

Mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem

Fase 3 - Beleidsplan

Oktober 2004

Opdrachthouder :
Iris consulting



Opdrachtgever:

Gemeente Sint-Martens-Latem



MOBILITEITSPLAN SINT-MARTENS-LATEM – FASE 3 BELEIDSPLAN _____

Colofon

Opdrachtgever _____ **Gemeente Sint-Martens-Latem**
Opdrachthouder _____ **iris consulting**
Projectmanager _____ **Valère Ceysens**
Projectleiding _____ **Art Feitsma**
Projectmedewerkers _____ **Leen Schaerlaekens, Paul Arts**
Datum _____ **oktober 2004**

Inhoud

<i>0. Inleiding</i>	<i>4</i>
0.1 Opdracht	4
0.2 Convenantsregeling	4
0.3 Vergaderingen	5
1. Opbouw van een duurzaam mobiliteitsbeleid	7
1.1 De scenario's kort samengevat	7
1.1.1 Scenario 1 - Trendscenario	7
1.1.2 Scenario 2 - Sint-Martens-Latem buitengemeente	8
1.1.3 Scenario 3 - Sint-Martens-Latem interstedelijk	9
1.2 Evaluatie scenario's	10
1.2.1 Evaluatie Scenario 1 - Trendscenario	11
1.2.2 Evaluatie Scenario 2 - Sint-Martens-Latem buitengemeente	11
1.2.3 Evaluatie Scenario 3 - Sint-Martens-Latem interstedelijk	11
1.3 Keuze duurzaam scenario	11
2. Beleidsscenario	13
2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	15
2.1.1 Bebouwde ruimte	15
2.1.2 Economische ruimte	17
2.1.3 Open ruimte	18
2.2 Werkdomein B: Mogelijke ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per vervoerswijze	19
2.2.1 Categorisering	19
2.2.2 Auto	24
2.2.3 Openbaar vervoer	27
2.2.4 Fiets	32
2.2.5 Voetganger	38
2.2.6 Goederenvervoer	40

2.3	Werkdomein C: Mogelijk programma van ondersteunende en flankerende maatregelen	41
2.3.1	Informatie en educatie	41
2.3.2	Sensibilisatie	42
2.3.3	Controle.....	42
2.3.4	Formalisatie	42
2.3.5	Verkeersmanagement.....	43
2.4	Samenvattende tabel: bouwstenen beleidsscenario	45
2.5	Maatregelen	50
2.5.1	Van beleidsscenario naar maatregelen	50
2.5.2	Maatregelentabel.....	50

Kaarten

Kaart 1	Beleidsscenario – overzicht.....	14
Kaart 2	Beleidsscenario – wegcategorisering.....	21
Kaart 3	Parkeervoorzieningen in Sint-Martens-Latem	26
Kaart 4	Situering plangebieden en afbakening Grootstedelijk Gebied Gent	28
Kaart 5	Beleidsscenario - openbaar vervoer.....	31
Kaart 6	Fietswegen op bovenlokaal niveau	33
Kaart 7	Toeristische routes	34
Kaart 8	Uitwerking lokaal fietsroutenetwerk en netwerk van voetwegen.....	37

0. Inleiding

0.1 Opdracht

Het gemeentebestuur van Sint-Martens-Latem heeft in het kader van het Mobiliteitsconvenant de opdracht verleend aan *iris consulting* een mobiliteitsplan op te maken.

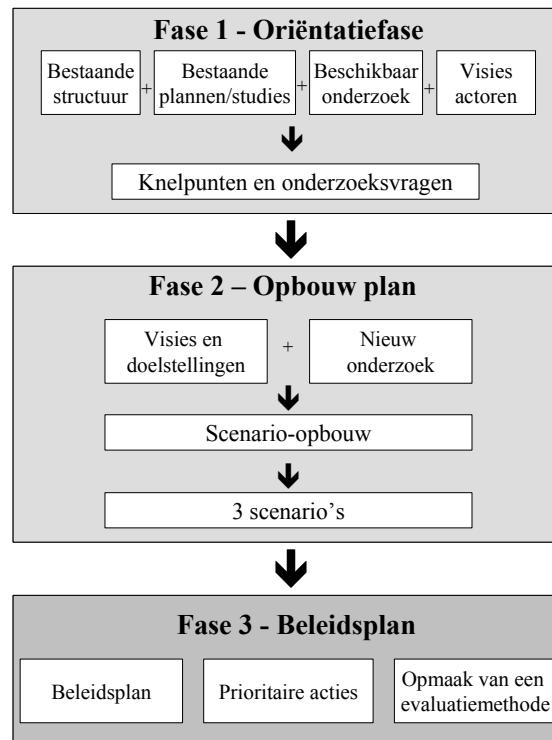
Het doel van het mobiliteitsplan is een bijdrage te leveren aan de verhoging van de verkeersveiligheid, de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de beheersing van de vervoersvraag.

0.2 Convenantsregeling

Uitgangspunt van een mobiliteitsconvenant is een planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblematiek. De verantwoordelijkheid voor deze problematiek wordt gedeeld tussen drie betrokken partijen: het Vlaamse Gewest, de gemeentelijke overheid en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Een mobiliteitsconvenant bestaat uit een overkoepelend moederconvenant waarin algemene afspraken worden gemaakt. De bepalingen van dit convenant vormen een verplicht kader voor uitvoeringsconvenants in de vorm van bijakten van het moederconvenant, waarin de drie betrokken partijen specifieke afspraken aangaan.

Conform de richtlijnen bestaat het mobiliteitsplan uit de drie delen oriëntatiefase, opbouw van het plan en beleidsplan. Per deel zijn verschillende stappen te zetten zoals volgend schema aangeeft:



In **fase 1** (oriëntatiefase) van de opmaak van het mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem is een inventarisatie gemaakt van reeds beschikbaar relevant onderzoek. In het verlengde hiervan en gekaderd binnen de doelstellingen zijn suggesties voor bijkomend onderzoek gedaan.

De oriëntatiefase heeft geleid tot een oriëntatienota, conform verklaard door de auditcommissie van juni 2002.

In **fase 2** (opbouw van het plan) werd dit bijkomend onderzoek uitgevoerd en gebruikt om verschillende scenario's te ontwikkelen. Deze scenario's zijn gericht op een duurzame mobiliteit en kaderen binnen de algemene doelstelling van het mobiliteitsplan, namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het beheersen van de vervoersvraag.

De opbouw van het plan is geauditeerd in mei 2004.

In deze fase van het mobiliteitsplan (**fase 3** – het beleidsplan) wordt een scenario gekozen en verder uitgewerkt. Tevens wordt hieraan het beleid gekoppeld: een lijst met maatregelen, tijdpaden, prioriteiten en verantwoordelijken, voorzien van een controle en evaluatie methode.

0.3 Vergaderingen

Volgende tabel geeft aan de hand van de verschillende vergaderdata van de GBC en de bijeenkomsten van de PAC Oost-Vlaanderen een beeld van het procesverloop tot dusver.

In de periode najaar 2002 tot najaar 2003 heeft het project nagenoeg stilgelegen. Dit had mede van doen met het nemen van het gemeentelijk besluit om extra onderzoek uit te laten voeren.

Tabel 1 Overzicht van het planproces

Juli 2001	opdrachtverlening tot opmaak van gemeentelijk mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem aan <i>iris-consultng</i>
Oktober 2001	GBC
November 2001	GBC
December 2001	GBC
Feb 2002	Oriëntatienota voorlopig conform verklaard door PAC
Juni 2002	Oriëntatienota conform verklaard door PAC
Augustus 2002	Schorsing 2 maanden i.f.v. besluit bijkomend onderzoek
November 2003 – februari 2004	Uitvoering bijkomend onderzoek
Maart 2004	GBC Synthesenota
April 2004	GBC Synthesenota
Mei 2004	PAC Synthesenota
Juni 2004	GBC Scenariokeuze
Juli 2004	GBC Beleidsplan

1. Opbouw van een duurzaam mobiliteitsbeleid

In dit hoofdstuk worden de krachtlijnen van elk scenario kort weergegeven (met onderverdeling naar de 3 werkdomeinen : ruimtelijk, verkeerskundig en flankerend) zodat vervolgens de keuze van het scenario kan worden toegelicht.

1.1 De scenario's kort samengevat

Bij het uitwerken van het mobiliteitsplan is uitgegaan van drie scenario's, waarvan één trendscenario en twee duurzame scenario's. Deze worden in de volgende paragrafen kort besproken.

1.1.1 Scenario 1 - Trendscenario

Het trendscenario geeft een idee over de mobiliteitssituatie indien het beleid, zoals gevoerd werd vóór de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997), wordt verder gezet.

Volgende ontwikkelingen situeren zich binnen dit scenario:

Werkdomein A (Ruimtelijk)

- Uitdijning bovenlokale functies
- Woonuitbreiding
- Geen concentratie handelsactiviteiten
- Spontane ontwikkeling recreatie en toerisme
- Versnippering landbouw- en natuurgebieden wordt tegengegaan

Werkdomein B (Verkeerskundig)

- Geen wegencategorisering
- Geen maatregelen weren doorgaand verkeer uit kernen
- Geen uitbouw openbaar vervoer (OV) i.f.v. basismobiliteit
- Fietsroutes gefragmenteerd

Werkdomein C (Ondersteunende en flankerende maatregelen)

In het trendscenario worden er geen flankerende maatregelen genomen.

1.1.2 Scenario 2 - Sint-Martens-Latem buitengemeente

De ontwikkelingen in Sint-Martens-Latem situeren zich bij Scenario 2 *Sint-Martens-Latem buitengemeente* binnen de groene Leievallei en de functionele gerichtheid van de gemeente op Gent. In dit duurzame scenario dient Sint-Martens-Latem als buitengemeente volgende ruimtelijke, verkeerskundige en flankerende maatregelen te realiseren met het oog op een duurzame mobiliteit:

Werkdomein A (Ruimtelijk)

- Enkel lokale voorzieningen in kernen
- Geen woonuitbreiding
- Halt baanwinkels en grootschalige handelsactiviteiten
- Sturing recreatie en toerisme, vnl. zachte recreatie
- Maximaal behoud aaneengesloten landbouw- en natuurgebieden

Werkdomein B (Verkeerskundig)

- Voorstel wegcategorisering
 - lokale wegen **type 1**:
 - N437: Pontstraat – Klapstraat
 - Kapt. K.Maenhoutstraat
 - lokale weg **type 2**:
 - Ph. De Denterghemlaan – Latemstraat
 - Golfiaan
 - Moeistraat
 - Keistraat
 - Lindenstraat
 - Nelemeersstraat – Brakelstraat – Heidebergen – Koperstraat
 - Mortelputstraat
 - Muldersdreef – Brandstraat tot aan kruising Twee Dreven
 - Twee Dreven (beide zijden N43)
 - Broekstraat
 - lokale weg **type 3**: overige
- Weren doorgaand verkeer uit kernen + zone-30 rond scholen
- Geen uitbreiding parkeerplaatsen in kernen + P&R aan haltes OV
- Uitbouw OV i.f.v. Basismobiliteit (bv. vraagafhankelijk OV)
- Verkeerslichtenbeïnvloeding N43 + busbaan naar Gent
- Ontsluiting SML richting De Pinte speciale aandacht P&R-voorzieningen
- => ! Multimodaliteit!

- Wegwerken ontbrekende schakels fietsroutes / netwerk voetwegen; netwerkdenken
- Verbeteren oversteekbaarheid N43/N437 voor fietsers en voetgangers; herinrichting voet- en fietspaden; veiligheid

Werkdomein C (Ondersteunende en flankerende maatregelen)

- Informatie en educatie: Informatieavonden, Internetsite, Tentoonstelling, Gemeenteblad, Informatie bezoekers
- Sensibilisatie: carpoolen, OV, fiets, voetgangers, handhaving
- Formalisatie: uitbouw gemeentelijke verkeersdienst, meldpunt mobiliteitsproblemen, overleg randgemeenten, afstemming mobiliteit en ruimtelijke ordening

1.1.3 Scenario 3 - Sint-Martens-Latem interstedelijk

De ontwikkelingen in Sint-Martens-Latem situeren zich bij scenario 3 *Sint-Martens-Latem interstedelijk* binnen de doelstelling van de gemeente om zich te ontwikkelen als interstedelijke gemeente tussen Gent en Deinze. In dit duurzame scenario dient Sint-Martens-Latem als randstedelijke gemeente volgende ruimtelijke, verkeerskundige en flankerende maatregelen te realiseren met het oog op een duurzame mobiliteit:

Werkdomein A (Ruimtelijk)

- Aanbod lokale voorzieningen iets uitgebreider dan in scenario 2
- Maximale aansnijding woonuitbreiding Hooglatem
- Functievermenging en inbreiding rond N43
- Sturing recreatie en toerisme, vnl. musea en alternatieve bereikbaarheid
- Versnippering landbouw- en natuurgebieden wordt zoveel mogelijk tegengegaan

Werkdomein B (Verkeerskundig)

- Voorstel wegcategorisering
 - Aanpassing voorstel **secundaire weg N43 t.o.v. PRS:**
 - secundaire weg II: van de gemeentegrens (richting Deinze) tot aan de grens van grootstedelijk gebied Gent (net voor Twee Dreven) i.p.v. tot aan de Golfiaan zoals in het PRS
 - secundaire weg III: van gemeentegrens (richting Gent) tot aan de grens van grootstedelijk gebied Gent (net voorbij Twee Dreven) i.p.v. tot aan de Golfiaan zoals in het PRS
 - lokale wegen **type 1:**
 - N437: Pontstraat – Klapstraat
 - Ph. De Denterghemlaan – Latemstraat
 - Mortelputstraat
 - Golfiaan

- Kapt. K.Maenhoutstraat
- Moeistraat
- Keistraat
- lokale wegen type 2:
 - Lindenstraat
 - Nelemeersstraat – Brakelstraat – Heidebergen – Koperstraat
 - Muldersdreef – Oude Vierschaarstraat (richting X. De Cocklaan)
 - Twee Dreven (ten zuiden van N43)
 - Broekstraat
- lokale weg **type 3**: overige
 - Weren doorgaand verkeer uit kernen + zone-30 rond scholen
 - Selectieve verhoging parkeerplaatsen in kernen + randparkings aan N43: t.h.v. sportzone Lijnstraat; t.h.v. rond punt Pontstraat
 - Uitbouw OV i.f.v. basismobiliteit
 - Verkeerslichtenbeïnvloeding N43 + busbaan naar Gent; Verbeterde OV-verbinding omliggende kernen/Hooglatem
 - Wegwerken ontbrekende schakels fietsroutes / netwerk voetwegen; netwerkdenken
 - Verbeteren oversteekbaarheid N43/N437 voor fietsers en voetgangers; herinrichting voet- en fietspaden; veiligheid

Werkdomein C (Ondersteunende en flankerende maatregelen)

- Informatie en educatie: Informatieavonden, Internetsite, Tentoonstelling, Gemeenteblad, Informatie bezoekers
- Sensibilisatie: carpoolen, OV, fiets, voetgangers, handhaving
- Formalisatie: uitbouw gemeentelijke verkeersdienst, meldpunt mobiliteitsproblemen, overleg randgemeenten, afstemming mobiliteit en RO

1.2 Evaluatie scenario's

Deze scenario's werden geëvalueerd op hun wenselijkheid in het kader van de vooropgestelde doelstellingen inzake:

- het verzekeren van een goede bereikbaarheid van de kernen van Sint-Martens-Latem
- het garanderen van de verkeersleefbaarheid in Sint-Martens-Latem
- het verzekeren van de verkeersveiligheid in de gemeente

1.2.1 Evaluatie Scenario 1 - Trendscenario

Dit scenario kan op korte termijn een aantal problemen opvangen, maar de autodruk op de doorgaande assen (N43 en N437) leveren problemen inzake leefbaarheid en veiligheid. Ook de bereikbaarheid van de kernen en de leefbaarheid en veiligheid van woon- en verblijfsgebieden komen in het gedrang.

De woonwijken zullen in Sint-Martens-Latem enkel op autobereikbaarheid gericht zijn en zullen zich geïsoleerd van elkaar en van de dagelijkse voorzieningen ontwikkelen.

1.2.2 Evaluatie Scenario 2 - Sint-Martens-Latem buitengemeente

Vooraf het weren van grootschalige activiteiten en andere ontwikkelingen die verkeer aantrekken zijn gunstig voor de verkeersleefbaarheid en de veiligheid. Verder staan het behoud en zelfs versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het groene karakter van de gemeente voorop. Doch mogen de noodzakelijke ontwikkelingen in de rand van Gent niet te veel worden tegengaan en dient er bijkomende dynamiek in de gemeente worden voorgesteld. Dynamische evoluties en duurzaamheid dienen wel samen te gaan.

1.2.3 Evaluatie Scenario 3 - Sint-Martens-Latem interstedelijk

Scenario 3 leunt het meeste aan bij de huidige situatie en de ontwikkelingen in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. De gefaseerde aansnijding van de woonuitbreidingsgebieden van Hooglatem komen tegemoet aan de vraag naar woningen. Doch dient de bijkomende verkeersdruk van deze ontwikkelingen beperkt te worden en moet –zoals ook algemeen- aandacht gaan naar het openbaar vervoer en de zachte weggebruiker zodat de leefbaarheid en de veiligheid kan worden gewaarborgd. Ook de ontwikkelingen op het vlak van toerisme en recreatie dienen te worden gestuurd.

In dit scenario ligt het risico in de ruimtelijke en verkeersdruk die uitgaat van de ontwikkelingen wat ook de bereikbaarheid van de voorzieningen en kernen kan bedreigen. Voorwaarde om de ontwikkelingen te ondersteunen is dan ook het beveiligen en versterken van de interne ruimtelijke en verkeersstructuur, de openbaar vervoersverbindingen met Gent, Deinze, De Pinte en de overige kernen in de omgeving en het optimaliseren van de parkeervoorziening langs de N43. Daarnaast worden ook de verbindingen voor de zwakke weggebruiker geoptimaliseerd.

1.3 Keuze duurzaam scenario

Naar aanleiding van de synthesesnota uit de tweede fase van het mobiliteitsplan werd in de begeleidingscommissie gediscussieerd over het voorkeursscenario. Aangezien beide duurzame scenario's voor- en nadelen hebben, werd door de begeleidingscommissie een beleidsscenario

samengesteld door middel van bouwstenen uit beide duurzame scenario's uit fase 2.

Het beleidsscenario kenmerkt zich in het algemeen door een beperkte maar duurzame groei van de gemeente Sint-Martens-Latem. De ontwikkelingen dienen zich immers in een duurzaam kader te situeren. De woonuitbreidingsgebieden van Hooglatem worden gefaseerd aangesneden, de kernen dienen voorzien te worden van lokale voorzieningen met de bedoeling het aantal verplaatsingen te beperken en de modal split te beïnvloeden. Bovenlokale functies worden niet in de kernen aangetrokken. Ook de natuurgebieden dienen in elk geval te worden gevrijwaard van andere ontwikkelingen. Op de N43 zijn inbreiding en functievermenging twee kernbegrippen en deze gemengde as (handel, wonen) moet als optimaal openbaar vervoersas worden uitgebouwd. Veilige oversteken voor de zwakke weggebruiker zijn een must. Ook de verbinding met De Pinte en de ontsluiting van de kernen moet van hoogstaande kwaliteit zijn.

Aandacht gaat naar duurzame mobiliteit: openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd en de zachte weggebruiker krijgt meer ruimte, de auto wordt teruggedrongen en uit de kernen geweerd (met randparkings op de N43). Dit moet immers de bereikbaarheid van de kernen, musea en voorzieningen garanderen en de verblijfsgebieden een grotere leefbaarheid bieden.

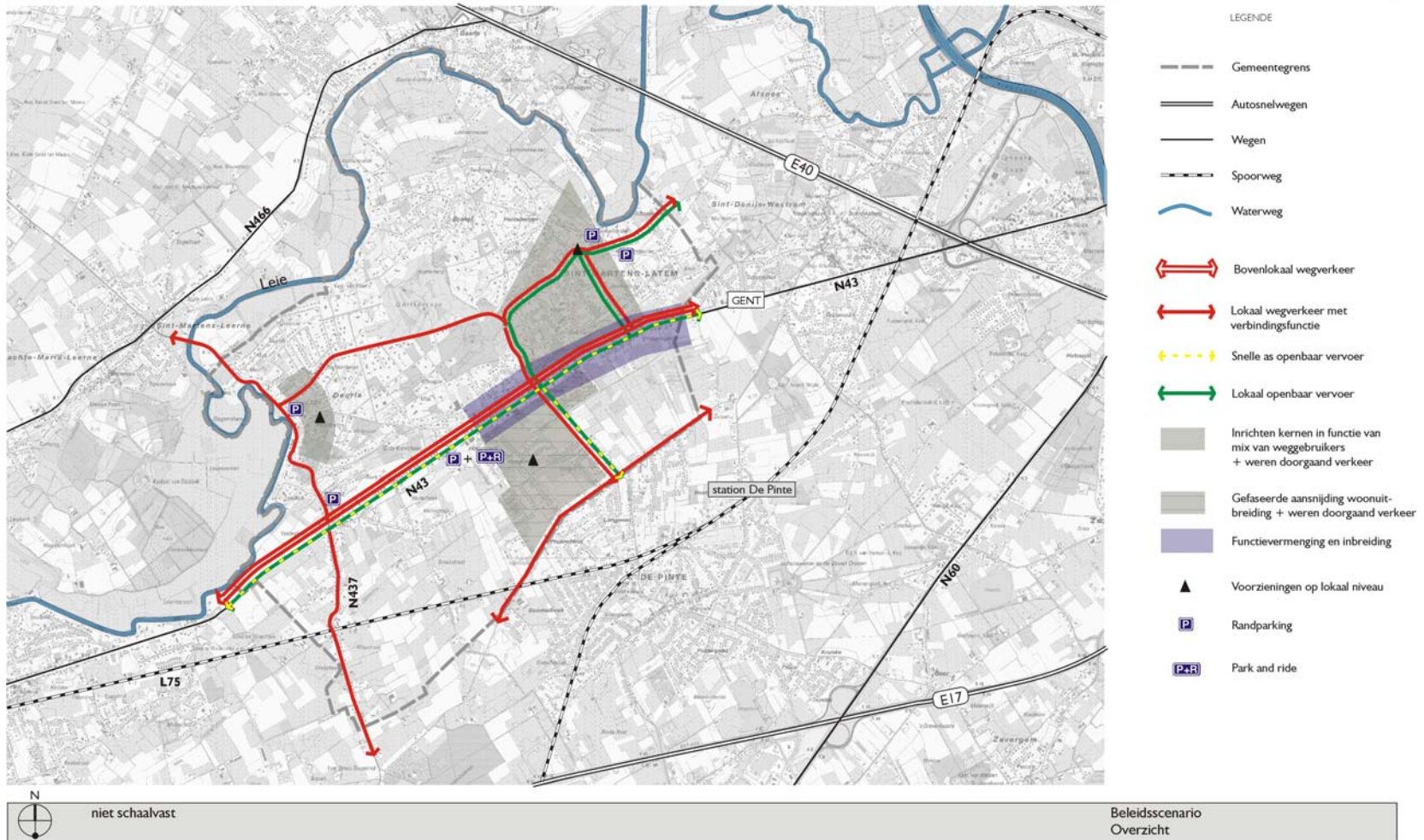
Volgend hoofdstuk geeft een nauwkeurig overzicht van de gekozen bouwstenen van het beleidsscenario.

2. Beleidsscenario

In de gemeentelijke begeleidingscommissie werd de discussie gevoerd over het voorkeursscenario, dat hieronder wordt weergegeven. Na aanvaarding van het voorkeursscenario door de GBC kan het voorkeursscenario de titel *Beleidsscenario* meekrijgen. Wederom wordt de indeling ruimtelijk, verkeerskundig en flankerend gehanteerd, conform het mobiliteitshandboek.

Kaart 1 *Beleidsscenario – overzicht* geeft een algemeen overzicht van de gewenste ontwikkelingen in het beleidsscenario.

Kaart 1 Beleidsscenario – overzicht



Beleidsscenario
 Overzicht



Project: Mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem
 Opdrachtgever: Gemeente Sint-Martens-Latem
 Projectleider: V. Ceysens
 Tekenaar: SVH
 Bestand/versie: SML-beleidsscenario
 Dossiernummer: N0043
 Controle: december 2004
 Goedkeuring:
 Bron: OC Gls
 Kaartnummer: I

2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

2.1.1 Bebouwde ruimte

Kernversterking (voorzieningen)

Bedrijvigheid in de centrumkern kan voor zover deze verenigbaar is met de omgeving. Een verweving van functies dient te worden nagestreefd. De kernen dienen verder ontwikkeld te worden in hun verzorgende functie qua kleinhandel en diensten op gemeentelijk niveau. Deze bundeling heeft als voordeel dat alle voorzieningen zich bij elkaar bevinden en schept potenties voor het concentreren van ondersteunende infrastructuur zoals fietsenstallingen. Lokale voorzieningen zoals een bakker en krantenwinkel dienen dus in de kernen te worden voorzien. Deurle krijgt in dit opzicht een basisaanbod voor het dorp en voor een deel van het woonbos. Ook in Hooglatem dient het basisaanbod te worden voorzien. Dit vermijdt veelvuldige korte verplaatsingen en vermindert ook het aantal kruisingen van de N43. Bovendien worden zo de omliggende gebieden en het binnengebied gespaard van mogelijke overlast. In die gebieden primeert immers de woonfunctie. Ook moeten de lokale elementen voor sport, recreatie en jeugdactiviteiten verder in de kernen uitgebouwd worden.

Bovenlokale functies zijn in de kernen niet gewenst, aangezien deze ruimschoots in Gent en Deinze aanwezig zijn, waarop Sint-Martens-Latem voor dergelijke functies op gericht blijft.

Voor de ruimtelijke grens van de kernen verwijzen we naar het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan waarin de afbakening van de kernen werd opgesteld.

woonuitbreiding

De woonuitbreidingsgebieden in Hooglatem worden gefaseerd aangesneden. Ook voor de nieuwe woonuitbreidingsgebieden blijft de functionele gerichtheid op Gent en Deinze belangrijk als uitgangspunt. In Hooglatem dienen er dus geen bovenlokale functies te worden voorzien, enkel lokale voorzieningen.

Ook lintbebouwing dient als woonuitbreiding absoluut te worden tegengegaan. Verlinting zorgt immers voor een breuk in het landschap en een versnippering van de open ruimte. In de reeds bestaande linten kan de juridische voorraad wel verder aangesneden worden echter met een beperkte dichtheid.

wooninbreiding

Waar mogelijk dienen er maatregelen te worden genomen voor kernversterkende wooninbreiding, namelijk een meer geconcentreerde bebouwing. Het gaat hierbij niet om het verder opsplitsen van reeds bestaande percelen, maar wel om het gebruiken van braakliggende,

tussenliggende percelen en om de diversifiëring van de woonfunctie. Het behoud van een lage dichtheid in het woonbos is wel een prioriteit.

Inrichting schoolomgevingen

Schoolomgevingen dienen te worden heringericht in functie van voetgangers en fietsers: veiligheid en netheid staan centraal. Ruimtelijk dienen de automobilisten erop attent gemaakt te worden dat zij de omgeving van een school naderen (door bijvoorbeeld een goed zicht op de schoolpoort, brede voetpaden,...). Daarnaast moet er ook een duidelijke signalisatie worden aangebracht die éénduidig de automobilisten waarschuwt voor het naderen van een schoolomgeving en ze aansporen tot extra voorzichtig rijgedrag. Ook dient er aandacht te worden besteed aan ruimte voor het wegbrengen en afhalen van kinderen. Voetpaden en oversteekvoorzieningen, markering en signalisatie, verlichting, hekjes, verkeersdrempels zijn dan aandachtspunten.

Verder dient er aandacht te gaan naar de veiligheid op de schoolroutes. In Deurle gaat het om de gemeentelijke kleuter- en lagere scholen in de Dorpsstraat en de Ph. Denterghemlaan; in Latem om de gemeentelijke kleuter- en lagere school in de Burgemeesterstraat, de gemeentelijke kleuterschool in de Twee Dreven, de vrije basisscholen Sancta Maria in de Latemstraat en de Simonnetschool in de Maenhoutstraat.

Inrichting wegen in functie van de categorisering

Wegen dienen ingericht te worden naargelang de categorie die zij krijgen toebedeeld (voor de categorisering zelf: zie verder).

De inrichting van de weg heeft tot doel:

- De categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar te maken;
- De integratie van de weg in de omgeving te verbeteren;
- Ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan;
- Duurzaam veilig te zijn; m.a.w. ongevallen voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval beperken en dit voor alle weggebruikers.

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

Inrichting kern in functie van de doelgroep

De kernen moeten ingericht worden met speciale aandacht voor fietsers, openbaar vervoer én voetgangers. De auto dient geen prioriteit meer te krijgen, maar extra aandacht dient te gaan naar voorzieningen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Een kwalitatief hoogwaardig openbaar domein moet hierbij helpen.

2.1.2 Economische ruimte

Concentratie handelsactiviteiten

De lokale handel en diensten dienen voornamelijk in de kernen geconcentreerd te worden. De activiteitenring in de kern van Latem zoals voorgesteld in het GRS is hierbij een belangrijk concept. Ook de N43 zal als een belangrijke handelsas functioneren. Toch mag de draagkracht niet worden overschreden en moet functievermenging ook in de 'handelsgebieden' worden nagestreefd. De ontwikkeling van deze handel- en dienstenfuncties langs de N43 is in het beleidsscenario belangrijk als drijfkracht achter de functie van de gemeente als interstedelijke gemeente. Deze ontwikkeling van handelsactiviteiten zal langs de N43 voornamelijk tussen de gemeentegrens met Gent tot aan de grens van het grootstedelijk gebied Gent (net voorbij Twee Dreven) plaatsvinden, namelijk dat gedeelte van de N43 waarvoor het voorstel wordt gedaan om dat als secundaire weg III te categoriseren (zie verder bij wegcategorisering) en waar een optimale openbaar vervoersverbinding wordt voorzien. Een bestemming van de mix langs de N43, zowel naar functies (handel, wonen, horeca) als naar schaal (lokaal, bovenlokaal) wordt in het beleidsscenario nagestreefd. Functievermenging en inbreiding zijn belangrijke ankers bij de ontwikkelingen rond de N43.

Activiteiten langs de N43 kunnen in het beleidsscenario dus wel verder evolueren, maar enkel op hun huidig niveau en indien de verweving van lokale en bovenlokale activiteiten kan behouden blijven. De activiteitenstrip mag niet evolueren tot een breuklijn in de ruimtelijk – functionele structuur van de gemeente. Daarom zal getracht worden de lokale verankering in de activiteitenstrip te versterken door het behouden van voldoende woningen en gemeentelijke voorzieningen langs de N43.

Economische ontwikkelingen worden dus in de eerste plaats gericht op het behoud en het sturen van de aanwezige economische activiteiten. De activiteitenstrip langs de N43, de land- en tuinbouw, het cultureel toerisme en de horeca blijven de bouwstenen voor de lokale economie.

Bedrijventerreinen en zonevreemde bedrijven

De gemeente wenst geen nieuwe ontwikkelingen van industrie of KMO's, uitgezonderd de ruimtelijk zeer beperkte herlokalisatie van zonevreemde bedrijven.

De Vlasfabriek is uitdovend en dient op termijn herbestemd te worden naar woonfunctie.

Toerisme en recreatie

Toerisme en recreatie mogen verder ontwikkeld worden, maar deze ontwikkeling mag niet ten koste gaan van de natuurlijke en landschappelijke waarden. De natuurlijke draagkracht mag zeker niet overschreden worden. Bereikbaarheid te voet, met de fiets, per openbaar vervoer of per boot staat voorop.

Ter hoogte van de Lijnstraat – N43 wordt de nieuwe sportzone ontwikkeld, met aandacht voor alternatieve bereikbaarheid (halte en frequentie openbaar vervoer, fietsenstallingen).

De aanwezige musea, galerijen en horeca krijgen de mogelijkheid om verder geëxploiteerd te worden. De activiteiten mogen echter de ruimtelijke draagkracht niet overschrijden. Een te sterke bundeling of uitbreiding op één locatie is daarom niet wenselijk. Aandacht moet gaan naar een alternatieve bereikbaarheid van deze locaties per bus, fiets, te voet of per boot en naar de kwaliteit van het openbaar domein, het conserveren van waardevolle historische gebouwen, het bewaren van de natuurlijke waarden en het groene karakter van het woonbos en de Leievallei. Een fiets- en wandelroute langsheen de musea, galerijen, waardevolle gebouwen en mooie plekjes in de natuur is een aanrader. Om de parkeerdruk in de kernen en bij de toeristische trekpleisters tegen te gaan, dienen 2 randparkings langs de N43 te worden voorzien (ter hoogte van de sportzone Lijnstraat en ter hoogte van het rond punt N43 – Pontstraat).

2.1.3 Open ruimte

Landbouw

De versnippering van de aaneengesloten landbouwgebieden dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan door concentratie/wooninbreiding, maatregelen in kader van zichtlijnen, ...

Natuur

Waardevolle groengebieden en open ruimte dienen zo veel mogelijk behouden te blijven. Op het grondgebied van Sint-Martens-Latem mag woonuitbreiding niet ten koste gaan van natuurgebieden. Verdere versnippering van de open ruimte wordt tegengegaan. Voor de problematiek van de zonevreemde woningen, bedrijven en andere activiteiten in de open ruimte zal een duurzame oplossing gezocht worden.

2.2 Werkdomein B: Mogelijke ontwikkelingen voor verkeersnetwerken per vervoerswijze

2.2.1 Categorisering

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

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

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

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

Voor Sint-Martens-Latem zijn zeker volgende hoofdwegen en knooppunten van belang: de E40/A10 met knooppunten te Nevele, Baarle en Sint-Denijs-Westrem en de E17/A14 met knooppunten te De Pinte en Nazareth. Voor de primaire weg R4 zijn met onder andere de knooppunten in Mariakerke, Drongen en Sint-Denijs-Westrem van belang.

Voor de secundaire weg N43 wordt in het beleidsscenario volgend voorstel inzake categorisering gedaan:

- als secundaire weg II: van de gemeentegrens (richting Deinze) tot aan het kruispunt met Twee Dreven
- als secundaire weg III: van gemeentegrens (richting Gent) tot aan het kruispunt met Twee Dreven

In het PRS Oost-Vlaanderen wordt de Golfiaan immers indicatief aangegeven als grens van de secundaire weg III, maar 'bindend' is dit niet gebeurd. In de context van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt in dit beleidsscenario een voorstel tot aanpassing van de selectie van de secundaire weg III gedaan tot aan het kruispunt met Twee Dreven.

In het beleidsscenario stellen we volgende categorisering van het lokaal wegennet voor. Merk op dat bij de lokale wegen type 1 een onderscheid wordt gemaakt. We delen deze categorie immers nog op in lokale wegen type 1A (verbindingfunctie op interlokaal niveau) en type 1B (verbindingfunctie op lokaal niveau + ook ontsluitingsfunctie).

De volgende wegen worden geselecteerd als lokale wegen **type 1 (verbindingsweg)**:

Type 1A

- N437: Pontstraat – Klapstraat

Type 1B

- Kapt. K.Maenhoutstraat
- Ph. De Denterghemlaan – Latemstraat
- Mortelputstraat
- Golfaan
- Moeistraat
- Keistraat

Er is immers een duidelijk verschil tussen enerzijds het niveau van de N437, die een belangrijke verbindingfunctie heeft op intergemeentelijk niveau en anderzijds het niveau van de overige lokale wegen type 1, die een verbindingfunctie vervullen op enkel lokaal niveau, en daarbij komend ook het gebied helpen ontsluiten. Op de N437 zal de doorstroming een hogere prioriteit kennen terwijl op de overige lokale wegen type 1 de waarde leefbaarheid hoger wordt geacht.

Volgende wegen worden geselecteerd als lokale weg **type 2 (gebiedsontsluitingsweg)**:

- Lindenstraat
- Nelemeersstraat – Brakelstraat – Heidebergen - Koperstraat
- Muldersdreef – Oude Vierschaarstraat (richting X. De Cocklaan)
- Twee Dreven (ten zuiden van N43)
- Broekstraat

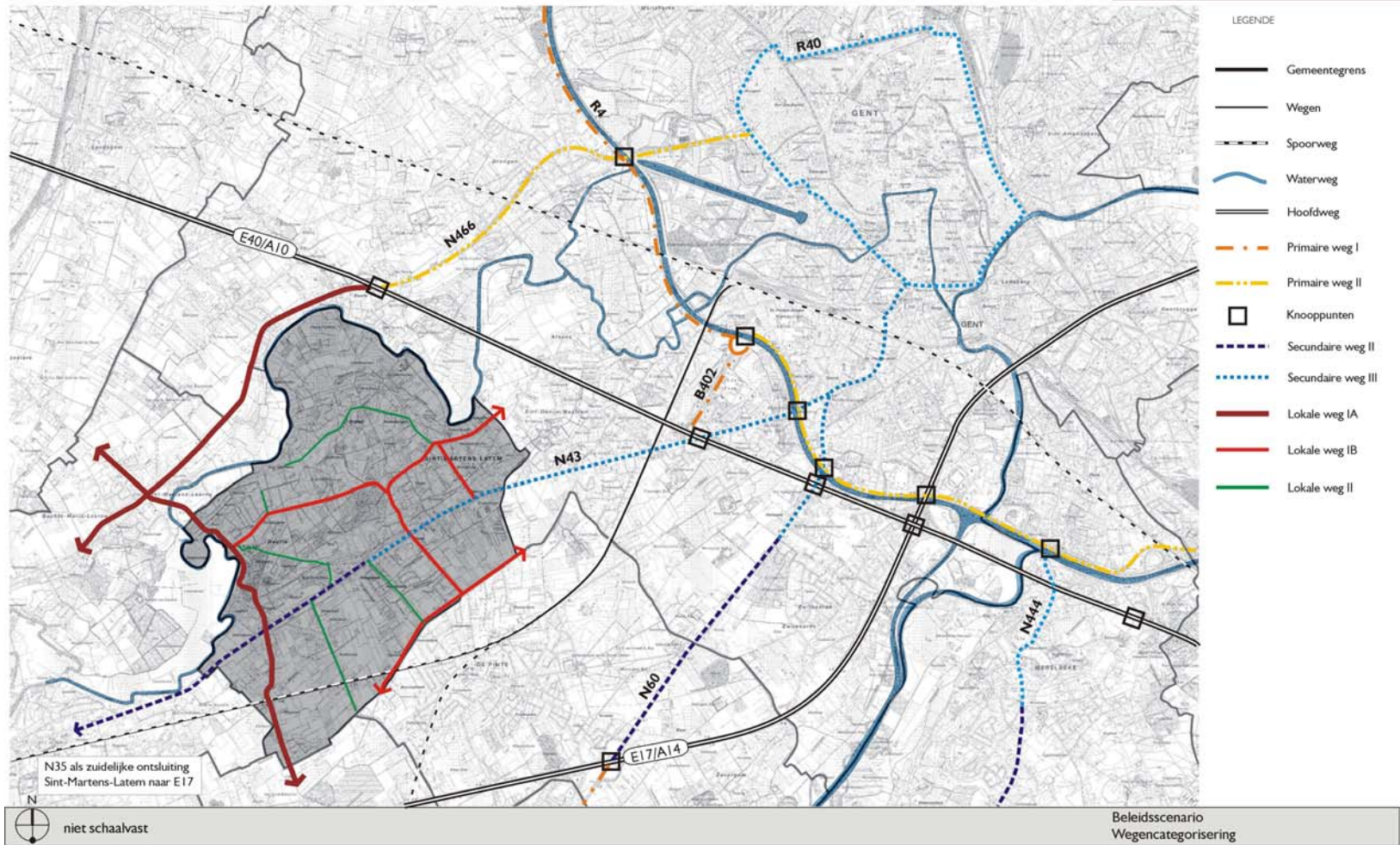
De overige wegen worden geselecteerd als lokale weg **type 3 (erftoegangsweg)**. Deze categorisering sluit zoveel mogelijk aan bij de bestaande situatie, en is dan ook bedoeld om deze te versterken.

Op Kaart 2 Beleidsscenario – wegencategorisering

is de wegencategorisering van Sint-Martens-Latem, zoals voorgesteld in het beleidsscenario, opgenomen. Op deze kaart wordt ook de categorisering van de wegen in de omgeving van Sint-Martens-Latem op hoger niveau weergegeven. Ook de lokale wegen N466 (type 1), die zorgt voor de noordelijke ontsluiting van Sint-Martens-Latem naar de E40 en de N35 die mede de zuidelijke ontsluiting van de gemeente naar de E17 voor haar rekening neemt, werden op de kaart aangeduid.

Table 1 geeft een overzicht van de categorisering van de lokale wegen met algemene eisen naar ontwerp en inrichting.

Kaart 2 Beleidsscenario – wegcategorisering



Project: Mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem
 Opdrachtgever: Gemeente Sint-Martens-Latem
 Projectleider: V. Ceysens
 Tekenaar: TV
 Bestand/versie: X
 Dossiernummer: N0043

Controle: december 2004
 Goedkeuring:
 Bron: OC Gis
 Kaartnummer: 2

Table 1 Lokale wegen met indicatie

	Type 1A: verbindingsweg (interlokaal)	Type 1B: verbindingsweg (lokaal)	Type 2: Gebiedsontsluitingsweg	Type 3: erftoegangsweg
<i>thema</i>	<i>Verbindend (interlokaal)</i>	<i>Verbindend (lokaal)</i>	<i>lokaal</i>	<i>Onderliggend wegennet</i>
Wegen m.b.t. Sint-Martens-Latem	N437: Pontstraat – Klapstraat	Kapt. K.Maenhoutstraat Ph. De Denterghemlaan – Latemstraat Mortelputstraat Golflaan Moeistraat Keistraat	Lindenstraat Nelemeersstraat – Brakelstraat – Heidebergen - Koperstraat Muldersdreef – Oude Vierschaarstraat (richting X. De Cocklaan) Twee Dreven (ten zuiden van N43) Broekstraat	Overige
Functie	Verbinden op interlokaal en lokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies Doorstroming is belangrijk, daarnaast ook aandacht voor verkeersleefbaarheid	Verbinden op lokaal niveau; ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies Kwaliteit doorstroming is ondergeschikt aan verkeersleefbaarheid	Verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau; ontsluitingsfunctie primeert, namelijk verzamelen van uitgaand verkeer naar weg van hogere orde en verdeling van ingaand verkeer in het gebied..	Verblijven en toegang geven tot aanpalende percelen; verblijfsfunctie primeert. Enkel bestemmingsverkeer, overige wordt geweerd.
Ontwerpsnelheid	70 km/u, tenzij anders vermeld	50 km/u, tenzij anders vermeld	50 km/u, tenzij anders vermeld	30 – 50 km/u
Rijstroken	2x1	2x1	bij voorkeur 2x1	1 tot 2 (verblijfsgebied)

Inrichtingseisen OV	o.a. geen nieuwe verkeersplateaus tenzij bij snelheid lager dan 70km/u; BUBEKO ¹ bushavens en BIBEKO halteren op rijbaan	o.a. wel plateaus mogelijk, BUBEKO bushavens en BIBEKO halteren op rijbaan	o.a. bushalte op rijbaan	o.a. bushalte op de rijbaan en aangepaste snelheidsremmers
Inrichtingseisen fiets	BUBEKO gescheiden fietspaden, BIBEKO aanliggend of gemengd			Gemengd, fietssuggestiestroken buitengebied <div style="text-align: right;">evt. in</div>

¹ BUBEKO: buiten de bebouwde kom; BIBEKO: binnen de bebouwde kom

2.2.2 Auto

Doorgaand verkeer weren uit kernen

Doorgaand verkeer dient uit de kernen van Latem, Deurle en Hooglatem te worden geweerd. Sluipverkeer over lokale wegen in de gemeente moet worden vermeden. Uit het kentekenonderzoek bleek dat het doorgaand verkeer op de lokale wegen op dit ogenblik beperkt is, maar ook naar de toekomst toe moet dit ontmoedigd worden. Bij de inrichting van kernen dient dan ook speciale aandacht te gaan naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en kunnen indien nodig autowerende maatregelen worden genomen.

Snelheidsregimes

Snelheidsregimes dienen in functie van de omgeving te worden ingesteld en zijn dus afhankelijk van de categorisering.

70 km/u

Deze snelheid is van toepassing op de lokale verbindingswegen buiten de bebouwde kom en op enkele delen van de secundaire wegen. In Sint-Martens-Latem is de snelheid op de gewestwegen (N43 en N437) normaal 70 km/u, doch op enkele plaatsen beperkt tot 50 km/u en zelfs tot 30 km/u in de toekomstige optie voor de Pontstraat (bochten).

50km/u

Dit snelheidsregime is algemeen van toepassing op alle situaties binnen de bebouwde kom, tenzij andere belangen een verdergaande snelheidsbeperking al dan niet noodzakelijk maken. Voor Sint-Martens-Latem betekent dit 50 km/u in het gebied ten noorden van de N43 die één grote bebouwde kom vormt. Het zuidelijk deel behoort tot een 50 km/u-zone. Ook enkele delen van de gewestwegen zijn beperkt tot 50 km/u.

30 km/u

Zone 30 dient te worden ingesteld in de schoolomgevingen. Doorgaand verkeer wil men hier immers vermijden en het bestemmingsverkeer moet oog hebben voor voetgangers en fietsers. Veiligheid van de zwakke weggebruiker is hier de prioriteit. Daarnaast is de N437 plaatselijk beperkt tot 30 km/u in de toekomstige optie voor de Pontstraat (bochten).

Parkeren

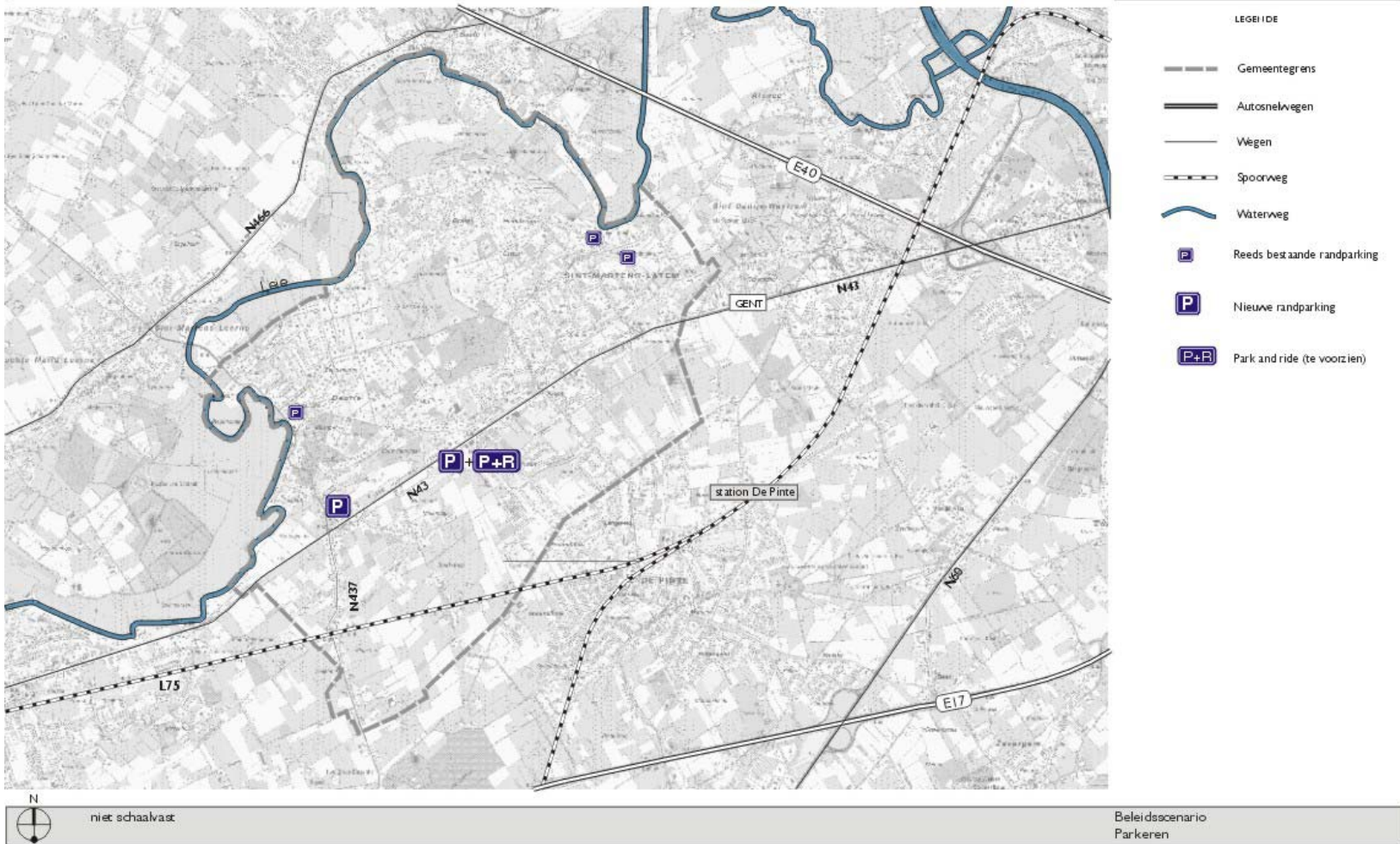
Het regelen van het parkeren is een belangrijk beleidsinstrument om de leefbaarheid te waarborgen. Het parkeerbeleid dient geïntegreerd te worden binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het systeem van parkeren moet ondersteund worden door een uit te werken parkeerverwijssystem.

Als aanzetten tot parkeren wordt het volgende voorgesteld:

- Standstill principe als uitgangspunt voor het beleid (d.w.z. grosso modo behoud van het aantal parkeerplaatsen over het ganse grondgebied van de gemeente)

- In het beleidsscenario wordt via een goede reorganisatie van de parkeerplaatsen een verschuiving naar de kernen verwezenlijkt. Dit mag echter niet leiden tot een wildgroei aan parkeerplaatsen. Mensen moeten immers gestimuleerd worden om de auto zoveel mogelijk thuis te laten en op alternatieve wijze (fiets, openbaar vervoer, te voet) richting de kernen van Sint-Martens-Latem te komen. Een goed parkeerbeleid is een essentiële beleidsleutel op gemeentelijk niveau inzake mobiliteit. Daarom, en om de verkeers- en parkeerdruk ten gevolge van toerisme en recreatie in de kernen tegen te gaan (zie vroeger), dienen 2 randparkings (t.h.v. de sportzone Lijnstraat en t.h.v. het rond punt N43 – Pontstraat) te worden voorzien. Hier is immers ook de nodige ruimte voor deze parkings aanwezig, maar voor de specifieke microlocatie dient er een nader onderzoek te worden uitgevoerd. In het algemeen dienen de parkeerplaatsen kwalitatief te worden verbeterd en zo wordt ook gewerkt aan een verfraaiing van het openbaar domein. Op volgende kaart worden de bestaande en de te voorziene parkings weergegeven.
- Deze randparkings dient men te linken aan de opstapplaatsen voor het openbaar vervoer, namelijk park and ride-voorzieningen ter bevordering van een gewijzigde modal split (toename reizigers openbaar vervoer). Multimodaliteit verdient zeker enkele infrastructurele maatregelen. De meest geschikte P&R-voorziening, rekening houdend met de beschikbare ruimte, de nabijheid van en mogelijke verbinding met de kernen, de mogelijkheid van overstap van snelvervoer op aanvullend lokaal openbaar vervoer, de mogelijke ruimtelijke integratie in de omgeving,... is deze aan de overgang van de secundaire weg II en III. Zo dient de openbaar vervoersverbinding met Gent te worden verbeterd (zie verder) en dienen er voldoende parkeergelegenheden te worden voorzien aan de transferpunten.
- Om in de woongebieden van Latem en Deurle de parkeerdruk die door deze bezoekers wordt veroorzaakt in te perken dient inzake bewonersparkeren een bewonerskaart te worden ingevoerd.

Kaart 3 Parkeervoorzieningen in Sint-Martens-Latem



Project: Mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem
 Opdrachtgever: Gemeente Sint-Martens-Latem
 Projectleider: V. Ceyssens
 Tekenaar: SVH
 Bestandversie: SHL beleidsscenario
 Dossiernummer: 110043

Control: juli 2004
 Goedgekeuring:
 Bron: OC GIS
 Kaartnummer: x

Gevaarlijke punten

Gevaarlijke punten dienen speciale aandacht te krijgen inzake verkeersveiligheid. Zowel onveilige straten als kruispunten dienen zoveel mogelijk vermeden en indien noodzakelijk heringericht te worden.

Zo wordt de Keistraat momenteel heringericht in het kader van het verhogen van de verkeersveiligheid.

Het kruispunt Twee Dreven – N43 dient te worden voorzien van verkeerslichten om het veilig oversteken van de zwakke weggebruiker te garanderen. Voetgangers- en fietsoversteken moeten worden voorzien, evenals een goede lichtenregeling voor de zwakke weggebruiker. Ook op volgende kruispunten dienen de oversteken voor de zwakke weggebruiker te worden verbeterd inzake lichtenregeling, voorzieningen, ...:

- N43 – Golflaan/Moeistraat,
- N43 – K. Kapt. Maenhoutstraat
- N43 – Lijnstraat – Oude Vierschaarstraat (na uitbouw sportcomplex)

Aan de volgende kruispunten zullen aanpassingen moeten gebeuren, ter verhoging van de algemene verkeersveiligheid (voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en/of voetgangers):

- Pontstraat – P. De Denterghemlaan
- Pontstraat – Dorpsstraat
- Klapstraat – Langs de Spoorweg

2.2.3 Openbaar vervoer

Basismobiliteit, lijnvoering en doorstromingsmaatregelen

Inzake openbaar vervoer wordt de term grootstedelijk gebied gebruikt, en niet randstedelijk zoals de gemeente zelf gebruikt.

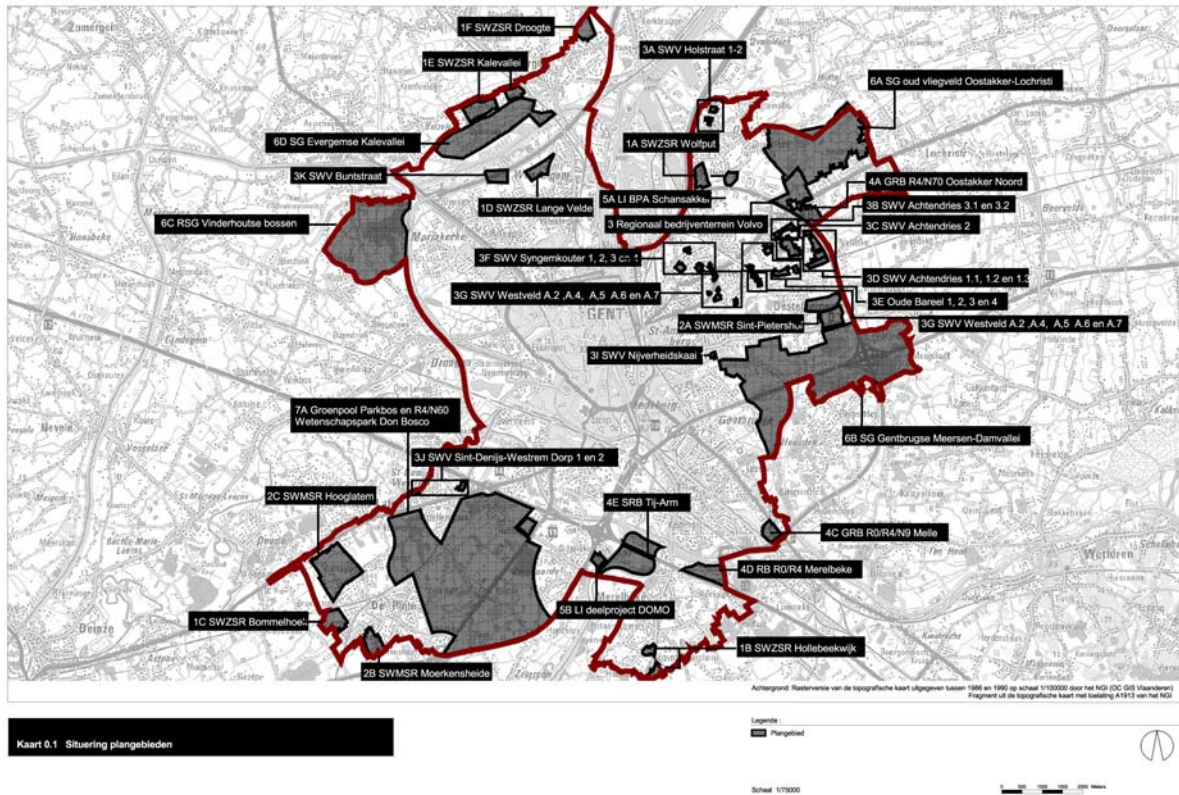
Het openbaar vervoer dient verder te worden uitgebouwd om aan de eis van het decreet basismobiliteit te voldoen. Het decreet basismobiliteit stelt immers tot doel een vast minimumaanbod van geregeld vervoer aan te bieden aan elke bewoner van een woongebied (volgens gewestplan) in Vlaanderen. De (randstedelijke) gemeente wordt hierbij in twee delen opgesplitst, namelijk:

- deel van Sint-Martens-Latem behoort tot het grootstedelijk gebied Gent
- deel van Sint-Martens-Latem dat niet behoort tot het grootstedelijk gebied Gent (buitengebied)

Op volgende ontwerpschets en kaart wordt de afbakening van het grootstedelijk gebied weergegeven zoals in het ontwerp van 2004 wordt aangeduid.

Kaart 4 Situering plangebieden en afbakening Grootstedelijk Gebied Gent

(bron: Nota Ontwerp Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent)



Het niveau van het aanbod van openbaar vervoer wordt beschreven aan de hand van drie criteria, die globaal als volgt worden gekenmerkt:

- Amplitude: nl. op weekdays van 6 u tot 21 u, op weekenddagen van 8 u tot 23 u
- Frequentie, afhankelijk van het moment van de dag (spitsuur, daluur, laatavonduur).

Voor **grootstedelijk gebied** gelden volgende bedieningsfrequentie:

- o Week-spits (van 6u-9u en van 16u tot 19u; 's woensdags van 11u45 tot 13u45): minimale frequentie bedraagt 5 per uur met een maximale wachttijd van 15 minuten
- o Week-dal en avond: minimale frequentie bedraagt 4 per uur met een maximale wachttijd van 20 minuten
- o Weekend: minimale frequentie bedraagt 3 per uur met een maximale wachttijd van 30 minuten

Voor **buitengebied** gelden volgende bedieningsfrequentie:

- Week-spits (van 6u-9u en van 16u tot 19u; 's woensdags van 11u45 tot 13u45): minimale frequentie bedraagt 2 per uur met een maximale wachttijd van 40 minuten
 - Week-dal en avond: minimale frequentie bedraagt 1 per uur met een maximale wachttijd van 75 minuten
 - Weekend: minimale frequentie bedraagt 1 per twee uur met een maximale wachttijd van 140 minuten
- Afstand tot dichtstbijgelegen halte, afhankelijk van de locatie van het woongebied (stedelijk, rand- of kleinstedelijk, buitengebied). Voor **grootstedelijk gebied** bedraagt de maximale afstand tot een halte van geregeld openbaar vervoer 500m, voor **buitengebied** bedraagt dit 750m..

We onderscheiden (zie ook Kaart 5 *Beleidsscenario – Openbaar vervoer*):

1. Snelvervoer op de assen N43 en de verbinding met station De Pinte

In het beleidsscenario staat de goede openbaar vervoersverbinding met Gent, De Pinte en Deinze voorop. Men onderscheidt twee hoogwaardige openbaar vervoersassen, namelijk:

- de as Gent – Deinze
- de as Sint-Martens-Latem – station De Pinte

Snelle, frequente en comfortabele openbaar vervoersverbindingen zijn een minimumvereiste op de 2 bovengenoemde belangrijkste assen. De ontsluiting van de kernen Latem en Deurle via de N43 of via het station De Pinte dient via een goede dienstregeling te worden verzekerd. Het openbaar vervoer krijgt op de N43 zeker vanaf de grens van het grootstedelijk gebied Gent richting Gent speciale aandacht (cfr. Secundaire weg III). Plaatselijk een afzonderlijke bedding is hierbij een minimale vereiste, maar drie varianten zijn mogelijk:

- Variant 1: plaatselijk vrije busstroken ter hoogte van de filegevoelige kruispunten, namelijk stroken net voor de verkeerslichten
- Variant 2: vrije busbaan langs N43, vanaf de grens met het grootstedelijk gebied richting Gent (secundaire weg III) om de doorstroming van de bus te optimaliseren
- Variant 3: doortrekking tramlijn tot in Sint-Martens-Latem (grens grootstedelijk gebied). Deze variant wordt op zeer lange termijn gepland, namelijk wordt voorzien in het Pegasusplan van Oost-Vlaanderen als 1 van de laatste acties (de horizon van het Pegasusplan is 2025).

Ook de ontsluiting van Hooglatem via het openbaar vervoer wordt gewaarborgd via enerzijds een goede dienstregeling en een vrije bedding/busbaan langs de N43 en via anderzijds een goede verbinding met het station van De Pinte. De afstemming tussen de dienstregelingen van trein en bus moeten verder blijvend te worden geoptimaliseerd.

Een alternatieve openbaar vervoersas via de spoorlijn Gent-Deinze dient te worden uitgebouwd. Idealiter wordt hiervoor als vervoersmodus de trein of een lightrail ingezet.

2. Aansluitend lokaal vervoer ter ontsluiting van de kernen Latem

Naast de optimale assen, dient er verder een goede aansluiting te worden voorzien tussen de bovenstaande sneldienst en het aansluitend lokaal openbaar vervoer. De verbinding tussen de kern Latem dient optimaal te worden uitgebouwd, zowel naar Gent als aansluitend op de N43.

3. Aangevuld met vraagafhankelijk openbaar vervoer dat het overige grondgebied van de gemeente ontsluit

De kernen van Latem, Deurle en Hooglatem dienen frequent van een busdienst te worden voorzien, maar daarnaast biedt de invoering van belbussen een oplossing voor de meer afgelegen en dunbevolkte gebieden langs de Leie. Hoewel een deel van Sint-Martens-Latem behoort tot het grootstedelijk gebied Gent zal wegens de geringe bevolkingsdichtheid enkel een belbusexploitatie (met voldoende haltedichtheid) het gebied efficiënt (zowel exploitatietechnisch als financieel efficiënt) kunnen bedienen. Ook voor de woningen rond de Broekstraat biedt vraagafhankelijk vervoer een oplossing.

De Lijn onderzoekt wat het gebied van vraagafhankelijk openbaar vervoer wordt, maar waarschijnlijk volgt er een aansluiting van een aantal wijken op het station van De Pinte. De wijken die door deze belbus bediend dienen te worden zijn:

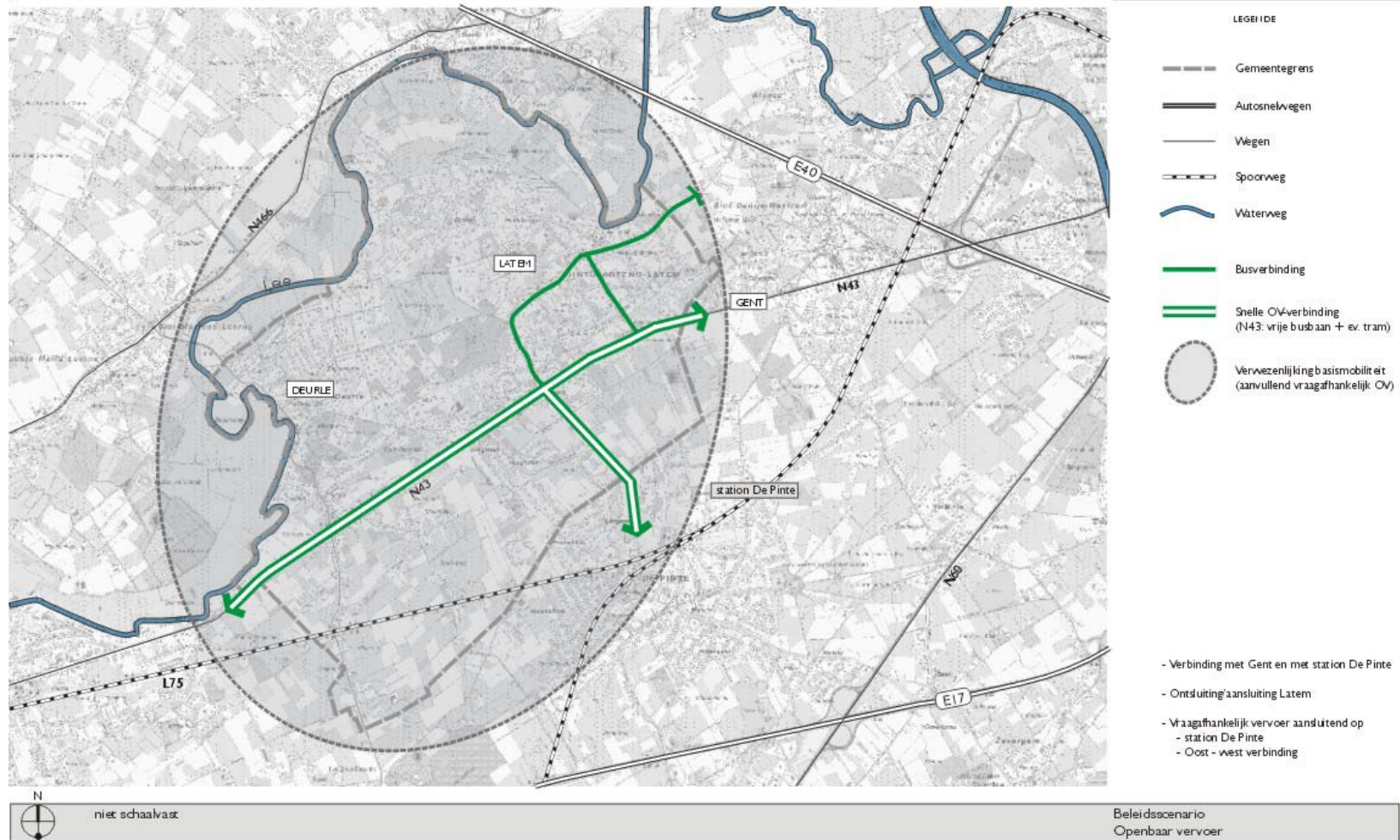
- Brakel
- Nelemeersstraat
- Broekstraat

Haltevoorzieningen en multimodaliteit

Haltes van het openbaar vervoer dienen optimaal te worden uitgebouwd. Goede wachtaccommodatie die beschutting bieden tegen weer en wind dient te worden voorzien.

Ze dienen eveneens te worden uitgerust in functie van de multimodaliteit, namelijk het mogelijk maken om zonder problemen van het ene op het andere vervoersmiddel over te stappen. Zo dient er een Park and Ride-voorziening te worden ingericht ter hoogte van de overgang van de secundaire weg II en III, dienen kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen te worden ingepland,...

Kaart 5 Beleidsscenario - openbaar vervoer



Project: Mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem
 Opdrachtgever: Gemeente Sint-Martens-Latem
 Projectleider: V. Ceysens
 Telienaar: SVH
 Bestandversie: SHL beleidsscenario
 Dossiernummer: 110043

Controle juli 2004
 Goedkeuring
 Bron: OC GIS
 Kaartnummer: x

2.2.4 Fiets

Fietsroutenetwerken

Fietsroutenetwerken bestaan uit functionele en recreatieve fietsroutes. De typische maximale fietsafstand wordt doorgaans op 7 km gesteld. Dit betekent dat het opstellen van fietsroutenetwerken in vele gevallen een grensoverschrijdend item is en er overleg in een ruimer kader dient te zijn.

Er dient door de vorming van eenvormige fietsroutenetwerken een einde te komen aan de wildgroei van toeristische fietsroutes enerzijds en de wisselende kwaliteit van functionele routes anderzijds. Aansluiting van lokale netwerken op hogere, regionale netwerken zorgen voor een performante uitbouw van het fietsroutenetwerk. Coherentie in de aanpak en netwerkdenken zijn hierbij sleutelbegrippen. Leesbare hiërarchische netwerken vergemakkelijken de routekeuze in grote mate.

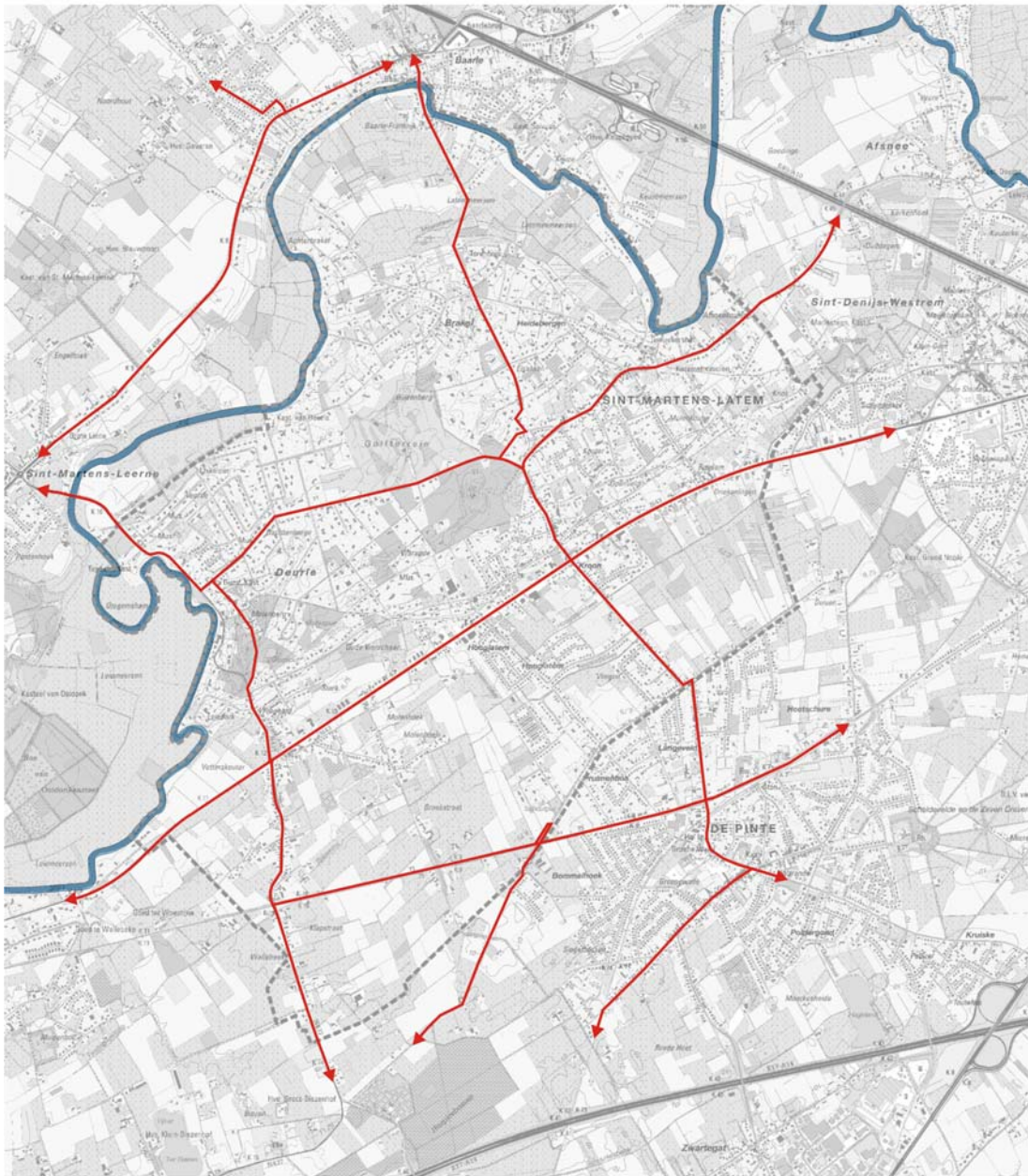
Het doel van duidelijke fietsnetwerken (functioneel en recreatief) is drieledig:

- Vermindering fietsslachtoffers
- Verhoging van het aandeel fiets in korte verplaatsingen
- Inkorting van de reistijd

Het provinciaal fietsroutenetwerk dient dan ook optimaal te worden uitgebouwd, de ontsluiting van het fietsverkeer dient te worden verbeterd en de fietsverbinding met Gent en de omliggende kernen dient geoptimaliseerd te worden. De functionele fietsroutes langs de N43, maar ook deze langs de Pontstraat, de Klapstraat, de Keistraat, de Moeistraat, de Maenhoutstraat, de Latemstraat, de Nelemeersstraat, Heidebergen, de Baarle-Frankrijkstraat, de Mortelputstraat, Langs de Spoorweg en de Broekstraat moeten worden goed uitgebouwd zodat een veilige, korte en aangename verbinding met Gent en de overige kernen wordt gegarandeerd. Ook de toeristische en alternatieve fietsroutes, zoals de Leiestreekroute en de Omloop der Leieboorden verdienen de nodige aandacht.

De kaarten met de functionele en toeristische fietsroutes zijn op de volgende bladzijden opgenomen.

Kaart 6 Fietswegen op bovenlokaal niveau



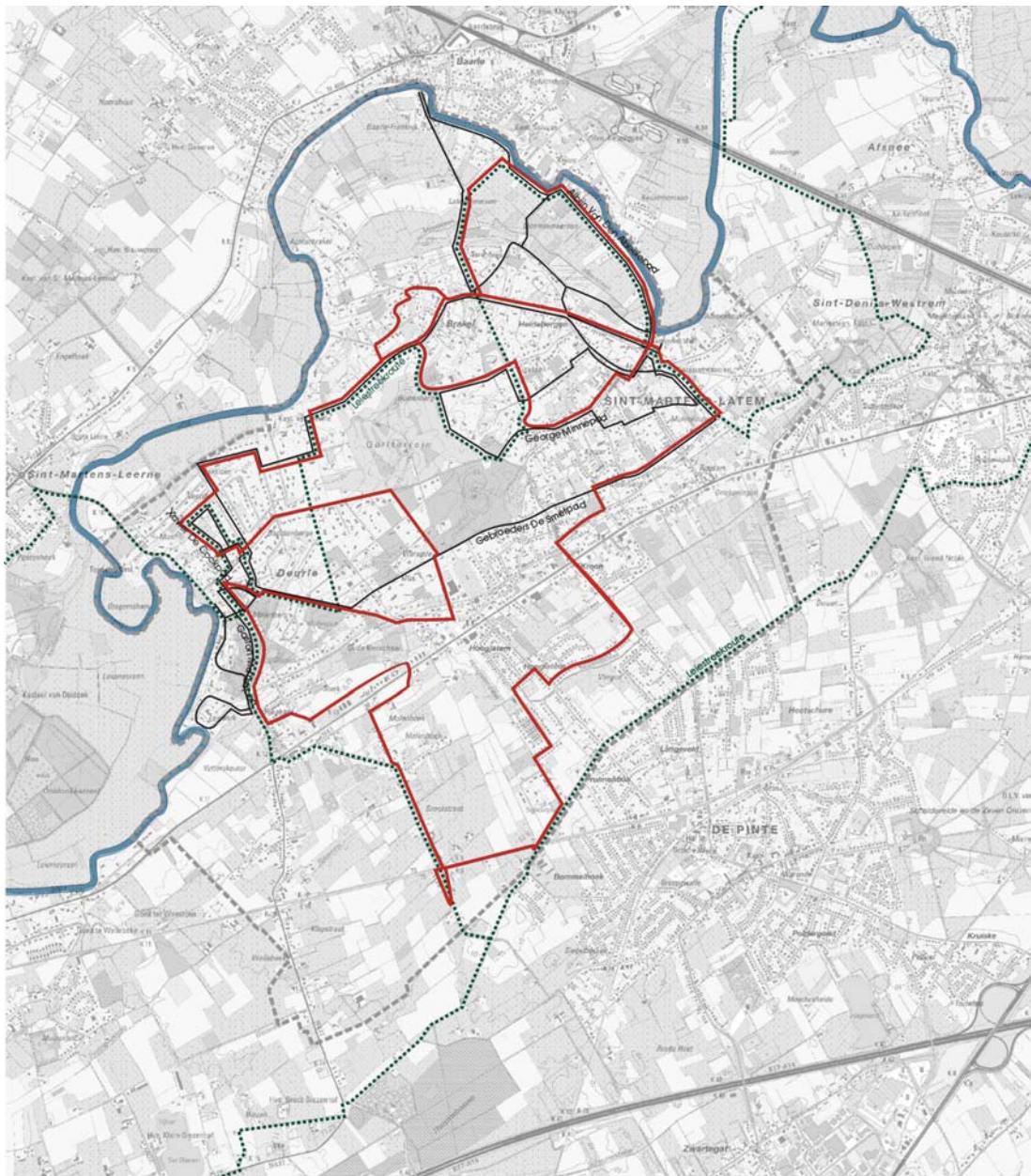
— Functionele fietsroutes
(Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk)

N
niet schaalvast

Kaart 6: Fietswegen op bovenlokaal niveau

Project: Mobiliteitsplan Sint-Martens-Latem
Opdrachtgever: Gemeente Sint-Martens-Latem
Projectleider: Art Feitsma
Tekening: LS
Bestand/versie: SML-fietskaart
Dossiernummer: N0043
Controle: Dec 2004
Goedkeuring:
Bron:
Kaartnummer: 6

Kaart 7 Toeristische routes



- Leiestreek fietsroute
- Omloop der Leieboorden
- Lokale wandelpaden

N
niet schaalvast

Kaart: Toeristische routes

Het fietsroutenetwerk dient niet verder te worden uitgebouwd in kilometers, maar de ontbrekende schakels dienen te worden weggewerkt. Ook extra maatregelen inzake verkeersveiligheid moeten op deze routes genomen worden.

Een fietsroutenetwerk vereist niet steeds een fietspad of andere nieuwe fietsvoorzieningen. In een zeer rustige woonwijk kan gemengd verkeer bijvoorbeeld voldoende veiligheid bieden voor de fietsers, ook op een fietsroute. Soms is een fietspad wel een vereiste om de veiligheid van de fietsers op een fietsroute te garanderen. Zo is de **aanleg van een fietspad** in het kader van een goed fietsroutenetwerk vereist in volgende straten:

- een fietspad langs of parallel aan de Pontstraat (lokale 1) in het noorden van de gemeente wegens het conflict tussen het wegverkeer en het fietsverkeer (uit veiligheidsredenen en om de fietsverbinding met Nevele te garanderen). Voor de Pontstraat is, gekoppeld aan een rioleringsproject, de aanleg van een fietspad in onderzoek.
- Verder werden de 'gemeentelijke fietswegen' (zie kaart), met uitzondering van de Dorpsstraat, beperkt tot de hoofdstraten van de gemeente. De doelstelling is langs al deze wegen een veilig vrijliggend fietspad aan te leggen. In volgende straten dient dit nog te gebeuren: Mortelputstraat, Heidebergen en Klapstraat ten zuiden van de spoorweg.
- Een deel van de Oude Pontweg werd toegevoegd omdat dit in het kader van landinrichting zal verbeterd worden.

Ook fietsroutes aan de Leie in de Latemse Meersen zouden voor meer continuïteit en aantrekkelijkheid zorgen in de fietsroutenetwerken. Daarnaast ontbreken er ook schakels in de fietsroutes in de omgeving van de Muldersdreef en de Oude Vierschaarstraat, evenals op de Golfaan, maar een nauwkeurige analyse van de gewenste verfijning van het fietsroutenetwerk is noodzakelijk.

Bij de ontwikkeling van Hooglatem dient er eveneens bijzondere aandacht besteed te worden aan de ontwikkeling van een fietsroutenetwerk dat de wijk doorsnijdt en verbindingen realiseert. De wijk moet immers goed ontsloten worden voor de fietsers en fietsverbindingen van de kern Latem naar het station de Pinte en vanuit het landbouwbasisgebied in Deurle naar het Parkbos in Sint-Denijs-Westrem, dienen optimaal door Hooglatem te gebeuren, daar waar het kan langsheen de beekstructuren.

Een verdere uitwerking van de lokale fietsroutes wordt op Kaart 8 weergegeven. Deze kaart moet aanvullend beschouwd worden bij het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk en de Leiestreekroute.

In het geel werden op deze kaart de **nieuwe voet- en fietswegen** aangeduid:

- Baarle-Frankrijkstraat – Brakelmeerstraat (Latemse meersen)

In het kader van een natuurinrichtingsproject wordt een destijds bestaand wandelpad hersteld en opnieuw geopend. Het tracé verloopt grotendeels langs een erfdienstbaarheid van een rioleringscollector.

- Pontstraat – Xavier De Cocklaan (Vetterskouter)

Het betreft het heropenen van een buurtweg die parallel loopt met de Leie. Een eerste deel tussen de Pontstraat en de dreef is opgenomen in het voorontwerp van BPA Deurle Dorp. Na de dreef vormt het pad bovendien

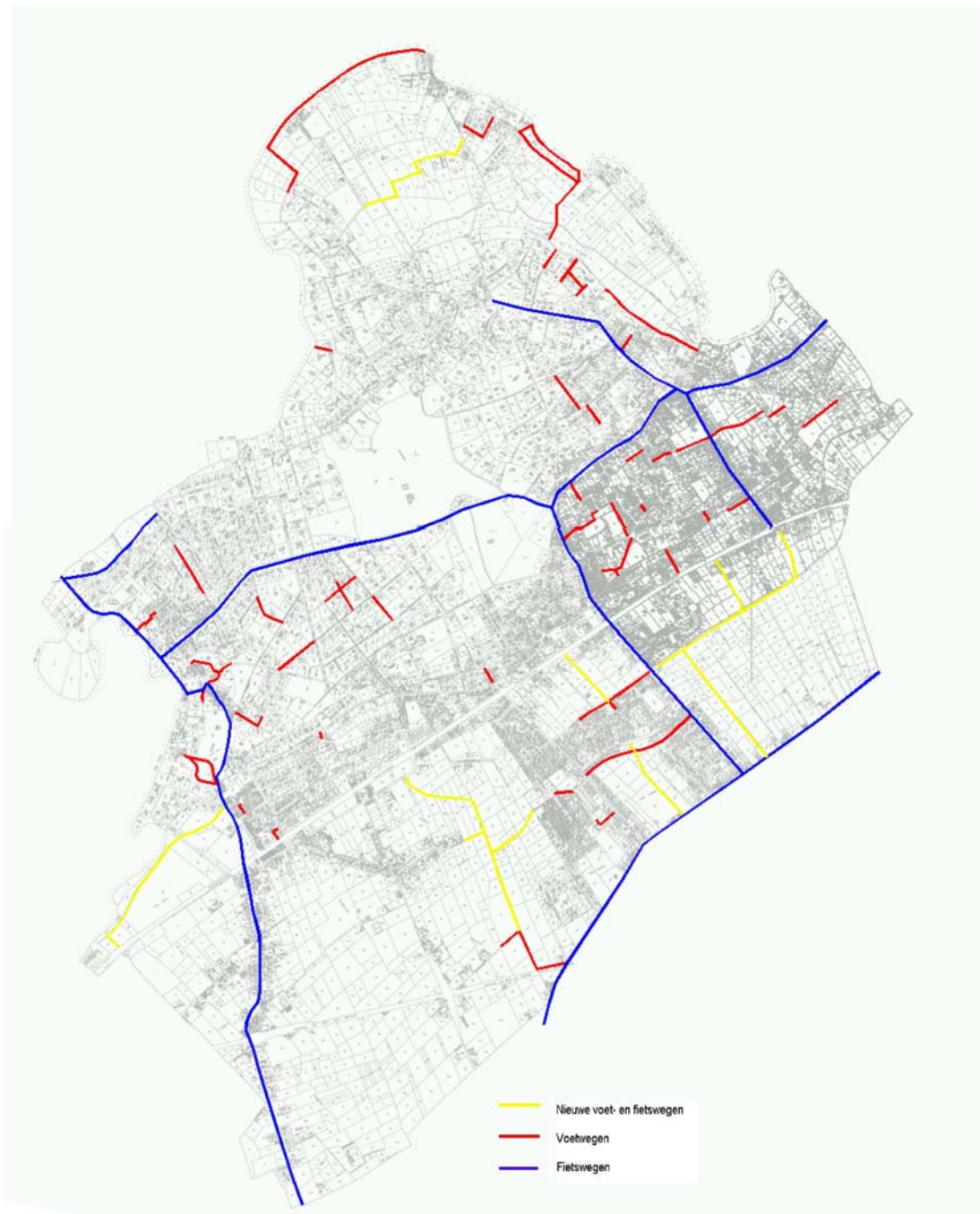
de grens met de als VEN aangeduide gronden. Deze verbinding is zeker ook geschikt voor fietsers.

- Hooglatem

De nieuw aan te leggen voet- en fietswegen in Hooglatem leggen de link tussen vier projecten, met name, van oost naar west, het parkbosproject, het randstedelijk woongebied Hooglatem (grootstedelijk gebied), de waterbeheersing Hooglatem en een gemeentelijk sport en recreatieproject aan de Lijnstraat.

Ten oosten van de Moeistraat zou de openstelling beperkt blijven tot voetgangers in de zin van plaatselijke knuppelpaden langs de Nazarethbeek. Centraal in de wijk Hooglatem zijn het voornamelijk de noord-zuid verbindingen (Kortrijksesteenweg en Station De Pinte) die ontbreken. Aan de westzijde van de wijk zou een wandel- en fietspad deels een dijkconstructie kunnen volgen van een aan te leggen gecontroleerd overstromingsgebied. Ten slotte wordt een zuidelijk een verbinding voorzien naar het agrarisch gebied en noordelijke naar de toekomstige terreinen voor buitensporten en recreatie (zie ook voorontwerp GRS).

Kaart 8 *Uitwerking lokaal fietsroutenetwerk en netwerk van voetwegen*



Fietsvoorzieningen

Niet alleen op de fietsroutes, maar ook in het algemeen dienen fietsvoorzieningen te worden verbeterd. Hierboven werden reeds de straten opgesomd waar fietspaden dienen te worden voorzien in het kader van de uitwerking van het fietsroutenetwerk in Sint-Martens-Latem, maar bijkomende aandacht moet gaan naar fietspaden en hun inrichting in functie van veiligheid en aantrekkelijkheid. Ook in de omgeving van de

scholen alsook op de routes primeert de veiligheid van de zwakke weggebruiker en deze dienen in functie hiervan te worden ingericht.

Speciale aandacht dient verder te gaan naar het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N43 en de N437. Onveilige kruispunten dienen verbeterd te worden. We denken aan

- het kruispunt van de Pontstraat (N437) met de X. De Cocklaan,
- het kruispunt van de Golflaan/Moeistraat met de Kortrijksesteenweg (N43),
- het kruispunt van de Kapitein K. Maenhoutstraat met de Kortrijksesteenweg (N43),
- het kruispunt van de P. De Denterghemlaan met de Pontstraat (N437),
- het kruispunt van de Dorpsstraat met de Pontstraat (N437).

Daarnaast moet ook bij belangrijke polen (zoals in kernen, bushaltes, sportvoorzieningen, musea,... voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen te worden voorzien.

2.2.5 Voetganger

Voetpaden

In de kernen moet er speciale aandacht gaan naar de voetgangers. Zij moeten ingericht worden in functie van voetgangers met oog voor een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte. Ook in de omgeving van de scholen primeert de veiligheid van de zwakke weggebruiker en deze dienen in functie hiervan te worden ingericht (signalisatie en markering, brede voetpaden, goed onderhoud,...).

Ook op de lokale wandelpaden gaat speciale aandacht naar de zwakke weggebruiker (zie verder: netwerk veld- en voetwegen)

Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van belangrijke wegen zoals de N43 en de N437 dient te worden verbeterd. Daarvoor moeten onveilige kruispunten (zie fiets) worden heringericht. Ook in schoolomgevingen moeten maatregelen genomen worden om de oversteekbaarheid te garanderen (veilige oversteekvoorzieningen, snelheidsregime zone 30, gemachtigde opzichters, e.d.).

Eveneens dient er bij oversteekvoorzieningen die niet kruispuntgebonden zijn extra aandacht te gaan naar veiligheid (signalisatie en markering).

Netwerk van veld- en voetwegen

Doorheen de gemeente lopen talrijke veld- en voetwegen. Deze hebben een belangrijke functionele en recreatieve functie. Zo ontsluiten ze de woningen en maken ze recreatieve wandeltochten door de natuur mogelijk.

Er lopen bijvoorbeeld doorheen het gebied van de Latemse Meersen talrijke veldwegen. Tussen de vlasveredelingsfabriek en het veer loopt een wandel- en fietspad. Op het einde van de Baarle-Frankrijkstraat is er een

veer waarmee voetgangers en fietsers de Leie kunnen oversteken. Tussen het veer en Pijkenaas loopt een lokaal wandelpad (jaagpad) langs de Leie. Ook de Oude spoorweg van Gent naar De Pinte, die het volledige Parkbosgebied doorsnijdt, dient als ruggengraat voor voetgangers en fietsers. Opvallend is ook het grote aantal voetwegen in Latem-kern en Hooglatem. Ze vormen een belangrijke kwaliteit binnen de gemeente.

Algemeen moet het behoud en onderhoud van de publiek toegankelijke paden vooropgesteld worden, zeker daar waar ze een veilige alternatieve wandelverbinding vormen. Zo zal een fijnmazig netwerk van publiek toegankelijke voetwegen zowel in de kern als in de Leievallei worden nagestreefd. Ook in Hooglatem dient bijzondere aandacht naar voetwegen te gaan.

We verwijzen voor het netwerk van voetwegen naar Kaart 8. De voetwegen bestaan uit oude buurt- en kerkwegen en grondafstanden uit verkavelingen. Nieuwe voetwegen en/of verbeteringswerken zijn gepland ter hoogte van:

- Baarle-Frankrijkstraat – Brakelmeerstraat: herstel en heropening wandelpad
- Pontstraat – X. De Cocklaan: heropening buurtweg parallel aan de Leie
- Hooglatem: openstelling knuppelpaden langs Nazarethbeek + nieuwe verbindingen.

2.2.6 Goederenvervoer

Zwaar verkeer weren uit woongebieden, venstertijden, laad- en loszones

Vrachtverkeer dient geweerd te worden uit de kernen van Sint-Martens-Latem. In de kernen kunnen venstertijden voor zwaar verkeer worden ingesteld. Het instellen van venstertijden zorgt er immers voor dat er een tijd wordt bepaald waarop de weg toegankelijk is voor zwaar verkeer. Zo blijft het gebied waar de venstertijd geldt gedurende de overig tijd gevrijwaard van zwaar vrachtverkeer, maar blijft laden en lossen toch mogelijk, zij het binnen een bepaalde periode.

2.3 Werkdomein C: Mogelijk programma van ondersteunende en flankerende maatregelen

Een aantal ondersteunende en organisatorische maatregelen worden ingezet om een meer duurzame mobiliteit te bevorderen. Zo wordt onnodig autogebruik tegengegaan, openbaar vervoer en fietsgebruik gestimuleerd daar waar mogelijk is. Deze maatregelen werken aanvullend aan de ruimtelijke en verkeersmaatregelen, maar zijn ook van groot belang. Zij zorgen voor een versterkte samenhang tussen de maatregelen en voor het verhogen van de effecten van de overige maatregelen.

2.3.1 Informatie en educatie

Informatie

Zowel de bewoners als de bezoekers van Sint-Martens-Latem dienen inzake mobiliteit te worden geïnformeerd.

Voor de **inwoners** kunnen er informatieavonden over het mobiliteitsplan worden georganiseerd waar ruimte is voor vragen en discussies. Het is immers belangrijk dat de inwoners op de hoogte zijn van plannen als het mobiliteitsplan, gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, en dergelijke. Naast de informatieavonden kan ook een tentoonstelling worden opgesteld met plannen, kaarten, een maquette,... waardoor de burgers de ruimtelijke en verkeersstructuur beter kunnen inschatten.

Aanvullend kan een internetsite worden opgezet, waarop inhoudelijke samenvattingen beschikbaar gesteld dienen te worden en afspraken over raadpleging van de administratieve dienst geraadpleegd kunnen worden.

Mededelingen in verband met het mobiliteitsplan dienen ook in het gemeenteblad, de streekkrant of dergelijke te worden opgenomen.

Daarnaast is ook informatie naar de **bezoekers** van Sint-Martens-Latem belangrijk.

De gemeente kan zich afficheren als een gemeente die een mooie omgeving heeft voor toeristen, die meer te bieden heeft en die zich uitstekend leent tot fietsen.

Naar bezoekers toe is het van belang de juiste vervoerswijze aan te geven om Sint-Martens-Latem te bereiken. Ook de bewegwijzering dient geanalyseerd te worden, zeker ook naar toeristische en recreatieve attractiepunten toe.

Educatie

Verkeerseducatie in relatie tot verkeersveiligheid is een ander item. De initiatieven naar educatiemateriaal dienen verder uitgebouwd te worden. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde beschikt bijvoorbeeld over pakketten voor scholen rond verkeers- en mobiliteitseducatie.

2.3.2 Sensibilisatie

Carpooling

Om tot een meer verantwoord gebruik van de wagen te komen, wordt er een sensibiliseringsactie opgezet voor *carpooling*, alsook voor de promotie van *autodelen*. Een dergelijk systeem zit er op Vlaams niveau aan te komen, maar is ook toepasbaar binnen Sint-Martens-Latem.

Promotie openbaar vervoer, fiets, voetgangers

Daarnaast worden alternatieven voor de auto gepromoot. Er kan een promotiecampagne opgestart worden voor meer gebruik van het openbaar vervoer. Voor korte afstanden dient de fiets zeker gepromoot te worden. Dit kan onder meer door fiscale voordelen voor woon-werkverkeer. Ook te voet gaan dient gestimuleerd te worden. Aandacht moet gaan naar de veiligheid van fiets- en voetgangersroutes, naar de netheid ervan, voldoende fietsenstallingen bij diensten en winkels,... Ook de oversteekplaatsen, voornamelijk deze aan de N43, dienen voortdurend te worden onderhouden en gecontroleerd op veiligheid.

Het opstellen van schoolvervoerplannen, waarbij het in grote mate gaat om de sensibilisatie van kinderen en ouders voor het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen aan de auto, werd reeds eerder aangehaald (zie verkeersmanagement).

2.3.3 Controle

handhaving

De aandacht van de politie dient uit te gaan naar regelmatig terugkerende controles op snelheid en fout parkeren. De snelheidscontroles dienen een combinatie te zijn van aangekondigde en niet aangekondigde snelheidscontroles door politiediensten.

'evenementenplan'

Bij de organisatie van evenementen dient de verkeersveiligheid in alle facetten aandacht te krijgen. Dit kan vorm krijgen in het opstellen van veilige alternatieve routes, wegomleggingen, het organiseren van openbaar vervoer, maar ook in het houden van extra alcohol- en snelheidscontroles.

2.3.4 Formalisatie

Het hele mobiliteitsgebeuren wordt in het beleidsscenario steeds professioneler benaderd. Dit wordt ook op het niveau van Sint-Martens-Latem van belang, zodat kan ingespeeld worden op het stijgende belang van mobiliteit en de problematieken die daarmee samenhangen.

Duidelijke omschrijving taak inzake mobiliteit

In de gemeente moet er een duidelijke taakomschrijving komen van wat het gemeentelijk mobiliteitsbeleid juist inhoudt. Een medewerker van de gemeente dient dan het specifiek takenpakket onder zijn hoede te krijgen:

- planning, onderzoek en analyse
- ontwerp publieke ruimte
- specialisatie in modus
- vervoersmarketing en educatie
- reglementering en handhaving

Opvolging uitvoering mobiliteitsplan

Wellicht is het belangrijkste punt van de verkeersdienst het opzetten van een opvolging van de uitvoering van het mobiliteitsplan.

Oprichting gemeentelijk meldpunt

Voor het melden van verkeersproblemen wordt een gemeentelijk meldpunt opgericht. Burgers kunnen op die manier op een formele manier hun problemen kenbaar maken, zodat daar terdege rekening kan worden gehouden. Dit moet resulteren in een gegarandeerd antwoord binnen een door de gemeente vast te stellen termijn.

Overleg randgemeenten

Het opzetten van een gestructureerd overleg met de randgemeenten is ook essentieel aangezien verkeers- en mobiliteitsproblemen de gemeentegrenzen overschrijden: wegen stoppen niet aan de gemeentegrens, buslijnen lopen door, verplaatsingen zijn gemeenteoverschrijdend...

Link mobiliteit en ruimtelijke ordening

Een belangrijk aspect is ook dat bij het ruimtelijk beleid telkens het mobiliteitselement wordt meegenomen. De afdeling ruimtelijke ordening en mobiliteit dienen dan ook nauw samen te werken.

2.3.5 Verkeersmanagement

Elke school dient een schoolvervoerplan op te stellen. Een schoolvervoerplan is een geheel van maatregelen dat ervoor moet zorgen dat de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en op de routes van en naar school verhoogt en dat het aantal milieubewuste verplaatsingen naar school toeneemt en zo de autodruk aan de schoolpoort doet afnemen. In dit opzicht dient er zeker eveneens aandacht te gaan naar fietspoolprojecten opdat leerlingen het traject woonplaats-school veilig en aangenaam met de fiets kunnen afleggen.

Ook verkeerscirculatieplannen zijn maatregelen die genomen kunnen worden inzake verkeersmanagement. Verkeerscirculatieplannen hebben

tot doel de automobilititeit te beheersen en het gebruik van het openbaar vervoer, het fietsen en het lopen te stimuleren. Dit is immers noodzakelijk voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving, het waarborgen van de verkeersveiligheid en van de bereikbaarheid van economisch belangrijke voorzieningen in de gemeente. Kernpunten hierbij zijn:

- langzaam verkeer (lopen en fietsen) stimuleren door creëren van zo direct mogelijke veilige routes naar veel bezochte voorzieningen en door lokaal auto gebruik te ontmoedigen;
- openbaar vervoer gebruik stimuleren door de doorstroming te verbeteren. Realiseren van goede bereikbaarheid van de halten door deze en het transport er naartoe te verbeteren (door b.v. betere fietsenstallingen en servicebus);
- wegen inrichten volgens de principes van Duurzaam Veilig (zie Duurzaam Veilig: Mens is maat der dingen). Autoverkeer concentreren op de zogenaamde hoofdonthutingsweg. Op de overige wegen binnen de bebouwde kom is de auto ondergeschikt aan langzaam verkeer.

Zo dient bij de woonuitbreiding Hooglatem zeker ook een verkeerscirculatieplan opgemaakt worden. Ook indien er in de overige woonwijken zich problemen voordoen, kan een verkeerscirculatieplan een oplossing bieden.

2.4 Samenvattende tabel: bouwstenen beleidsscenario

Bouwstenen	Beleidsscenario
Werkdomein A (Ruimtelijk)	
bebouwde ruimte	
kernversterking (voorzieningen)	- Voorziening aanbod lokale voorzieningen (vb. bakker); geen bovenlokale functies in de kernen.
woonuitbreiding	- Woonuitbreidingsgebieden Hooglatem worden gefaseerd aangesneden - Geen nieuwe lintbebouwing
wooninbreiding	- Kernversterkende wooninbreiding waar mogelijk
inrichting schoolomgevingen	- Herinrichting schoolomgevingen in functie van voetgangers en fietsers
inrichting wegen in functie van categorisering	- Wegen worden in functie van de categorisering ingericht (voor categorisering: zie tekst)
inrichting kernen in functie van doelgroep	- Inrichting van de kernen met speciale aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer
..	
economische ruimte	
concentratie handelsactiviteiten	- Functievermenging en inbreiding als belangrijke ankers bij de ontwikkelingen rond de N43 - Handelsconcentratie op daartoe bestemde locaties (met speciale aandacht voor alternatieve bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets, te voet), langs N43
zonevreemde bedrijven	- Duurzame oplossing voor zonevreemde bedrijven
bedrijventerreinen	- Momenteel geen bedrijventerreinen in SML aanwezig en een ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein is niet gewenst, uitgezonderd de ruimtelijk zeer beperkte herlokalisatie van zonevreemde bedrijven.
toerisme & recreatie	- Sturing van recreatie en toerisme, met speciale aandacht voor natuurlijke waarden. - Alternatieve bereikbaarheid is van belang (OV, fiets, voetganger, boot). - Uitbouw rol musea, maar met aandacht voor alternatieve bereikbaarheid: vb. museumfietsroute; museumfolders met aandacht bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets, boot
..	

open ruimte	
landbouw	- Maximaal behoud van aaneengesloten landbouwgebied. Versnippering wordt zoveel mogelijk tegengegaan door bijv. maatregelen in kader van zichtlijnen, concentratie bebouwing...
natuur	- Geen woonuitbreiding ten koste van natuurgebieden - Natuurgebieden worden gevrijwaard
..	
Werkdomein B (Verkeerskundig)	
categorisering	
voorstel wegencategorisering	<p>- Voorstel wegencategorisering: zie ook Kaart</p> <p>1. voorstel voor de N43</p> <ul style="list-style-type: none"> - als secundaire weg II: van de gemeentegrens (richting Deinze) tot aan het kruispunt met Twee Dreven - als secundaire weg III: van gemeentegrens (richting Gent) tot aan het kruispunt met Twee Dreven <p>2. de lokale wegen</p> <p>lokale wegen type 1:</p> <p><i>type 1A:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - N437: Pontstraat – Klapstraat <p><i>type 1B:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapt. K.Maenhoutstraat - Ph. De Denterghemlaan – Latemstraat - Golfiaan - Moeistraat - Keistraat - Mortelputstraat <p>lokale wegen type 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lindenstraat - Nelemeersstraat – Brakelstraat – Heidebergen – Koperstraat - Muldersdreef – Oude Vierschaarstraat (richting X. De Cocklaan) - Twee Dreven (ten zuiden van N43) - Broekstraat <p>lokale wegen type 3 : overige</p>
auto	
Weren doorgaand verkeer uit kernen	- Weren van doorgaand verkeer uit Latem, Deurle en Hooglatem: bij inrichting dient speciale aandacht te gaan naar

	voetgangers, fietsers en openbaar vervoer
snelheidsregimes	- Snelheidsregimes in functie van categorisering. 30 Km/u-zones in schoolomgevingen.
parkeren	- Goede reorganisatie van parkeerplaatsen met <ul style="list-style-type: none"> o eventueel verschuiving van parkeerplaatsen in kernen o randparkings langs N43, verbonden aan openbaar vervoer (P&R) (zoeklocaties / overgang N43 van secundaire weg II naar secundaire weg III)
gevaarlijke punten	- Speciale aandacht (vermijden, herinrichten)
openbaar vervoer	
basismobiliteit	- Verder uitbouw van openbaar vervoer om aan de eis van het decreet basismobiliteit te voldoen: als randstedelijke gemeente, deels behorende tot grootstedelijk gebied, deels tot buitengebied
doorstromingsmaatregelen	- Verkeerslichtenbeïnvloeding en/of (plaatselijke) vrije busbaan langs de N43 om verbinding met Gent te optimaliseren, zeker optimalisatie langs secundaire III (grens Grootstedelijk Gebied Gent).
lijnvoering (frequentie, verknoping)	- Gerichtheid op Gent, De Pinte en Deinze. Goede OV-verbinding: <ul style="list-style-type: none"> o Snelle as Gent – Deinze o Snelle as Sint-Martens-Latem - De Pinte - Aansluitend lokaal vervoer ter ontsluiting Latem kern - Aanvullend vraagafhankelijk openbaar vervoer - Aansluiting bus en trein (van en naar Gent-Sint-Pieters/De Pinte) -
haltevoorziening	- Haltes van openbaar vervoer worden optimaal uitgebouwd, voornamelijk op vlak van wachtaccommodatie, veiligheid, bereikbaarheid en fietsvoorzieningen
multimodaliteit	- Haltes openbaar vervoer in functie van multimodaliteit
..	
fiets	
functionele fietsroutes	- Ontsluiting fietsverkeer via functionele fietsroutes (o.a. langsheen N43) - Wegwerken ontbrekende schakels in fietsroutenetwerken en verbeteren verbinding naar omliggende kernen (o.a. Pontstraat, Klapstraat, Heidebergen, Mortelputstraat)/Hooglatem
recreatieve fietsroutes	- Verdere uitbouw recreatieve fietsroutes, vooral aandacht voor kwaliteit
ontbrekende schakels fietsroutes	- Wegwerken van de ontbrekende schakels in de fietsroutes - Aandacht schakels te Hooglatem - Coherente aanpak en netwerkdenken

fietsvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren oversteekbaarheid N43 en N437 (herinrichten onveilige kruispunten) - Inrichten fietsnetwerk (ook aanleg fietspad langs N437) - Meer aandacht voor fietspaden in functie van veiligheid en aantrekkelijkheid
..	
voetganger	
voetpaden	<ul style="list-style-type: none"> - Meer aandacht voor voetgangers in kernen + lokale wandelpaden
oversteekvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren oversteekbaarheid N43 en N437 (herinrichten onveilige kruispunten) - Extra aandacht voor veiligheid
netwerk van veld- en voetwegen	<ul style="list-style-type: none"> - Behoud , onderhoud en uitbreiding van fijnmazig netwerk van veld- en voetwegen
..	
goederenvervoer	
zwaar verkeer weren uit woongebieden	<ul style="list-style-type: none"> - Zwaar verkeer wordt uit de woongebieden geweerd
laden en lossen (venstertijden, lokaties)	<ul style="list-style-type: none"> - Venstertijden worden in de kernen voor zwaar verkeer ingesteld.
..	
Werkdomein C (Ondersteunende en flankerende maatregelen)	
Informatie en educatie	
informatieavonden	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichten van informatieavonden over het mobiliteitsplan
internetsite	<ul style="list-style-type: none"> - Opstellen van een gemeentelijke internetsite (of deelsite) i.v.m. mobiliteit in SML
tentoonstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Een tentoonstelling met plannen, kaarten, een maquette,... i.v.m. het mobiliteitsplan
gemeenteblad	<ul style="list-style-type: none"> - Mededelingen in het gemeenteblad i.v.m. het mobiliteitsplan
informatie naar bezoekers	<ul style="list-style-type: none"> - Aangeven juiste wijze naar bezoekers om SML te bereiken per vervoerswijze. - Analyse van de bewegwijzering.
verkeerseducatie	<ul style="list-style-type: none"> - Uitbouw initiatieven educatiemateriaal
..	
Sensibilisatie	
sensibilisering carpoolen en autodelen	<ul style="list-style-type: none"> - Carpoolen en autodelen worden aangemoedigd
promotie OV	<ul style="list-style-type: none"> - OV-gebruik wordt gepromoot
promotie fiets	<ul style="list-style-type: none"> - Fietsgebruik wordt gepromoot

promotie voetgangers	- Te voet gaan wordt gepromoot
marketing gemeente Sint-Martens-Latem (o.a. bedrijfsvervoerplannen)	- Bedrijfsvervoerplan
..	
Controle	
handhaving	- Geregelde controles op snelheid en parkeren
controles en aandacht mobiliteit bij evenementen	- Bij evenementen wordt er aandacht besteed aan de veranderde verkeerssituatie en aan mobiliteit in al zijn facetten.
..	
Formalisatie	
taakomschrijving mobiliteit	- De taak omtrent mobiliteit in de gemeente wordt duidelijk omschreven + toekennen taak aan gemeentelijk medewerker
opvolging uitvoering mobiliteitsplan	- Het opzetten van een opvolging van de uitvoering van het mobiliteitsplan.
oprichting gemeentelijk meldpunt voor mobiliteitsproblemen	- Er wordt een gemeentelijk meldpunt opgericht waar verkeersproblemen gemeld kunnen worden
structureel overleg met de randgemeenten	- Er wordt structureel overlegd met de randgemeenten
afstemming afdeling mobiliteit en RO	- Bij ruimtelijk beleid dient het mobiliteitselement te worden meegenomen; en vice versa
..	
Verkeersmanagement	
verkeersmanagement	- Schoolvervoerplannen, verkeerscirculatieplannen,... worden opgesteld

2.5 Maatregelen

2.5.1 Van beleidsscenario naar maatregelen

De lijst van maatregelen vloeit voort uit het beleidsscenario. De maatregelen worden onderverdeeld naar de 3 werkdomeinen: ruimtelijke, verkeers- en flankerende maatregelen.

De maatregelen worden opgesomd en daarnaast worden de verantwoordelijke partners, termijnen, prioriteiten en zo mogelijk de kostprijs aangegeven. Deze factoren zijn ingevuld door de verschillende actoren aanwezig op de begeleidingscommissie-vergaderingen van de derde fase.

Een koppeling met de doelstellingen is in het mobiliteitshandboek niet specifiek voorzien. Toch is dit gewenst om meer duidelijkheid in de maatregelen en hun bedoelingen te krijgen. Wel moet er een jaarlijks voortgangsverslag een keer per jaar door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie worden opgesteld en goedgekeurd. Het eerste verslag wordt een jaar na de conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt. Het doel van het jaarlijks voortgangsverslag is om een overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er wordt nagegaan of de afspraken worden opgevolgd die tussen de partners werden gemaakt bij de samenstelling van het actieprogramma in het beleidsplan. Het is dus niet de bedoeling met dit voortgangsverslag de acties/maatregelen zélf te evalueren. De procedure en werkwijze voor het jaarlijks voortgangsverslag werd vastgelegd in de Omzendbrief OW 2001/4 Jaarlijkse voortgangsrapportering en 5-jaarlijkse bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Aan de hand van de maatregelentabel kan eenvoudig overlopen worden voor welke maatregelen er reeds welke actie is ondernomen en welke doelstelling men bij de realisatie van de maatregel voor ogen heeft.

2.5.2 Maatregelentabel

De maatregelentabel ((Tabel 2) bevat volgende informatie:

- Inzake de **verantwoordelijke partners** wordt de leidende actor aangeduid, die de overige factoren zoals prioriteit, termijn en kostprijs van die maatregel in de maatregelentabel heeft ingevuld. Daarnaast wordt (worden) ook de participerende actor(en) per maatregel aangegeven.
- Wat de **termijn** betreft onderscheiden we:
 - korte termijn (KT) = 2004 – 2006
 - middellange termijn (MT) = 2006 – 2008
 - lange termijn (LT) = na 2008
- De **prioriteit** heeft eerder betrekking op het ondernemen van actie. Voor een lange termijnmaatregel met hoge prioriteit kan het

bijvoorbeeld nodig zijn om nu al actie te ondernemen zodanig dat deze maatregel op lange termijn verwezenlijkt kan worden.

- Ook de **kostprijs** wordt indien mogelijk weergegeven.
- Vervolgens is er de kolom "**Opmerkingen en module**" waarin de module(s) (convenantenregeling) worden aangegeven welke toepasbaar zouden kunnen zijn. Aangezien de tabel ook werd onderverdeeld in de thema's zoals in de tekst zullen een aantal acties zich herhalen, maar in de kolom 'opmerkingen en module' zal dan verwezen worden naar de te linken maatregelen. Ook andere algemene of specifieke opmerkingen inzake de maatregel worden in deze kolom opgenomen.
- De maatregelen worden vervolgens gekoppeld aan de **doelstellingen** van verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Per maatregel wordt de doelstelling weergegeven die door die maatregel het meest wordt nagestreefd.

Tabel 2 Maatregelentabel

Nr.	ID	Maatregel	Leidende actor	Participerende actor	Prioriteit	Termijn	Kostprijs	Opmerkingen en module	Doelstelling
Ruimtelijke maatregelen									
Bebouwde ruimte									
1	R1	Aanmoedigingsbeleid naar lokale voorzieningen in kernen	Gemeente		Hoog	MT	-		Verkeersleefbaarheid / Bereikbaarheid
2	R2	Opstellen faseplan voor aansnijden woonuitbreidingsgebieden Hooglatem	Gemeente		Hoog	KT	-	Geïntegreerd in GRS	Verkeersleefbaarheid
3	R3	Uitgifte beschikbare kavels in binnengebieden	Gemeente	Privaat initiatief	Middel	MT	50.000€		Bereikbaarheid
4	R4	Opstellen RUP zonevreemde bedrijven (verplaatsing zonevreemde bedrijven, herbestemmingwijziging, herbestemming Vlasfabriek)	Gemeente		Middel	KT	10.000€		Verkeersleefbaarheid
5	R5	Opmaak streefbeeld N43	AWV	De Lijn, gemeente, provincie Oost-Vlaanderen	Laag	LT	60.000€	Geïntegreerd in BPA/RUP's	Verkeersveiligheid / Verkeersleefbaarheid
6		Inrichting wegen in functie van categorisering						- zie verkeerskundige maatregelen: VK2-4	
7		Inrichting schoolomgevingen						- zie verkeerskundige maatregelen: VK5	
8		Herinrichting kernen indien nodig om doorgaand verkeer te weren						- zie verkeerskundige maatregelen: VK6	
9		Inrichting randparkings						- zie verkeerskundige maatregelen: VK8	
Economische ruimte									
10	R1	Aanmoedigingsbeleid naar lokale voorzieningen in kernen	Gemeente		Hoog	MT	-		Verkeersleefbaarheid / Bereikbaarheid
11	R4	Opstellen RUP zonevreemde bedrijven (verplaatsing zonevreemde bedrijven, herbestemmingwijziging, herbestemming Vlasfabriek)	Gemeente		Middel	KT	Zie maatregel 4 (R4)		Verkeersleefbaarheid

12	R6	Opmaak plan voor ontwikkeling en sturing toerisme en recreatie: natuurlijke waarden, alternatieve bereikbaarheid	Gemeente		Hoog	LT	-	Geïntegreerd in GRS en uitvoeringsplannen	Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
Verkeerskundige maatregelen									
Categorisering									
13	VK1	Herziening RSP Oost-Vlaanderen inzake afbakening secundaire wegvakken op N43	Provincie Oost-Vlaanderen		Middel	MT			Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
14	VK2a	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 1A: verbindingswegen (interlokaal): herinrichting Pontstraat (N437, kilometerpunt 10,11-11,9)	AWV	Gemeente	Hoog	KT	1.815.000 €	- Module 16 en 17 - Inclusief verkeerskundige maatregel VK20 - Gemeente gaat mee voor riolering	Verkeers- veiligheid / Verkeers- leefbaarheid / bereikbaarheid
15	VK2b	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 1A: verbindingswegen (interlokaal): herinrichting Klapstraat (N437)	AWV	Gemeente	Hoog	MT	1.100.000 €/km	- Module 16 en 17 - Inclusief verkeerskundige maatregel VK21	Verkeers- veiligheid / Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
16	VK3a	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 1B: verbindingswegen (lokaal): Ph. De Denterghemlaan	Gemeente		Hoog	MT	-	Voldoet reeds aan categorisering. Optimalisatie in ontwerp aanleg.	Verkeers- leefbaarheid / Verkeers- veiligheid
17		Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 1B: verbindingswegen (lokaal): Mortelputstraat	Gemeente		Hoog	MT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeers- leefbaarheid / Verkeers- veiligheid
18	VK3c	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 1B: verbindingswegen (lokaal): Golfiaan	Gemeente		Hoog	Reeds uitgevoerd	-	Voldoet reeds aan categorisering. Optimalisatie in ontwerp aanleg.	Verkeers- leefbaarheid / Verkeers- veiligheid
19	VK3d	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 1B: verbindingswegen (lokaal): Keistraat in functie van verkeersveiligheid	Gemeente		Hoog	Lopende	-	Voldoet reeds grotendeels aan categorisering. Optimalisatie in ontwerp aanleg.	Verkeers- leefbaarheid / Verkeers- veiligheid

20	VK4a	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Lindenstraat	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
21	VK4b	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Nelemeersstraat	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
22	VK4c	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Brakelstraat	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
23	VK4d	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Heidebergen	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
24	VK4e	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Koperstraat	Gemeente		Middel	LT	-	Voldoet reeds aan categorisering. Optimalisatie in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
25	VK4f	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Muldersdreef	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
26	VK4g	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Oude Vierschaarstraat (richting X. De Cocklaan)	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
27	VK4h	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Twee Dreven (ten zuiden van N43)	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
28	VK4i	Uitwerking categorisering voor lokale wegen type 2: gebiedsontsluitingswegen: Broekstraat	Gemeente		Middel	LT	-	Kostprijs categorisering geïntegreerd in ontwerp aanleg.	Verkeersleefbaarheid / Verkeersveiligheid
Auto									
29	VK5a	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: Sancta Maria (Latemstraat)	Gemeente			Reeds uitgevoerd		- zie ruimtelijke maatregelen	Verkeersveiligheid

30	VK5b	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: Simonnetschool (Kapt. K Maenhoutstraat),	Gemeente			Reeds uitgevoerd		- zie ruimtelijke maatregelen	Verkeersveiligheid
31	VK5c	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: kleuter- en lagere school (Dorpsstraat)	Gemeente			Reeds uitgevoerd		- zie ruimtelijke maatregelen	Verkeersveiligheid
32	VK5d	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: kleuter- en lagere school (De Denterghemstraat)	Gemeente		Hoog	In ontwerp		- Module 10 - zie ruimtelijke maatregelen	Verkeersveiligheid
33	VK6	Weren doorgaand verkeer uit kernen, indien nodig herinrichting kernen met speciale aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer	Gemeente		Laag	LT	-	- zie ruimtelijke maatregelen	Verkeersleefbaarheid
34	VK7	Onderzoek microlocatie en –inrichting randparkings : ter hoogte van Klapstraat – Pontstraat en ter hoogte van Lijnstraat, ook in functie van koppeling aan de haltes van openbaar vervoer (P&R)	Gemeente		Hoog	LT	-	Geïntegreerd in ruimtelijke planning.	Bereikbaarheid
35	VK8	Inrichting randparkings : ter hoogte van Klapstraat – Pontstraat en ter hoogte van Lijnstraat.	Gemeente		Hoog	LT	-	Geïntegreerd in ruimtelijke planning	Bereikbaarheid
36	VK9	Uitbouw multimodaliteit van randparkings, namelijk koppeling aan haltes openbaar vervoer, Park and ride-voorzieningen, fietsenstallingen, goede wachtaccommodatie	Gemeente	De Lijn Taxi- maatschappij	Hoog	LT	-		Bereikbaarheid
37	VK10	Uitbouw parkeerverwijssystemen	Gemeente		Hoog		-	TD-logistiek	Bereikbaarheid
38	VK11a	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Pontstraat – De Denterghemstraat,	Gemeente			In ontwerp		Zie maatregel 32 (Vk 5d)	Verkeersveiligheid
39	VK11b	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Pontstraat – Dorpsstraat	Gemeente			MT	-	Afhankelijk van aanpassingen Pontstraat AWW	Verkeersveiligheid
40	VK11c	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Klapstraat – Langs de Spoorweg	Gemeente			LT		- Module 18	Verkeersveiligheid
41	VK11d	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Lijnstraat – Oude Vierschaarstraat – N43 (na verwezenlijking sportcomplex, randparking)	Gemeente			LT			Verkeersveiligheid

42		Sensibilisatie carpoolen en autodelen						- zie flankerende maatregelen (F7)	
Openbaar vervoer									
43	VK12a	Invoering basismobiliteit: busverbinding realiseren tussen de kernen van Sint-Martens-Latem onderling en de buurgemeenten, eventueel via vraagafhankelijk vervoer	De Lijn		Hoog	MT			Bereikbaarheid
44	Vk12b	Invoering basismobiliteit: reguliere busverbinding realiseren van Sint-Martens-Latem met Gent, Deinze en De Pinte	De Lijn		Hoog	MT			Bereikbaarheid
45	Vk12c	Invoering basismobiliteit: Optimalisering van de frequentie van de bestaande buslijnen	De Lijn		Hoog				Bereikbaarheid
46	VK13	Optimalisering doorstroming openbaar vervoer N43: verkeerslichtenbeïnvloeding en vrije busbaan op N43	AWV	De Lijn	Hoog	MT	P.m.	- Module 8 mogelijk - Module 9 mogelijk (voor sneldienst N43)	Bereikbaarheid
47	VK14	Optimalisering doorstroming openbaar vervoer tussen Latem, Deurle, Hooglatem en station De Pinte : verkeerslichtenbeïnvloeding	Gemeente	De Lijn	Hoog	MT			Bereikbaarheid
48	VK15	Aanpassing lijnvoering (frequentie en verknoping) aan betere ontsluiting kernen en verbinding met Gent, Deinze en De Pinte + omliggende kernen, afhankelijk van de beschikbare budgetten	De Lijn		Hoog	MT		- Module 9	Bereikbaarheid
49	VK16	Uitbouw haltes in functie van multimodaliteit en op het vlak van veiligheid, wachtaccommodatie en fietsvoorzieningen	Gemeente	De Lijn	Hoog	MT			Verkeers- veiligheid / Bereikbaarheid
50	VK17	Optimalisering dienstregeling buslijnen tussen Sint-Martens-Latem en station De Pinte (na invoering basismobiliteit)	De Lijn	NMBS	Middel	MT		- Module 9	Bereikbaarheid
51	VK9	Uitbouw multimodaliteit van randparkings, namelijk koppeling aan haltes openbaar vervoer, Park and ride-voorzieningen, fietsenstallingen, goede wachtaccommodatie	Gemeente	De Lijn Taxi- maatschappij	Hoog	MT			Bereikbaarheid
52		Inspelen op promotiecampagnes openbaar vervoer						- zie flankerende maatregelen (F8)	

Fiets									
53	VK18	Onderzoek tracé fietsvoorziening op/bij Pontstraat	Gemeente	Provincie	Hoog	MT		- Module 11 - Module 13	Verkeers- leefbaarheid / Verkeers- veiligheid
54	VK19	Uitwerking tracé fietsvoorziening op/bij Pontstraat, eventueel RUP (zuidelijk deel: vanaf Ph. Denterghemlaan)	Gemeente	AWV, Provincie	Hoog	MT		- Module 11 - Module 13	Verkeers- veiligheid / Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
55	VK20	Aanleg fietspad Pontstraat (noordelijk deel: vanaf Ph. Denterghemlaan tot gemeentegrens)	AWV	Gemeente	Hoog	KT		- gerelateerd aan maatregel VK2a	Verkeers- veiligheid
56	VK21	Aanleg fietspad Klapstraat (zuidelijk deel)	Gemeente	AWV, Provincie	Hoog	KT	250.000€	- Module 13 - gerelateerd aan maatregel VK2b	Verkeers- veiligheid
57	VK22	Aanleg fietspad Mortelputstraat	Gemeente	Provincie	Hoog	KT	-	Principebeslissing GR	Verkeers- veiligheid
58	VK23	Aanleg fietspad Heidebergen	Gemeente	Provincie	Middel	MT	-		Verkeers- veiligheid
59	VK24	Onderzoek naar uitbouw recreatief fietsnetwerk (inclusief toeristische polen op fietsroutenetwerk), o.a. museumfietsroute	Gemeente		Middel	MT	-	Afstemmen op en integreren in bestaande routes, bv. Leiestreekroute	Verkeers- leefbaarheid
60	VK25	Uitbouw recreatief fietsnetwerk (inclusief toeristische polen op fietsroutenetwerk), o.a. museumfietsroute	Gemeente		Middel	MT		Afstemmen op en integreren in bestaande routes, bv. Leiestreekroute	Verkeers- leefbaarheid
61	VK26a	Aanpassing kruispunten in functie van oversteekbaarheid zwakke weggebruiker (fiets, voetganger): N43 – Moeistraat o.a. voorstart/conflictvrij VRI (verkeerslichtenregelinginstallatie), oversteekvoorziening	AWV	Gemeente		KT		Geïntegreerd in ruimtelijke planning	Verkeers- veiligheid
62	VK26b	Aanpassing kruispunten in functie van oversteekbaarheid zwakke weggebruiker (fiets, voetganger): N43 – K. Kapt. Maenhoutstraat o.a. voorstart/conflictvrij VRI, oversteekvoorziening	AWV	Gemeente		MT		Geïntegreerd in ruimtelijke planning	Verkeers- veiligheid
63	VK27	Voorzien verkeerslichten + aanpassing kruispunt in functie van oversteekbaarheid zwakke weggebruiker: N43 – Twee Dreven	AWV	Gemeente		MT		- Module 18	Verkeers- veiligheid / Bereikbaarheid

64	VK11a	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Pontstraat – De Denterghemstraat,	AWV	Gemeente		MT		Zie maatregel 32 (VK5d)	Verkeers-veiligheid
65	VK11b	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Pontstraat – Dorpsstraat	AWV	Gemeente		MT			Verkeers-veiligheid
66	VK11c	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Klapstraat – Langs de Spoorweg	AWV	Gemeente		MT			Verkeers-veiligheid
67	VK11d	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Lijnstraat – Oude Vierschaarstraat – N43 (na verwezenlijking sportcomplex, randparking)	AWV	Gemeente		MT			Verkeers-veiligheid
68	VK5a	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: Sancta Maria (Latemstraat)	Gemeente			Reeds uitgevoerd			Verkeers-veiligheid
69	VK5b	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: Simonnetschool (Kapt. K Maenhoutstraat),	Gemeente			Reeds uitgevoerd			Verkeers-veiligheid
70	VK5c	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: kleuter- en lagere school (Dorpsstraat)	Gemeente			Reeds uitgevoerd			Verkeers-veiligheid
71	VK5d	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: kleuter- en lagere school (De Denterghemstraat)	Gemeente		Hoog	In ontwerp		- Module 10	Verkeers-veiligheid
72	VK6	Weren doorgaand verkeer uit kernen, indien nodig herinrichting kernen met speciale aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer	Gemeente		Laag	MT			Verkeers-leefbaarheid
73		Inspelen op promotiecampagnes fiets						zie flankerende maatregelen (F8)	

Voetganger									
74	VK26a	Aanpassing kruispunten in functie van oversteekbaarheid zwakke weggebruiker (fiets, voetganger): N43 – Moeistraat o.a. voorstart/conflictvrij VRI (verkeerslichtenregelinginstallatie), oversteekvoorziening	AWV	Gemeente		MT			Verkeersveiligheid
75	VK26b	Aanpassing kruispunten in functie van oversteekbaarheid zwakke weggebruiker (fiets, voetganger): N43 – K. Kapt. Maenhoutstraat o.a. voorstart/conflictvrij VRI, oversteekvoorziening	AWV	Gemeente		MT			Verkeersveiligheid
76	VK27	Voorzien verkeerslichten + aanpassing kruispunt in functie van oversteekbaarheid zwakke weggebruiker: N43 – Twee Dreven	AWV	Gemeente		MT		- Module 18	Verkeersveiligheid / Bereikbaarheid
77	VK11a	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Pontstraat – De Denterghemstraat,	Gemeente			MT			Verkeersveiligheid
78	VK11b	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Pontstraat – Dorpsstraat	Gemeente			MT			Verkeersveiligheid
79	VK11c	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Klapstraat – Langs de Spoorweg	Gemeente			MT		- Module 18	Verkeersveiligheid
80	VK11d	Aanpassing kruispunten in functie van verkeersveiligheid (gemotoriseerd verkeer, fiets en voetganger) : Lijnstraat – Oude Vierschaarstraat – N43 (na verwezenlijking sportcomplex, randparking)	Gemeente			MT			Verkeersveiligheid
81	VK5a	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: Sancta Maria (Latemstraat)	Gemeente			Reeds uitgevoerd			Verkeersveiligheid
82	VK5b	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: Simonnetschool (Kapt. K Maenhoutstraat),	Gemeente			Reeds uitgevoerd			Verkeersveiligheid
83	VK5c	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: kleuter- en lagere school (Dorpsstraat)	Gemeente			Reeds uitgevoerd			Verkeersveiligheid

84	VK5d	Uitwerking schoolomgevingen – zone 30: herinrichting: kleuter- en lagere school (De Denterghemstraat)	Gemeente		Hoog	In ontwerp		- Module 10	Verkeers- veiligheid
85	VK6	Weren doorgaand verkeer uit kernen, indien nodig herinrichting kernen met speciale aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer	Gemeente		Laag	MT			Verkeers- leefbaarheid
86		Inspelen op promotiecampagnes te voet gaan						zie flankerende maatregelen (F8)	
Goederenvervoer									
87	Vk28	Instellen van venstertijden	Gemeente			LT			Verkeers- leefbaarheid
Flankerende maatregelen									
Informatie en educatie									
88	F1	Inrichten van informatieavonden over het mobiliteitsplan	Gemeente		Hoog	KT		- Module 15	
89	F2	Opzetten internetsite (deelsite rond mobiliteit, inclusief mobiliteitsplan)	Gemeente		Middel	KT/MT		- Module 7 - Module 15	
90	F3	Mededelingen in het gemeenteblad, i.v.m. het mobiliteitsplan	Gemeente		Middel	KT		- Module 15	
91	F4	Opmaak bewegwijzeringsplan voor bezoekers	Gemeente		Hoog	MT			Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
92	F5	Opmaak brochure voor bezoekers met aangeven juiste wijze om Sint-Martens-Latem te bereiken per vervoerswijze	Gemeente		Middel	MT		- Module 7 - Module 15	Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
93	F6	Verder uitbouw van verkeers- en mobiliteitseducatie	Gemeente		Middel	KT		- Module 15	
Sensibilisatie									
94	F7	Sensibilisatiecampagne carpoolen en autodelen	Gemeente		Middel	KT		- Module 15	
95	F8	Inspelen op promotiecampagnes openbaar vervoer, fiets, te voet gaan	Gemeente		Middel	KT		- Module 7 - Module 15	Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid

Controle									
96	F9	Actief handhavingsbeleid (parkeren, snelheid, alcoholcontroles,...), ook tijdens evenementen	Gemeente		Hoog	KT			Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
Formalisatie									
97	F10	Duidelijke taak inzake mobiliteit aan gemeentebtenaar toewijzen	Gemeente		Hoog	KT/MT/LT			
98	F11	Opvolging mobiliteitsplan	Gemeente		Hoog	KT			Verkeers- veiligheid / Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
99	F12	Oprichting gemeentelijk meldpunt voor mobiliteitsproblemen	Gemeente		Hoog	LT		- Module 15	
100	F13	Structurele vergaderingen met buurgemeenten	Gemeente		Hoog	MT			Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
101	F14	Structureel overleg tussen afdeling mobiliteit en ruimtelijke ordening	Gemeente		Hoog	MT			
102	F15	Onderhoudsprogramma ten aanzien van wegen (inclusief uitbouw fietswacht)	Gemeente		Hoog	MT			
Verkeersmanagement									
103	F16	Opmaak schoolvervoerplannen en uitvoering: alle scholen in Sint-Martens-Latem	Gemeente		Middel	KT		- Module 15	Verkeers- veiligheid / Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid
104	F17	Opmaak verkeerscirculatieplan Hooglatem	Gemeente			KT/MT/LT		- Module 15	Verkeers- veiligheid / Verkeers- leefbaarheid / Bereikbaarheid

