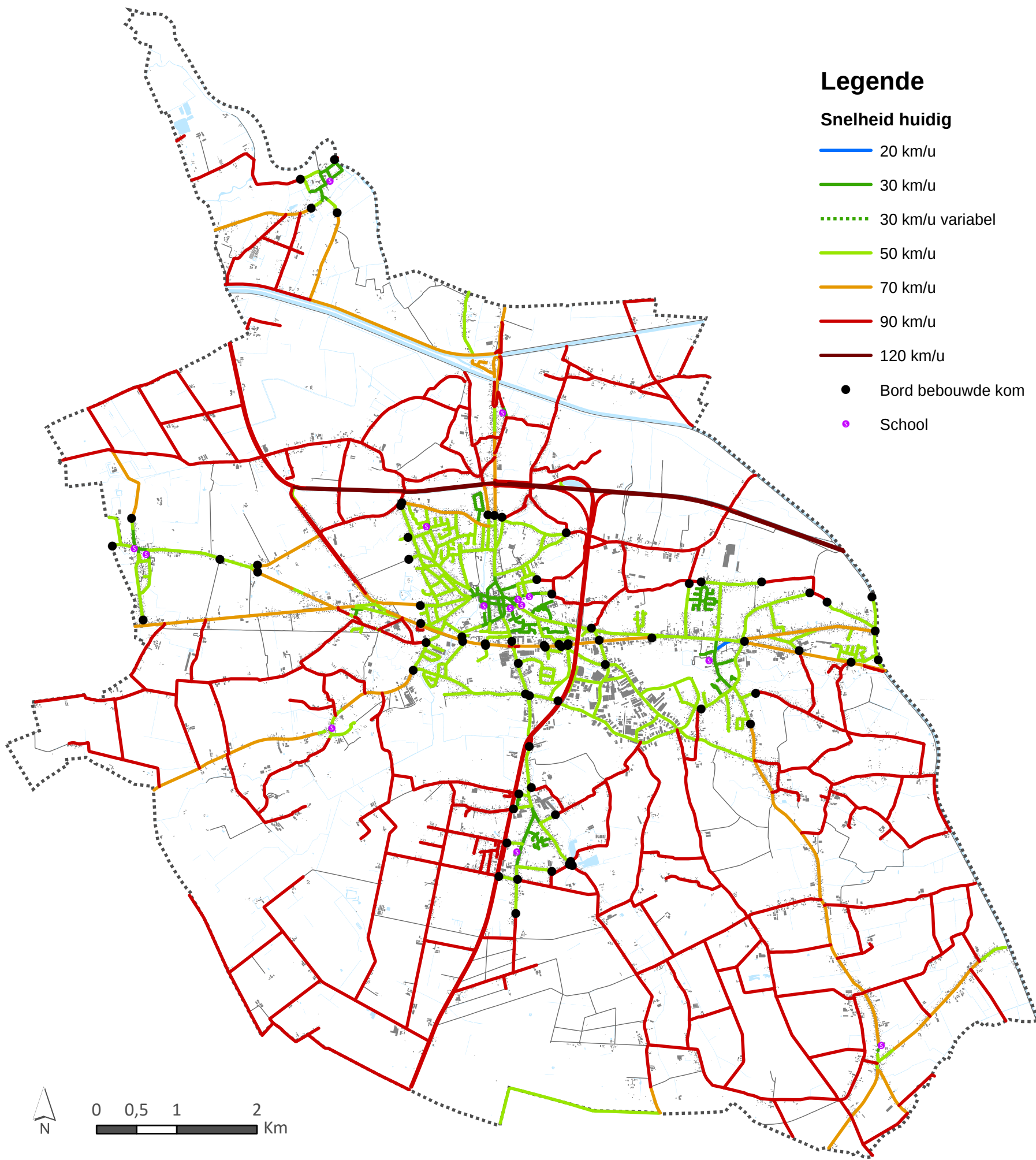


voorbeeld parkeergeleidingssysteem
met wandelafstand tot centrum

9. Gemotoriseerd verkeer (stoP)

Huidig
max. snelheid wegen is niet in
overeenstemming met type weg

⇒ **Toekomst**
max. snelheid is in
overeenstemming met type weg



Je kan aan het wegbeeld aflezen
welke snelheid je mag rijden

20 km/u: woonerf 	30 km/u 
Overgang 50 km/u – 30 km/u 	50 km/u 

10. Bereikbaarheid

Landbouw- en vrachtwagenverkeer (stoP)

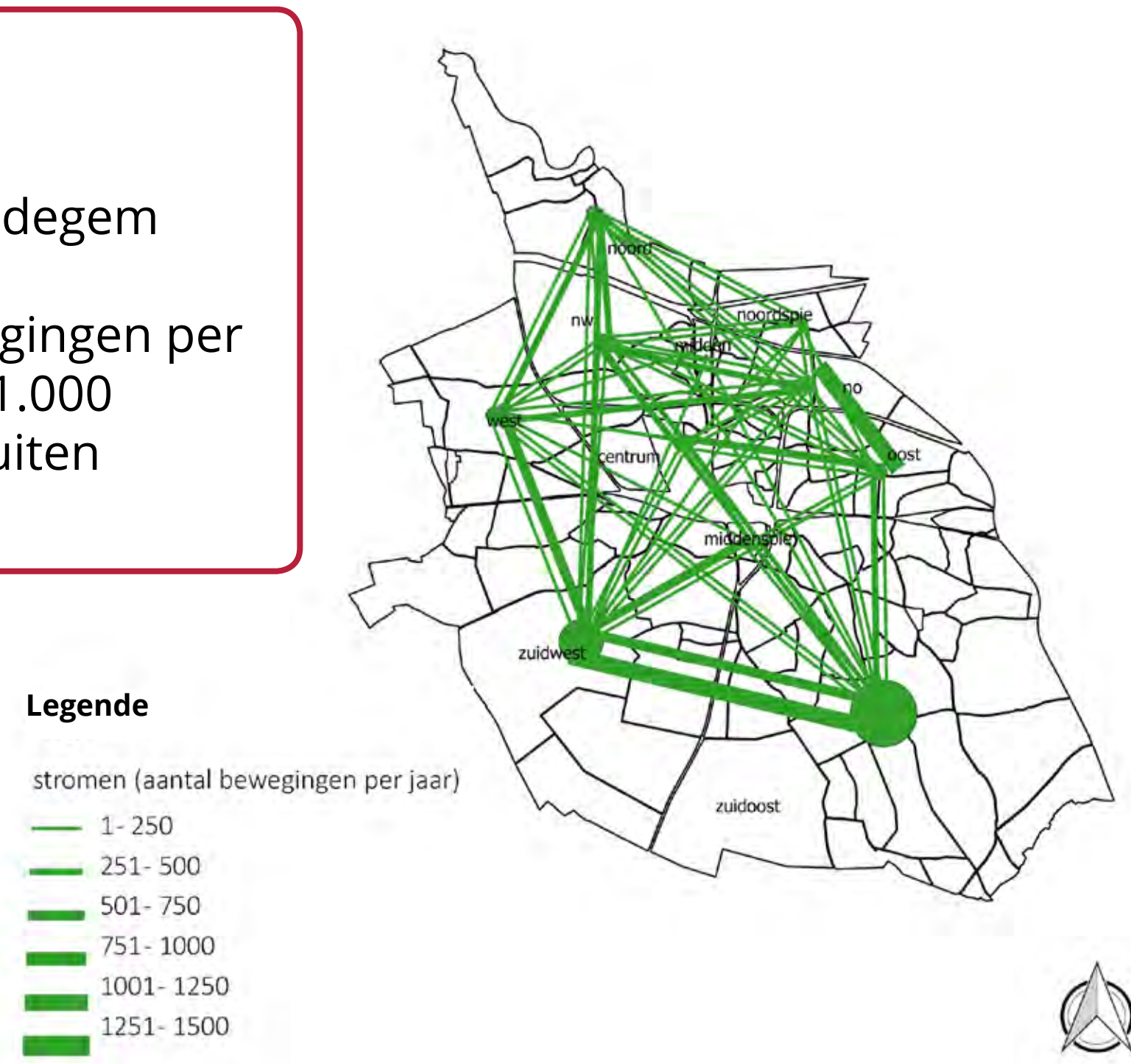


Bewegingen landbouwverkeer + snelheidsbeperking



Onderzoek

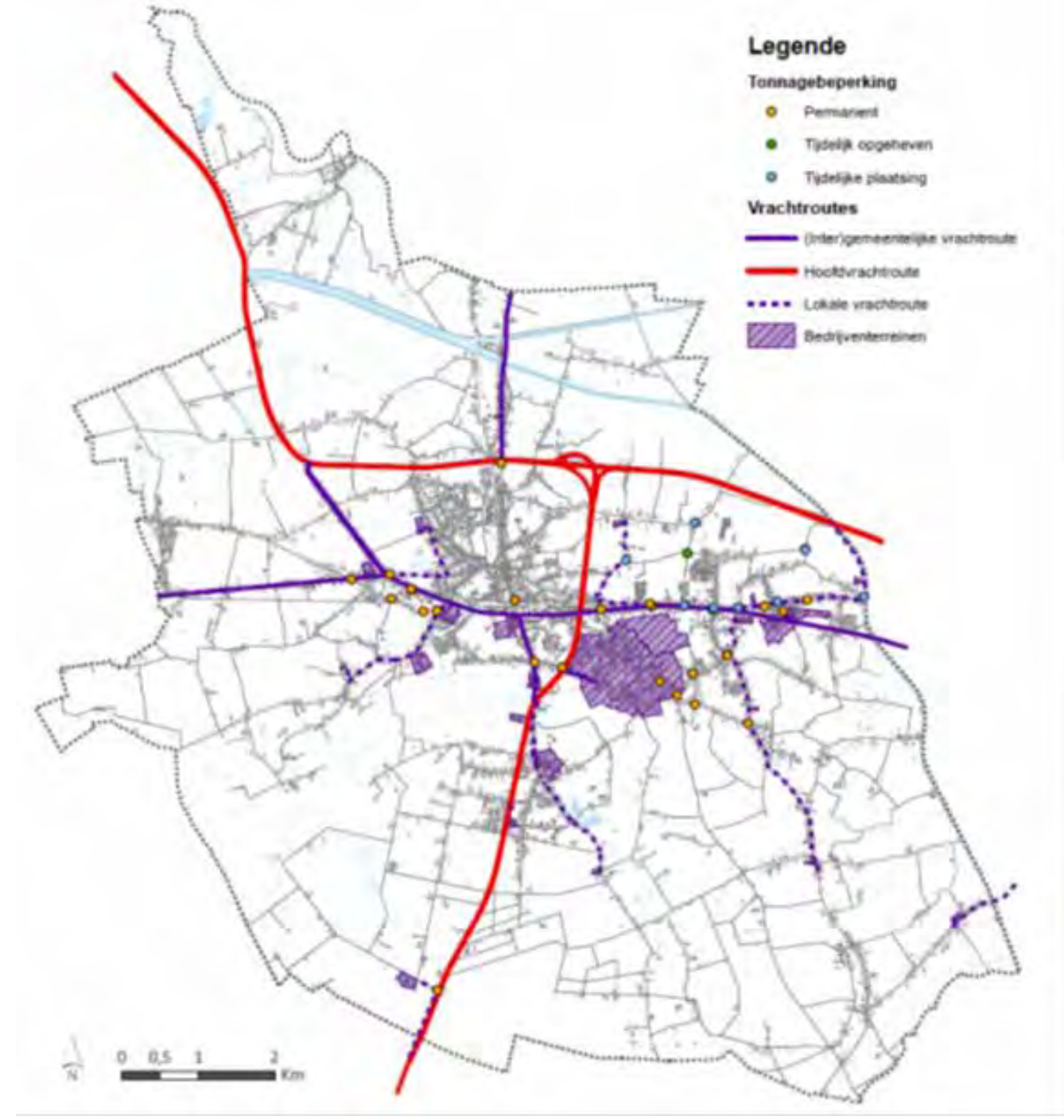
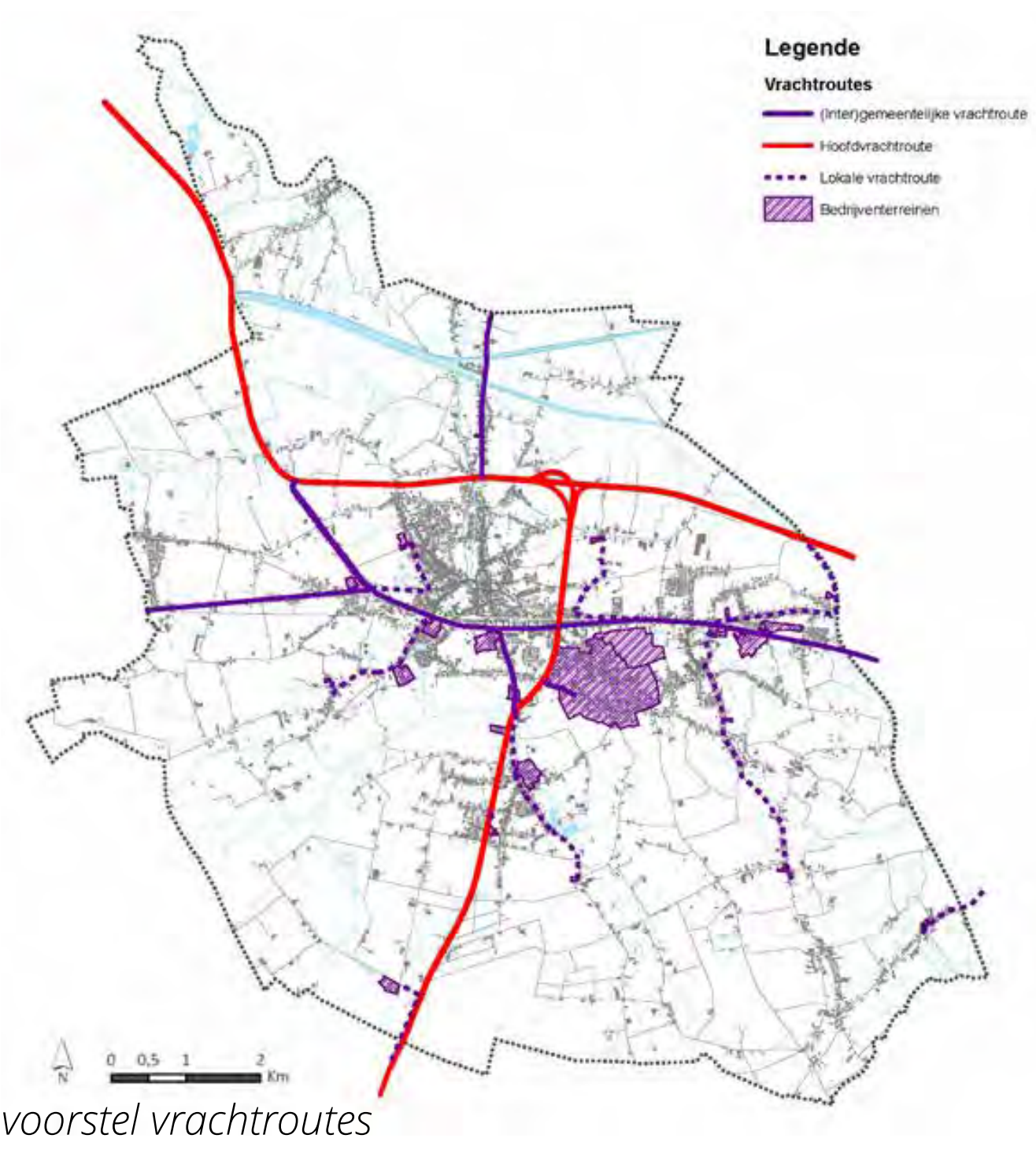
Huidige verkeersstromen landbouwverkeer binnen Maldegem werden in kaart gebracht: Er zijn 76.000 landbouwbewegingen per jaar in Maldegem, waarvan 21.000 bewegingen afkomstig van buiten Maldegem.



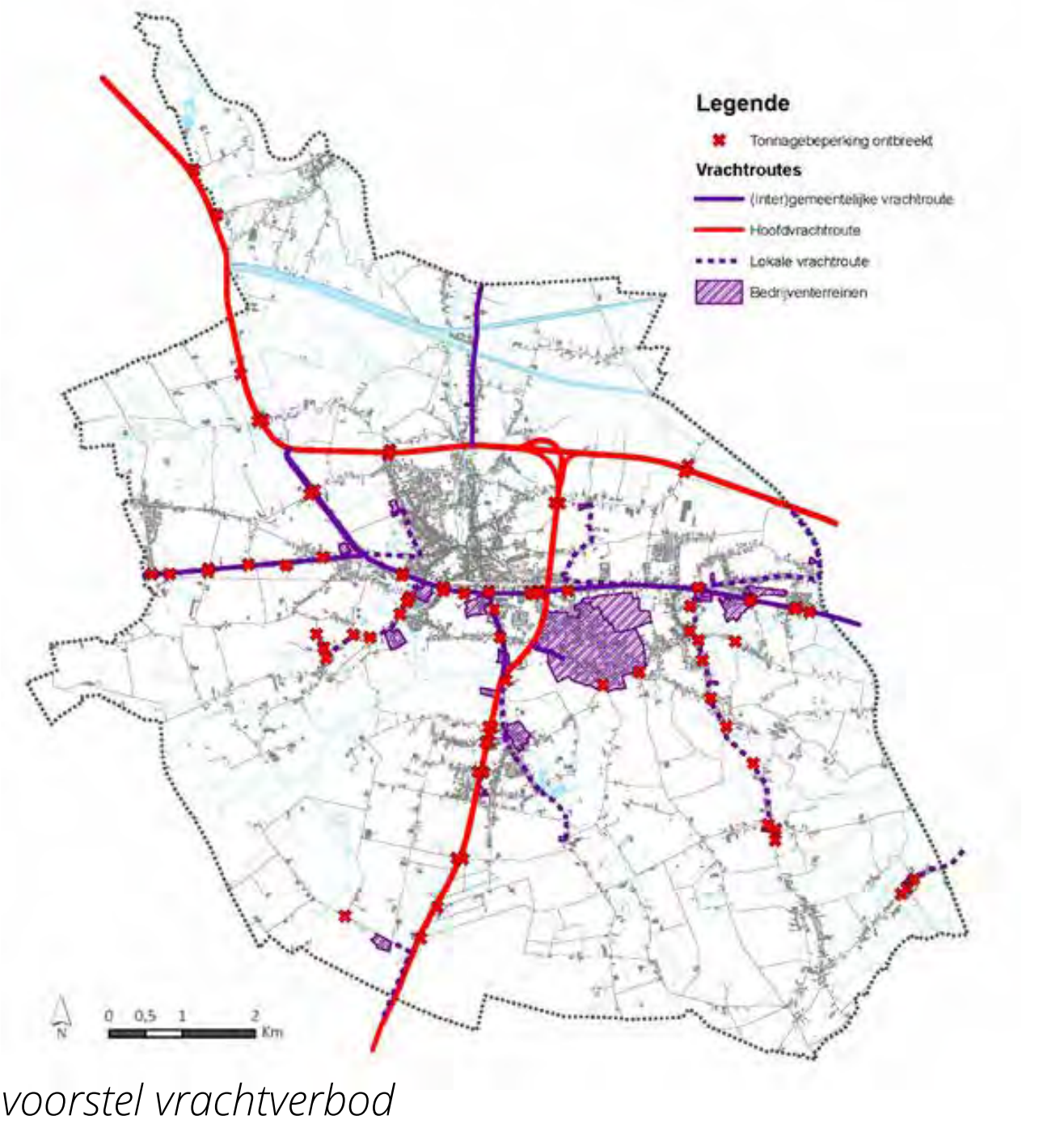
- ### Conclusie onderzoek
- 80 % bewegingen blijft binnen de nabijheid van het landbouwbedrijf.
 - Indien niet, oversteek vooral via N44 en N49/E34.
- ### Doel
- Snelheidsbeperking: apart snelheidsregime voor landbouwvoertuigen:
50 km/u (landbouwvoertuig)
70 km/u (gewoon voertuig)
 - Bereikbaarheid blijven garanderen bij omvorming grote wegen.

Bereikbaarheid vrachtverkeer





- ### Conclusie onderzoek
- Moeilijk te controleren op overtredingen.
 - Onvoldoende verbodsborden
→ Toegankelijkheid kleine wegen te groot.
- ### Doel
- Logisch opgebouwde tonnagebeperking = Vrachtwagens zijn enkel toegelaten op de aangeduide routes, uitgezonderd plaatselijke bediening.
- !** In overleg met buurgemeenten wordt tonnagebeperking aan grensgemeenten gesignaliseerd vooraleer de grens bereikt wordt.



11. Circulatieplannen

Korte termijn (3 à 4 jaar)



Circulatieplan korte termijn

Een deel van de Marktstraat wordt autoluw gemaakt

= auto's die geen bestemming hebben in het centrum van Maldegem worden gedwongen om rond het centrum te rijden of via het hogere wegennet (gewestwegen) te rijden.

In de meeste straten wijzigt er niets.

De parkeerplaatsen blijven beschikbaar voor wie in Maldegem-centrum wil zijn.



Beeld uit Masterplan Maldegem 2050
Hoe de Marktstraat er zou kunnen uitzien.

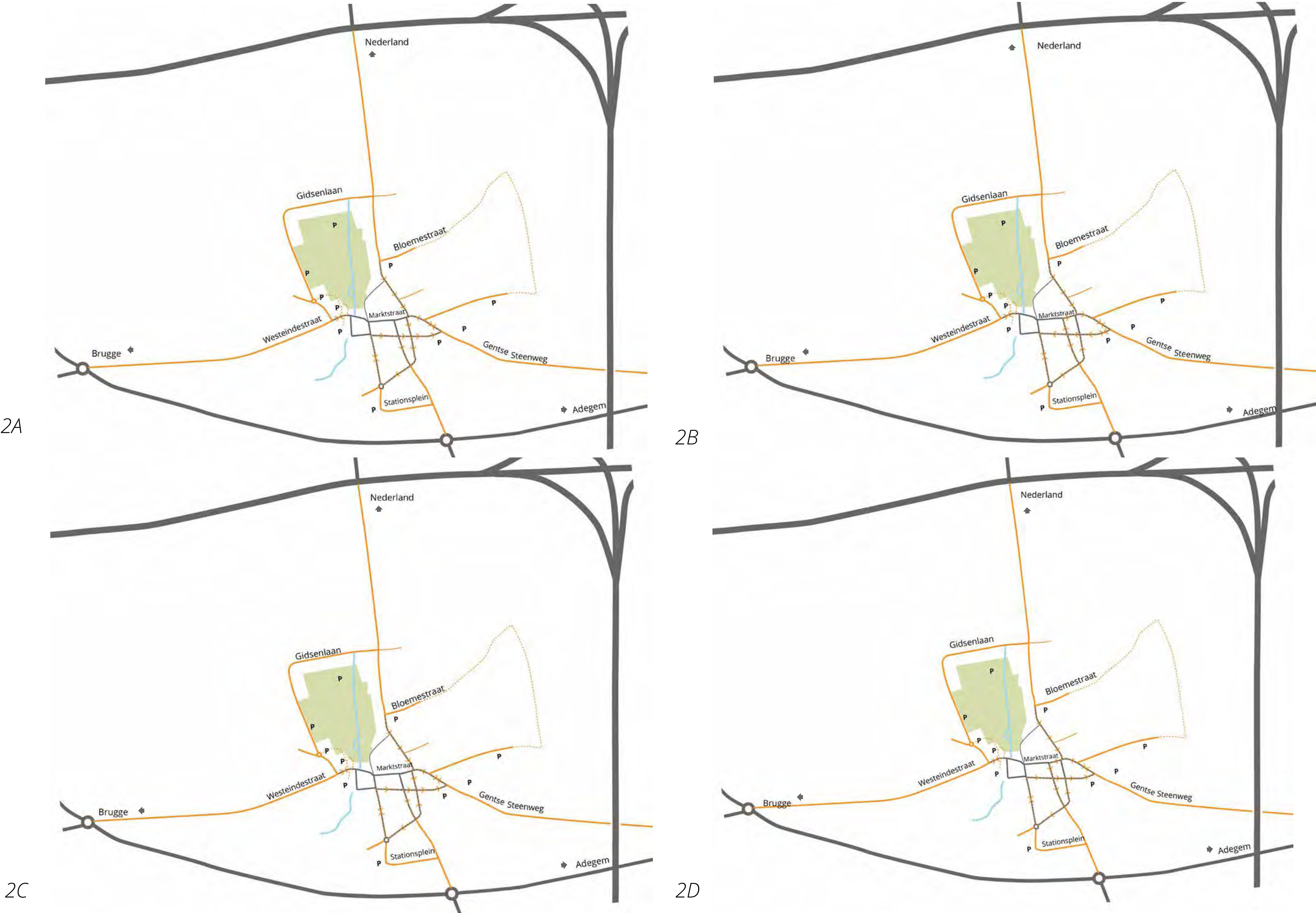
12. Circulatieplannen

Lange termijn (10 à 15 jaar)

Meer plaats geven aan voetgangers en fietsers

Vier verschillende varianten werden uitgetekend, waarbij voor parallelle straten de rijrichting wijzigt.

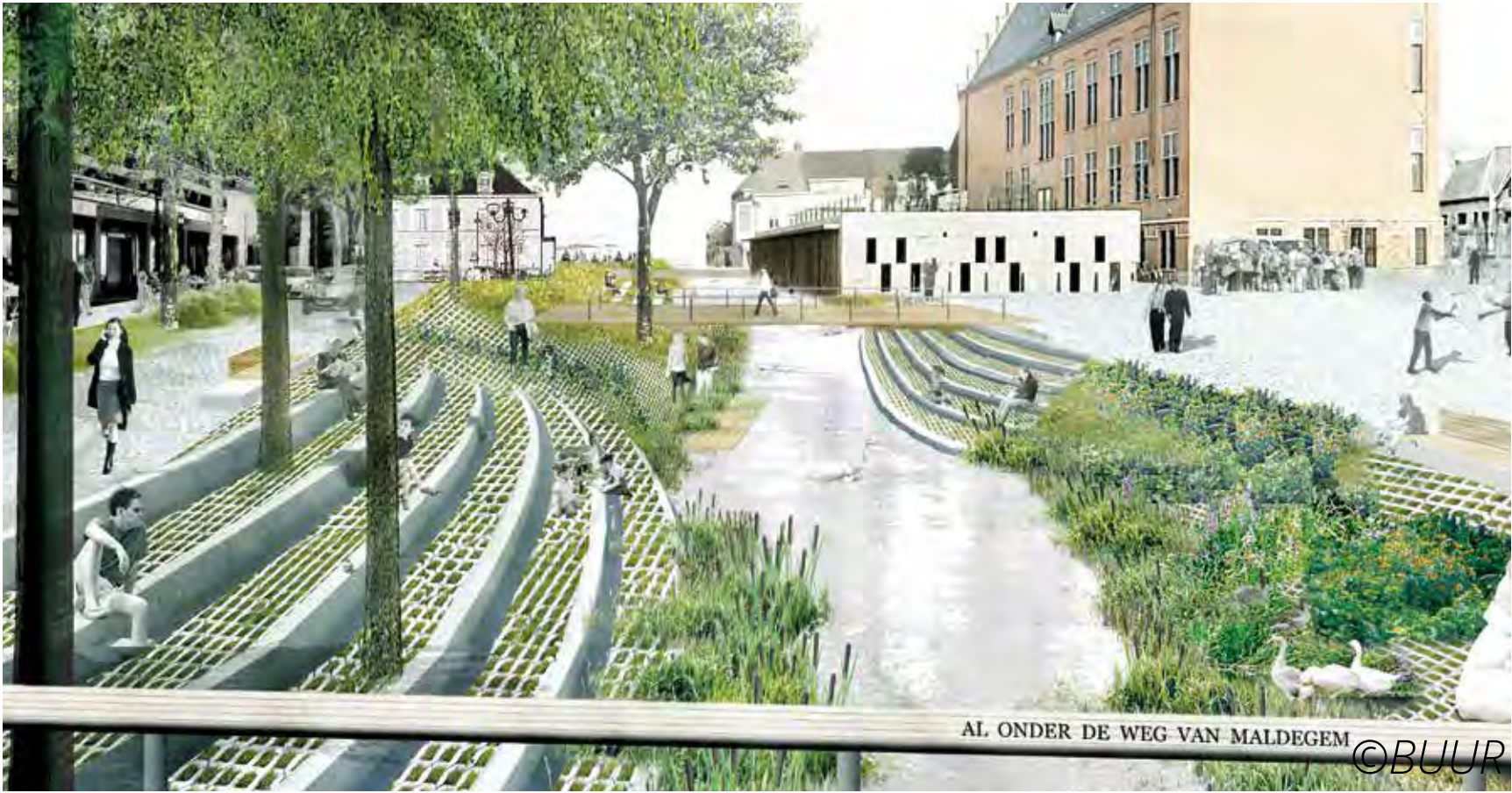
Vanuit alle richtingen blijft het mogelijk om op korte afstand bij het centrum te parkeren.



Circulatieplannen lange termijn



Beeld uit Masterplan Maldegem 2050
Hoe de Markt er zou kunnen uitzien.



Beeld uit Masterplan Maldegem 2050
Hoe de Markt er zou kunnen uitzien.