



## Mobiliteitsplan Zelzate BELEIDSPLAN

4 november 2010

## VOORWOORD

De opmaak van een mobiliteitsplan gebeurt volgens drie fasen. Voorliggend rapport, het beleidsplan of het mobiliteitsplan genoemd, is het resultaat van de derde en tevens laatste fase. In deze fase wordt het gekozen beleidsscenario geconcretiseerd in het eigenlijke beleidsplan dat de krachtlijnen per werkdomein en de verantwoordelijkheden van de beleidsactoren bevat. De maatregelen en acties waartoe de verschillende partners zich engageren, worden in een actieplan opgenomen. Deze acties worden gerangschikt volgens prioriteit en tijdspanne.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan bestaat uit twee delen: een informatief deel dat inhoudelijk grotendeels overeenkomt met de Oriëntatienota (resultaat van fase 1) en de Synthesenota (resultaat van fase 2) en een richtinggevend deel dat het resultaat van fase 3 weergeeft. Voor meer algemene informatie over de inhoud en opmaak van het mobiliteitsplan wordt verwezen naar de inleidende hoofdstukken (zie 0.3).

Het beleidsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken.

In de inleiding worden het concept mobiliteitsplan toegelicht. Volgende elementen komen aan bod: het belang van een gemeentelijk mobiliteitsplan, de pijlers van de nieuwe generatie mobiliteitsplannen, het proces van de opmaak van het mobiliteitsplan, de gemeentelijke begeleidingscommissie en het participatietraject.

In het 1<sup>ste</sup> hoofdstuk worden de kansen en knelpunten omschreven. Het 2<sup>de</sup> hoofdstuk bevat de doelstellingen. In het 3<sup>de</sup> hoofdstuk worden de scenario's en de afweging ervan beschreven en het gekozen beleidsscenario wordt toegelicht in het 4<sup>de</sup> hoofdstuk. Deze eerste vier hoofdstukken vormen het informatief gedeelte van het mobiliteitsplan.

In het 5<sup>de</sup> hoofdstuk wordt het gekozen beleidsscenario verder uitgewerkt aan de hand van de werkdomeinen. Hoofdstuk 6 bevat vervolgens het actieprogramma, het actieplan met de maatregelen waartoe de partners van de GBC zich engageren. In het 7<sup>de</sup> hoofdstuk wordt een voorstel uitgewerkt voor de organisatie en evaluatie van de acties en het globale mobiliteitsplan. Tot slot wordt in hoofdstuk 8 aangeduid welke gemeentelijke beleidsplannen of –documenten gewijzigd dienen te worden. Deze hoofdstukken vormen het richtinggevend deel van het beleidsplan.

## INHOUDSTAFEL

### *Inleiding*

---

0.1	Belang van een gemeentelijk mobiliteitsplan .....	v
0.2	Pijlers van een nieuwe generatie mobiliteitsplannen.....	v
0.3	Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan .....	vi
0.4	Gemeentelijke begeleidingscommissie .....	vi
0.5	Participatietraject .....	vii

### *Informatief deel*

---

1	Kansen en Knelpunten .....	1
2	Doelstellingen .....	6
3	Opbouw en afweging scenario's .....	11
4	Toelichting beleidsscenario.....	14

*Richtinggevend deel*

---

5	Uitwerking werkdomeinen A-B-C .....	16
5.1	Werkdomein A - ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten .....	16
5.2	Werkdomein B – Netwerken per modus .....	18
5.3	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen.....	20
6	Actieplan .....	22
6.1	Actieprogramma.....	23
6.2	Werkprogramma .....	30
6.3	Investeringsprogramma .....	37
6.4	Beleidsprogramma .....	44
6.5	Takenprogramma.....	54
7	Voorstel voor organisatie en evaluatie.....	62
8	Voorstel tot wijziging gemeentelijke beleidsplannen of -documenten .....	63
9	Bijlage.....	64

## Lijst van kaarten

Kaart 1 : Knelpunten-kansenkaart .....	5
Kaart 2 : Globale en lokale doelstellingen .....	8
Kaart 3 : Werkdomein A - ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten ...	17
Kaart 4 : Werkdomein B – Netwerken per modus .....	21

## Lijst van tabellen

Tabel 1: Overlegmomenten GBC Zelzate.....	vi
Tabel 2 : Knelpunten-kansen-doelstellingentabel.....	9
Tabel 3 : Scoretabel afweging scenario's .....	13
Tabel 4: Kostenraming per actor (korte termijn-maatregelen) .....	37
Tabel 5: Voorstel scoretabel voor lokale doelstellingen (voorbeeld).....	63

## Lijst van foto's

Foto 1: Park tussen Vredekaai en Havenlaan .....	1
Foto 2: Ook Nederlandse bussen stoppen in Zelzate.....	1
Foto 3: Groenplein.....	2
Foto 4: Openstaande brug.....	2
Foto 5: Doorgaand vrachtverkeer in de Kanaalstraat .....	3
Foto 6: Goederenspoorlijn in Zelzate-west .....	3
Foto 7: Fietsroute parallel aan de E34/N49 .....	4
Foto 8: Beneluxlaan.....	4
Foto 9: Connectie tussen Grote Markt en gemeentehuis .....	6
Foto 10: Kruispunt R4-oost x Rijkswachtlaan .....	16
Foto 11: Kanaalstraat t.h.v. de Grote Markt.....	16
Foto 12: Assenedesteenweg (noord).....	18
Foto 13: Assenedesteenweg (zuid) .....	18
Foto 14: Kanaalstraat t.h.v. gemeentehuis .....	18
Foto 15: Grote Markt .....	19
Foto 16: Fietsvoorzieningen op brug (Kanaalstraat).....	19
Foto 17: Busstation.....	19
Foto 18: Fluopotloden aan schoolpoort in Zelzate.....	20

## 0 Inleiding

### 0.1 Belang van een gemeentelijk mobiliteitsplan

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau. Het mobiliteitsplan vormt een kader voor de gemeente waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Daarnaast biedt het een kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden.

Op 6 mei 2003 werd het eerste gemeentelijk mobiliteitsplan van Zelzate goedgekeurd. Na 5 jaar vulde de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) ter evaluatie de sneltoets in (5 maart 2008). De GBC kwam tot het besluit dat het beleidsscenario niet langer overeenstemde met de actuele visie. Vervolgens werd beslist om het mobiliteitsplan te vernieuwen (spoor 1).

Een gemeentelijk mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van dertig jaar. Dit betekent dat dit gemeentelijk mobiliteitsplan een kader biedt voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2020.

### 0.2 Piljers van een nieuwe generatie mobiliteitsplannen

Bij de nieuwe generatie mobiliteitsplannen liggen de klemtonen anders dan bij de eerste generatie mobiliteitsplannen.

De visie en het beleid met betrekking tot mobiliteit is geëvolueerd van (louter) verkeersmanagement naar vervoersmanagement met aandacht voor het milieuaspect. Er wordt in de vernieuwde mobiliteitsplannen dan ook een belangrijkere rol weggelegd voor flankerende maatregelen (werkdomein C).

Het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, openbaar vervoer en tot slot privévervoer) heeft de hiërarchie van vervoerswijzen duidelijker gemaakt. Dit principe geldt als uitgangspunt onder meer voor een duurzaam parkeerbeleidsplan.

In het openbaar vervoerbeleid zijn er de laatste jaren enkele belangrijke evoluties geweest zoals de basismobiliteit en het netmanagement.

Een nieuwe pijler van het mobiliteitsbeleid is het participatiebeginsel. Dit betekent dat aan burgers vroegtijdig en doeltreffend inspraak verleend wordt bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. (zie 0) Gemeenten hebben de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten.

### 0.3 Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan

De opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan is een proces waarbij een toekomstvisie wordt ontwikkeld. Dit gebeurt volgens drie fasen:

#### Fase 1: Oriëntatiefase

De oriëntatiefase is de fase waarin men een inventaris en een synthese maakt van de bestaande plannen en studies, een overzicht maakt van de visies van de actoren, een omschrijving en analyse maakt van de mobiliteitsproblematiek en een definiëring opstelt van verder onderzoek. Deze fase resulteert in de Oriëntatienota.

#### Fase 2: Opbouw van het plan

In de volgende fase wordt het plan opgebouwd: het noodzakelijke aanvullend onderzoek wordt verricht en een trendscenario en één of meerdere alternatieve ontwikkelingsscenario's gericht op duurzame mobiliteit worden uitgewerkt en geëvalueerd. Deze fase mondt uit in de Synthesenota.

#### Fase 3: Beleidsplan

De derde en laatste fase is de fase waarin het beleidsplan wordt opgesteld. Hierin wordt de keuze die gemaakt werd uit de scenario's geconcretiseerd. Dit plan bevat de krachtlijnen van de werkdomeinen en de verantwoordelijkheden van de beleidsactoren. De maatregelen die de partners moeten nemen, worden opgenomen in een actieplan. Deze acties worden vervolgens gerangschikt volgens prioriteit en tijdspanne. Deze fase resulteert in het Beleidsplan of Mobiliteitsplan.

Elke fase moet conform verklaard worden door de Provinciale AuditCommissie (PAC). Zodra het mobiliteitsplan conform verklaard is en de procedure voor de vaststelling ervan is doorlopen, kan het uitvoeren van de gemaakte beleidskeuzes beginnen.

### 0.4 Gemeentelijke begeleidingscommissie

De Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) staat in voor de begeleiding en opvolging van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het is een overlegplatform waarin naast de gemeente alle belangrijke mobiliteitsactoren vertegenwoordigd zijn.

De leden van de GBC Zelzate (voor de samenstellingen zie Bijlage 1) kwamen samen op volgende overlegmomenten:

Tabel 1: Overlegmomenten GBC Zelzate

GBC	Datum	Agenda
GBC 1	01-12-2009	* Toelichting plan van aanpak * Bespreking huidige structuur in Zelzate
GBC 2	26-01-2010	* Bespreking voorontwerp Oriëntatienota * Bepaling kansen en knelpunten * Definiëren verder onderzoek
GBC 3	12-05-2010	* Toelichting onderzoeksresultaten * Aanzet opbouw scenario's
GBC 4	16-06-2010	* Verfijning opbouw scenario's * Afweging scenario's
GBC 5	02-09-2010	* Invullen actieprogramma

## 0.5 Participatietraject

---

Het participatietraject heeft een dubbel doel: enerzijds rekening houden met wat vanuit de bevolking wordt aangebracht en anderzijds het creëren van een draagvlak voor een duurzaam, gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

De gemeente Zelzate hecht veel belang aan het informeren van alle belanghebbenden en de bevolking van Zelzate. Het participatietraject tijdens de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan omvat een viertal aspecten:

### 0.5.1 Uitgebreide samenstelling GBC

Er is ervoor gekozen om vertegenwoordigers van alle partijen uit de gemeenteraad op te nemen in de GBC.

### 0.5.2 1<sup>ste</sup> informatie- en participatievergadering

Daarnaast werd er een informatie- en participatievergadering georganiseerd om de bevolking te betrekken bij de opmaak van het mobiliteitsplan. Deze info- en discussie-avond over duurzaam mobiliteitsbeleid ging door op donderdagavond 29 april 2010.

In het informatiegedeelte werd een presentatie gegeven bestaande uit vier delen. In het eerste deel werden enkele algemene kencijfers en vaststellingen weergegeven om het perspectief met betrekking tot mobiliteit te verruimen. In het tweede deel werd ingezoomd op verschillende aspecten van duurzame mobiliteit. In het derde deel werd de link gelegd met het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en het vierde deel handelde over de aanpak en doelstellingen van het vernieuwde mobiliteitsplan van Zelzate zelf.

Op die manier werd getracht de aanwezigen enkele algemene principes en ideeën bij te brengen, de link te leggen met het mobiliteitsplan van Zelzate en de concrete stand van zaken te schetsen.

In het discussiegedeelte was er een mogelijkheid tot het stellen van vragen en het uitwisselen van visies

### 0.5.3 2<sup>de</sup> informatie- en participatievergadering

De GBC heeft gekozen voor inzet op leefbaarheid in en tussen Zelzate Oost en West. Het gekozen beleidsscenario voor het vernieuwde mobiliteitsplan is dan ook goedgekeurd en gedragen door de volledige GBC.

Voor de concrete uitwerking van de weerhouden acties wil de gemeente haar inwoners de kans bieden om suggesties en voorstellen aan te brengen. Daarom werd een informatie- en participatievergadering georganiseerd waar het beleidsplan werd voorgesteld. Dit avond door op dinsdagavond 9 november 2010.

Tijdens deze bijeenkomst werd het proces geschetst dat tot de opmaak van het mobiliteitsplan heeft geleid. Het gekozen beleidsscenario werd toegelicht en de vertaling naar het actieplan geïllustreerd. Nadien kregen de aanwezige inwoners de kans om te reageren en voorstellen te formuleren.

# Mobiliteitsplan Zelzate

INFORMATIEF DEEL

# 1 Kansen en Knelpunten

## 1.1 Kansen

In Zelzate beschikt men over verschillende kansen op het vlak van mobiliteit:

### Zelzate, compact

Het grondgebied van de gemeente is beperkt waardoor Zelzate een compacte gemeente is. Ontwikkelingen inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid worden gebundeld en Zelzate werd geselecteerd als hoofddorp gelegen in buitengebied. Deze elementen creëren een aanzienlijk wandel- en fietspotentieel.

### Zelzate, een aantrekkingspool

Zelzate kan beschouwd worden als een grote zelfvoorzienende kern die over een aanbod van voorzieningen beschikt vergelijkbaar met de kleinste steden. Dit en de bundeling aan wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid zorgen ervoor dat Zelzate een regionale invloedssfeer heeft met een belangrijke bestemmingsfunctie voor inwoners van omliggende gemeenten.



Foto 1: Park tussen Vredekaai en Havenlaan

### Zelzate, goed gelegen ten opzichte van het hoofdwegennet

De gemeente situeert zich vlakbij Gent en de Gentse Haven en dichtbij enkele belangrijke verkeersassen (R4, E34, N423, ...) waardoor er een goede en snelle verbinding is naar Antwerpen en de Antwerpse Haven.

### Zelzate, een openbaar vervoerknooppunt

De gemeente Zelzate vormt een busknooppunt. De meeste buslijnen uit de omgeving hebben Zelzate als bestemming. De ligging aan de spoorlijnen 204 en 55 (momenteel uitsluitend goederenvervoer) biedt opportuniteiten voor het ontwikkelen van hoogwaardig personenvervoer naar de Gent en de Gentse Haven.



Foto 2: Ook Nederlandse bussen stoppen in Zelzate

### Tunnel

Als de burg openstaat, biedt de tunnel onder het kanaal een alternatief voor gemotoriseerd (niet-ADR) verkeer.

## Herinrichting R4-oost

De herinrichting van de R4-oost, namelijk de herinrichting van de kruispunten Kanaalstraat x Traktaatweg x Leegstraat x R4-oost, R4-oost x Rijkswachtlaan en de kruispunten van de R4-oost met de op- en afritten van de E34, biedt kansen voor het veilig inrichten van deze kruispunten voor langzame vervoerwijken.

## Parkeeraanbod

Zelzate beschikt over zeer veel parkeergelegenheid. Dit (over)aanbod biedt kansen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, zonder dat de parkeercapaciteit te krap wordt.



Foto 3: Groenplein

## Locatie Endeke

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2007) wordt de locatie Endeke aangeduid als ruimte voor de inplanting van openlucht sport- en recreatieterreinen. Aangezien deze locatie vlakbij de woonzones in Zelzate-oost ligt, biedt dit een extra kans voor duurzame weggebruikers zoals voetgangers en fietsers.

## AKMO-zone

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt tevens de realisatie van een lokaal bedrijventerrein aansluitend bij de KMO zone van Assenede aangeduid. Deze locatie biedt kansen omwille van de reeds bestaande ontsluiting en de geplande aansluiting naar de R4 via de nog aan te leggen parallelweg. De ontsluiting (voornamelijk voor langzame weggebruikers en openbaar vervoer) en mogelijke bijkomende hinder dienen evenwel goed onderzocht te worden.

## 1.2 Knelpunten

Met betrekking tot verkeer en mobiliteit worden volgende knelpunten vastgesteld:

### Barrièrewerking door kanaal en brug

De aanwezigheid van het kanaal Gent-Terneuzen zorgt er voor dat Zelzate opgedeeld wordt in twee delen: Zelzate-oost en Zelzate-west. Naast de tunnel (enkel voor auto- en vrachtverkeer toegankelijk, exclusief ADR-verkeer) is er geen vaste oeververbinding tussen de linker en de rechteroever. De brug over het kanaal gaat gemiddeld 20 keer per dag open. Dit zorgt duidelijk voor barrièrewerking voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer.



Foto 4: Openstaande brug

## Barrièrewerking door doorgaand vrachtverkeer in Kanaalstraat

Ook de Kanaalstraat (R4) vormt een barrière. Deze weg heeft een ongelukkig tracé: het gemeentehuis wordt van de Grote Markt gescheiden. Bovendien is het een zeer drukke as. Sommige ADR-verkeer dient de Kanaalstraat (brug) te gebruiken als alternatief voor de E34 (tunnel) en doorgaand auto- en vrachtverkeer gebruikt deze weg aangezien ze vaak de snelste en kortste route vormt. Het doorgaand verkeer heeft een negatief effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Zelzate.



Foto 5: Doorgaand vrachtverkeer in de Kanaalstraat

## Suboptimaal parkeerbeleid

In het vorig mobiliteitsplan werd reeds aangegeven dat Zelzate over zeer veel parkeerplaatsen beschikt die niet optimaal gebruikt worden. Bovendien is de infrastructuur binnen de gemeente vooral gericht op autoverkeer.

## Hiaten in openbaar vervoer

De gemeente Zelzate mist een snelle OV-verbinding naar Gent en de Gentse Haven. Aangezien de afstand tot het dichtstbijzijnde treinstation minimum 15km bedraagt, mag men ervan uitgaan dat personenvervoer via het spoor ontbreekt.

Een spoorverbinding met Gent via de haven biedt een zeker potentieel. Bovendien zijn er twee goederenspoorlijnen, langs elke oever van het kanaal, waarlangs personenvervoer kan georganiseerd worden.

Daarnaast voldoet de kwaliteit van het busstation niet aan de hedendaagse verwachtingen. De heraanleg ervan dringt zich op.



Foto 6: Goederenspoorlijn in Zelzate-west

## Hiaten in fietsnetwerk

Het fietsnetwerk in Zelzate vertoont verschillende missing links: er zijn bepaalde doorsteken voor fietsers (en voetgangers) gewenst, sommige wegen zijn bijzonder fietsonveilig, bij belangrijke diensten en voorzieningen ontbreken fietsenstallingen en de kwaliteit van de fietsenstallingen is vaak ondermaats.



Foto 7: Fietsroute parallel aan de E34/N49



Foto 8: Beneluxlaan

### Tunnel

De tunnel onder het kanaal is eveneens een knelpunt aangezien deze niet toegankelijk is voor langzame weggebruikers en ADR-verkeer.

### Autogerichte infrastructuur

In het algemeen is de infrastructuur in Zelzate vooral gericht op gemotoriseerd verkeer. Deze vervoermodi krijgen niet alleen veel ruimte (wegen en parkeerplaatsen), vaak ontbreken kwalitatieve voorzieningen voor duurzame vervoerwijzen zoals de inrichting van de brug, de kwaliteit van de fietsenstallingen, het wachtcomfort op het busplein, ...

### Ligging Klein-Rusland

De wijk Klein-Rusland ligt nogal geïsoleerd ten opzichte van Zelzate-West: de E34 ligt er tussen en er is slechts 1 weg die beide delen met elkaar verbindt.

## 1.3 Knelpunten-kansenkaart

Bovenstaande kansen en knelpunten kunnen geografische weergegeven worden.

Kaart 1 : Knelpunten-kansenkaart

## 2 Doelstellingen

### 2.1 Globale doelstellingen

De doelstellingen op Vlaams niveau voor een duurzaam mobiliteitsbeleid zijn:

*Het vrijwaren van de bereikbaarheid*

Het verbeteren van de vlotheid waarmee economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden.

*Het garanderen van de toegankelijkheid*

Het garanderen van mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen. Vervoersarmoede en -ongelijkheden zouden tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht moeten worden.

*Het verzekeren van de veiligheid*

Het verhogen van de verkeersveiligheid.

*Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid*

Streven naar een verkeersleefbare omgeving, meer bepaald de kwaliteit van het verblijven verbeteren met betrekking tot luchtverontreiniging en gezondheids-effecten, geluid en trillingen, geurhinder en belevingswaarde (verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, barrièrewerking, parkeeroverlast, ...).

*Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu*

De milieu- en natuurschade die mobiliteit veroorzaakt tot op een aanvaardbaar niveau terugdringen onder meer met betrekking tot het draagvermogen van het milieu voor emissies, het verbruik van uitputbare fossiele brandstoffen en de algemene biodiversiteit van de ecosystemen.

### 2.2 Lokale doelstellingen

De GBC stelt zich achter deze vijf doelstellingen. Toegepast op de lokale mobiliteitsproblematiek werden door de GBC volgende strategische en operationele doelstellingen naar voor geschoven:

*Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in Zelzate door het weren van ongewenst vrachtverkeer en doorgaand verkeer*

→ Aandeel doorgaand zwaar verkeer in de Kanaalstraat en aandeel doorgaand verkeer in de Assenedesteenweg maximaal beperken.



Foto 9: Connectie tussen Grote Markt en gemeentehuis

*Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid tussen Zelzate-oost en west*

→ De openbaar vervoer- en de fietsverbinding tussen Zelzate-oost en west versterken zodat de barrièrewerking van het kanaal geminimaliseerd wordt.

☑ *De verblijfskwaliteit op de centrumpleinen maximaliseren*

→ Het parkeerbeleid en de verkeerscirculatie aanpassen zodat de Grote Markt en het Groenplein zich kunnen ontwikkelen als volwaardige verblijfspleinen in plaats van verkeerszones.

☑ *Het optimaliseren van de multimodale bereikbaarheid van het handels- en horeca-apparaat in de kern, o.a. door een aandacht voor voetgangersinfrastructuur, fietsenstallingen en een sturend parkeerbeleid.*

→ De hiaten in voetgangers- en fietsnetwerk worden in kaart gebracht en er wordt een actieprogramma voor opgesteld.

☑ *Het realiseren van een verschuiving van de vervoerswijzekeuze voor verplaatsingen binnen Zelzate naar te voet gaan en fietsen en dit door het aanbieden van een coherente en gebiedsdekkende fiets- en voetgangersinfrastructuur. Hierbij gaat bijzondere aandacht naar de verbinding tussen de westelijke en de oostelijke oever*

→ De verbinding naar het centrum per fiets of te voet moet in tijd en waar mogelijk in afstand korter zijn dan de verplaatsing met auto.

☑ *Het realiseren van een verschuiving van de vervoerswijzekeuze voor verplaatsingen van en naar de regio rond Zelzate naar openbaar vervoer en de fiets. Een kwaliteitsslag op het vlak van openbaar vervoer moet het aandeel ervan in het woon-werk en in het woon-schoolverkeer doen toenemen. Voor de fiets gaat aandacht naar gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur geënt op bovenlokale netwerken (bv. het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, de Havenfietsroute, ...).*

→ Vanuit de omliggende gemeenten moet er een veilige en snelle fietsverbinding aanwezig zijn. Alle fietsroutes langs primaire of secundaire wegen moeten daar uitgerust zijn met een vrijliggend fietspad. Er moet een snelle openbaar vervoer verbinding gerealiseerd worden naar Gent en de Gentse Haven.

Kaart 2 : Globale en lokale doelstellingen

## 2.3 Knelpunten-kansen-doelstellingentabel

Vervolgens kunnen bovenstaande kansen, knelpunten en doelstellingen gekoppeld worden aan de voornaamste ontwikkelingen en locaties.

Tabel 2 : Knelpunten-kansen-doelstellingentabel

Locatie / ontwikkeling	Kansen	Knelpunten	Doelstellingen
Zelzate centrum (oost en west)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vlakbij hoofdwegennet</li> <li>- Compact</li> <li>- Groene omgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opgedeeld door Kanaal Gent-Terneuzen en Kanaalstraat (R4) met hoge verkeersintensiteit en veel zwaar verkeer</li> <li>- Beperkte OV-bereikbaarheid</li> <li>- Missing links in fietsnetwerk</li> <li>- Suboptimaal parkeerbeleid</li> <li>- Weginfrastructuur zeer autogericht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het vrijwaren van de bereikbaarheid</li> <li>Het verzekeren van de veiligheid</li> <li>Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid</li> <li>Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu</li> </ul>
Grote Markt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verblijfsplein</li> <li>- Centraal in Zelzate-Oost</li> <li>- Vlakbij brug naar Zelzate-West</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkeerplein</li> <li>- Barrièrewerking door Kanaalstraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het vrijwaren van de bereikbaarheid</li> <li>Het garanderen van de toegankelijkheid</li> <li>Het verzekeren van de veiligheid</li> <li>Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid</li> </ul>
Groenplein	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verblijfsplein</li> <li>- Vlakbij brug naar Zelzate-West</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkeerplein</li> <li>- Relatief ver van Zelzate-Oost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het vrijwaren van de bereikbaarheid</li> <li>Het garanderen van de toegankelijkheid</li> <li>Het verzekeren van de veiligheid</li> <li>Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid</li> </ul>
Brug Zelzate	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindende schakel tussen Zelzate-Oost en Zelzate-West</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doorstroming openbaar vervoer</li> <li>- Doorstroming fietsverkeer</li> <li>- Congestie (file) tijdens spits</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrijwaren bereikbaarheid</li> <li>Het garanderen van de toegankelijkheid</li> <li>Het verzekeren van de veiligheid</li> <li>Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid</li> </ul>

<p><b>OV-knooppunt</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanwezigheid goederenspoorlijnen</li> <li>- Aanwezigheid busstation</li> <li>- OV-verbinding met Nederland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen treinverbinding voor personenverkeer</li> <li>- Kwaliteit busstation</li> <li>- Missing links tussen Vlaamse en Nederlandse bussen</li> <li>- Geen goede OV-verbinding tussen Zelzate oost en west</li> <li>- Geen snelle OV-verbinding naar Gent en Gentse Haven</li> </ul>	<p>Het vrijwaren van de bereikbaarheid  Het garanderen van de toegankelijkheid  Het verzekeren van de veiligheid</p>
<p><b>Opwaardering E34</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbinden op Vlaams niveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wijziging (toename) van de verkeersstroom op onderliggend wegennet in Zelzate</li> <li>- Geluidsoverlast</li> </ul>	<p>Vrijwaren bereikbaarheid  Verzekeren verkeersveiligheid  Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid  Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu</p>
<p><b>Te ontwikkelen  bedrijvzone grenzend  aan AKMO-zone</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vlakbij hoofdwegennet</li> <li>- Op fietsafstand van Zelzate</li> <li>- Herziening RSV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen OV-ontsluiting</li> <li>- Parallelweg nog niet ingepland, nochtans noodzakelijke voorwaarde</li> </ul>	<p>Vrijwaren bereikbaarheid  Verzekeren verkeersveiligheid  Garanderen toegankelijkheid  Leefbaarheid kernen verzekeren</p>
<p><b>Zone aan Tractaatweg  ontwikkelen ('Endeke')</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vlakbij hoofdwegennet</li> <li>- Op fietsafstand van Zelzate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen OV-ontsluiting</li> <li>- Meer doorgaand verkeer via Kanaalstraat?</li> </ul>	<p>Vrijwaren bereikbaarheid  Het verzekeren van de veiligheid  Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid</p>
<p><b>Nieuwe sluis in Terneuzen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiermee gepaard gaande noodzakelijk bouw nieuwe tunnel in Zelzate. Biedt kansen als deze ook toegankelijk gemaakt wordt voor ADR-verkeer en fietsers en als het tracé dichterbij de centra ligt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Door de nieuwe sluis zal er zich meer verkeer (scheepvaart) via kanaal verplaatsen. Hierdoor zal de brug vaker open staan met congestie, slechtere bereikbaarheid, ... tot gevolg.</li> </ul>	<p>Het vrijwaren van de bereikbaarheid  Het garanderen van de toegankelijkheid  Het verzekeren van de veiligheid  Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid</p>

## 3 Opbouw en afweging scenario's

### 3.1 Scenario's

Op basis van de onderzoeksresultaten werden verschillende scenario's uitgewerkt. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de onderzoeken en de scenario's wordt verwezen naar het onderzoeksrapport en de synthesesnota.

Een eerste scenario is het nulscenario, de referentiesituatie vandaag met uitvoering van de goedgekeurde plannen, het huidige mobiliteitsplan en het actuele beleid voor de volgende 10 jaar. In dit scenario blijkt dat bestaande problemen, zoals de autogerichte infrastructuur, het gebrek aan een kwalitatieve openbaar vervoerverbindingen tussen Zelzate en Gent en tussen Zelzate-Oost en West, het suboptimaal fietsbeleid en het eenzijdig flankerend beleid niet opgelost zullen worden. Bepaalde toekomstige ontwikkelingen zullen een zeer negatieve invloed hebben op de mobiliteit in Zelzate als er geen bijkomende maatregelen genomen worden. Zo zal Zelzate-brug in de toekomst steeds vaker open staan door de ontwikkelingen aan het Kluizendok en de nieuwe Zeesluis in Terneuzen en zal er een toename van (vracht)verkeer zijn via Zelzate onder meer door de heraanleg van de Traktaatweg.

Het idealistisch scenario is het scenario waarin alles op korte termijn kan veranderd worden. In dit scenario worden alle essentiële missing links betreffende mobiliteit in Zelzate ingevuld: de alternatieve verbinding voor langzaam verkeer tussen Zelzate-Oost en West, integrale maatregelen met betrekking tot doorgaand vrachtverkeer in de Kanaalstraat, een strategisch parkeerbeleid, de lightrail-verbinding tussen Gent en Terneuzen via Zelzate en de Gentse Haven, een goed uitgebouwd flankerend beleid en talrijke investeringen ten voordele van langzame weggebruikers worden uitgevoerd. In dit scenario is er een zeer positieve ontwikkeling op vlak van mobiliteit.

Daarnaast zijn er drie scenario's 'duurzaam mobiliteitsbeleid' ontwikkeld. Deze scenario's sluiten qua haalbaarheid en wenselijkheid meer aan bij de realiteit.

In scenario A "Zelzate op de fiets" ligt de klemtoon op langzame weggebruikers. Aangezien verschillende elementen, waaronder de stedelijkheid, de compactheid van de gemeente, de vele winkels en scholen, ..., Zelzate tot een ideale fiets- en wandelgemeente maken, wordt in dit scenario getracht het voetgangers- en fietspotentieel te maximaliseren evenals de toegankelijkheid te verbeteren. Doelstelling is mensen er toe aan te zetten zachte vervoerwijzen te gebruiken en zo een modal shift te realiseren in het voordeel van voetgangers en fietsers.

In scenario B "Pleinen om van te genieten" wordt de centrumfunctie van de pleinen en het weren van autoverkeer benadrukt. Omdat er tussen Zelzate-oost en west slechts twee verbindingen bestaan en de kwaliteit ervan beperkt is, wordt in dit scenario getracht de kwaliteit van de centra en de verbinding ertussen te verbeteren. Doelstelling is het autoverkeer en het aantal autoverplaatsingen te beheersen.

In scenario C "Leefbaarheid in en tussen Zelzate-oost en west" staat leefbaarheid voorop. Dit scenario omvat drie centrale pijlers:

Aangezien het een zeer sterke invloed heeft op de leefbaarheid in Zelzate, wenst men het doorgaand vrachtverkeer in de Kanaalstraat te weren. Op korte termijn wil men dit doen door meer handhaving en betere signalisatie, op middellange termijn door het uitvoeren van de oplossing van het project Gentse Kanaalzone. Enkel op die manier kan men de leefbaarheid in de Kanaalstraat garanderen.

Het kanaal oefent een barrièrewerking uit tussen Zelzate-oost en west. De leefbaarheid kan verbeteren door de OV-verbinding ertussen te versterken.

Door te knippen in het parkeeraanbod en verkeerscirculatieve maatregelen zal er minder autoverkeer aangetrokken worden waardoor de leefbaarheid op de Grote markt en het Groenplein verbeteren

## 3.2 Afweging

---

Bovenstaande scenario's werden beoordeeld ten opzichte van de doelstellingen. Ze kregen een score per doelstelling en/of criteria en werden tegenover elkaar afgewogen. Het scenario dat het best scoorde, wordt het gewenste beleidscenario.

Het nulscenario zal voornamelijk leiden tot meer verkeer met als gevolg meer trillingen, lawaai- en geurhinder, een negatievere belevingswaarde van de openbare ruimte, meer verkeersonveiligheid (vooral voor zachte weggebruikers), meer files en langere wachttijden in de Kanaalstraat, een stijgend autogebruik en kan op lange termijn zelfs leiden tot een toename in sociale ongelijkheid.

Het idealistisch scenario scoort zeer goed op alle doelstellingen. De bereikbaarheid en toegankelijkheid verbeteren aanzienlijk door de lightrailverbinding en de nieuwe verbinding tussen Zelzate-Oost en West. De verkeersveiligheid neemt toe dankzij het aanpakken van knelpunten voor zachte weggebruikers en een stijging van het aantal duurzame weggebruikers. Ook de verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurkwaliteit verbeteren sterk onder meer dankzij de modal shift, de meer kwalitatieve verblijfsfunctie op pleinen en de nieuwe verbinding tussen Oost en West.

Bij het 1<sup>ste</sup> scenario "Zelzate op de fiets" gaat de aandacht voornamelijk naar leefbaarheid voor en door langzame weggebruikers. Dit heeft een zeer positieve invloed op de verkeersveiligheid omdat knelpunten aangepakt worden ten behoeve van zachte weggebruikers en er een modal shift plaats vindt richting duurzamer vervoergebruik. De bereikbaarheid verbetert, maar deze verbetering is beperkt aangezien er voor gemotoriseerd verkeer zeer weinig verandert. De toegankelijkheid verbetert ten aanzien van zachte vervoermodi, maar omdat een kwalitatieve openbaar vervoerverbinding ontbreekt is dit effect beperkt. Dankzij de modal shift die dit scenario tot gevolg heeft, verbeteren de leefbaarheid en de milieu- en natuurkwaliteit. Ook deze vooruitgang is niet maximaal onder meer omdat de pleinen parkeerpleinen blijven en er voor langzame weggebruikers geen alternatief komt om het kanaal over te steken.

Bij het 2<sup>de</sup> scenario "Pleinen om van te genieten" ligt de klemtoon voornamelijk op het versterken van de centrumfuncties en het weren van autoverkeer in het centrum van Zelzate-Oost en Zelzate-West. Dit scenario heeft vooral een positieve invloed op de verkeersleefbaarheid daar de pleinen uitgebouwd worden tot volwaardige verblijfspleinen. Dit scenario scoort ook goed op veiligheid omdat het autoverkeer vermindert. De verbetering in toegankelijkheid is matig: enerzijds verhoogt de toegankelijkheid voor zachte weggebruikers, anderzijds ontbreekt er een kwalitatieve openbaar vervoerverbinding naar Gent en de Gentse Haven. Dit scenario komt amper tegemoet aan doelstellingen zoals 'bereikbaarheid garanderen' en 'schade aan milieu- en natuurkwaliteit beperken' omdat enkel ingezet wordt op intern autoverkeer en het extern gemotoriseerd verkeer ongewijzigd blijft en zelfs toeneemt door toekomstige ontwikkelingen.

Het 3<sup>de</sup> scenario "Leefbaarheid in en tussen Zelzate-oost en west" scoort vooral goed wat betreft leefbaarheid, het sleutelwoord binnen dit scenario. De economische bereikbaarheid verbetert omdat er meer ruimte voorzien wordt voor zachte weggebruikers en er onderscheid gemaakt wordt tussen kort- en langparkeren. Er worden inspanningen gedaan om de leefbaarheid voor zachte weggebruikers te verbeteren wat de toegankelijkheid van mobiliteit voor verschillende doelgroepen verhoogt. Het verbeteren van leefbaarheid hangt samen met het weren van auto- en vrachtverkeer en het aanmoedigen van het gebruik van duurzame vervoerwijzen. Dit heeft voornamelijk een zeer positieve invloed op de verkeersveiligheid en de milieu- en natuurkwaliteit.

Bovenstaande beschrijvingen werden vertaald naar scores. (zie Tabel 3) Daaruit bleek dat het idealistisch scenario het beste scoort. Het idealistisch scenario is binnen de huidige planningscontext echter zowel financieel als qua draagvlak zeer moeilijk te realiseren.

Rekening houdend met de haalbaarheid en het beantwoorden aan de globale en lokale doelstellingen scoort het derde scenario 'Leefbaarheid in en tussen Zelzate-Oost en West' het best. Dit is dan ook het gekozen beleidscenario.

Tabel 3 : Scoretabel afweging scenario's

	Nulscenario	Idealistisch scenario	Scenario A "Zelzate op de fiets"	Scenario B "Pleinen om van te genieten"	Scenario C "Leefbaarheid in en tussen Zelzate-oost en west"
<b>Globale doelstellingen</b>					
Bereikbaarheid	--	++	+	+/-	++
Toegankelijkheid	-	++	+	+	+
Verkeersleefbaarheid	--	++	+	++	++
Verkeersveiligheid	--	++	++	+	+
Milieu- en natuurkwaliteit	-	++	+	+/-	+
<b>Lokale doelstellingen</b>					
Weren ongewenst vrachtverkeer en doorgaand verkeer	-	++	+	+	++
Versterken OV- en fietsverbinding tussen Zelzate-oost en west	--	++	+	+/-	++
Verblijfskwaliteit Grote Markt en Groenplein maximaliseren	-	++	+	++	++
Hiaten in voetgangers- en fietsnetwerk in kaart brengen en aanpakken	--	++	++	+	++/-
Snellere verbinding naar centrum per fiets of te voet	--	++	++	+	++/-
Veilige en snelle fietsverbinding vanuit omliggende gemeenten	--	++	++	+	+

## 4 Toelichting beleidsscenario

Ondanks de zeer ambitieuze doelstellingen in het vorige mobiliteitsplan, blijkt dat men bij de realisatie ervan niet verder is gekomen dan het fragmentarisch uitvoeren van enkele acties. Het gewenste beleidsscenario werd dan ook niet gehaald. Het is dan ook een duidelijke wens van de gemeente om nu wel tot een haalbaar scenario te komen waarbij de acties en de realisatie ervan leiden tot het gewenste beleidsscenario.

Voor sommige aspecten bleken zowel scenario A "Zelzate op de fiets" als scenario B "Pleinen om van te genieten" gewenst. Op sommige punten sloot het ene scenario beter dan het andere aan bij de visie van de GBC. Op nog andere vlakken bleek een andere richting meer gewenst. Hieruit ontstond scenario C "Leefbaarheid in en tussen Zelzate-oost en west een bijkomend scenario waarin leefbaarheid voorop staat: leefbaarheid in de Kanaalstraat en de Assendesteenweg; leefbaarheid tussen Zelzate-oost en west en leefbaarheid op de Grote markt en het Groenplein.

De leefbaarheid in de Kanaalstraat en de Assendesteenweg kan verbeterd worden door het doorgaand vrachtverkeer te weren; op korte termijn door meer handhaving en betere signalisatie, op middellange termijn door het uitvoeren van de oplossing van het project Gentse Kanaalzone. Minder doorgaand vrachtverkeer komt tevens de verkeersveiligheid ten goede.

De leefbaarheid tussen Zelzate-oost en west wil men verbeteren door het versterken van de OV- en fietsverbinding tussen beide delen zodat de barrièrewerking van het kanaal tussen Zelzate-oost en west geminimaliseerd wordt.

De leefbaarheid op de Grote markt en het Groenplein kan versterkt worden door te knippen in het parkeeraanbod en verkeerscirculatiemaatregelen. Hierdoor zal er immers minder autoverkeer aangetrokken worden.

Het gekozen beleidsscenario is als volgt afgestemd op de andere beleidsplannen:

- Het beleidsplan is goed afgestemd op het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan aangezien het zich aansluit bij de inhoud en principes van deze plannen.
- Het beleidsplan is zeer goed afgestemd op het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan van Zelzate aangezien de daarin omschreven ontwikkelingen worden meegenomen in werkdomein A. De onderdelen uit het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan met betrekking tot mobiliteit zijn weliswaar gebaseerd op het vorig mobiliteitsplan en kunnen op sommige vlakken anders benaderd worden in het nieuwe beleidsscenario.
- Het beleidsplan bouwt verder op de verschillende bovenlokale fietsroutenetwerken (vb. BFF, LAF, ...) en kan een aanvulling zijn voor de stand van zaken van de realisatie van deze netwerken (zie Onderzoeksrapport).
- Ook aan het strategisch plan Gentse kanaalzone en de afbakening van het Zeehavengebied werd getoetst. De bovenlokale onderzoeken in het kader van het project Gentse Kanaalzone worden meegenomen in het actieprogramma.
- Het beleidsplan is conform het streefbeeld van de N49/E34, aangezien de gevolgen van de opwaardering tot snelweg mee ingecalculleerd werden.
- Tot slot is er afstemming geweest met de mobiliteitsplannen van de omliggende gemeenten Gent, Evergem, Assenede, Wachtebeke en Terneuzen.

In het gekozen beleidsscenario "Leefbaarheid in en tussen Zelzate-oost en west" gaat ruime aandacht naar mobiliteitsmanagementmaatregelen zoals communicatie, sensibilisering en bewegwijzering. Het voordeel van deze maatregelen is dat ze een minder grote financiële inspanning vergen en ze op korte termijn te realiseren zijn. Aansluitend worden verkeersmanagementmaatregelen ('harde' maatregelen) zoals infrastructurele maatregelen (drempels,...) en de herinrichting van pleinen en wegen voorzien.

# Mobiliteitsplan Zelzate

RICHTINGGEVEND DEEL

## 5 Uitwerking werkdomeinen A-B-C

In het scenario werden de krachtlijnen omschreven. Dit bepaalt *wat* er moet gebeuren. De concrete uitwerking van het gewenste beleidsscenario, m.n. *hoe* het moet gebeuren, gebeurt aan de hand van de drie werkdomeinen: werkdomein A houdt ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten in, werkdomein B bevat de netwerken per modus en werkdomein C bestaat uit ondersteunende maatregelen.

### 5.1 Werkdomein A - ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

#### 5.1.1 Ruimtelijke planning

Bij de ontwikkeling van nieuwe zones zal de leefbaarheid van de omgeving voorop staan.

Een eerste toepassing hiervan is de ontwikkeling van de AKMO-zone. De parallelweg ter hoogte van het knooppunt R4-west x E34/N49 is belangrijk voor de ontsluiting van de te ontwikkelen AKMO-zone en voor het ontlasten van de Assenedesteenweg van bijkomend doorgaand verkeer wegens de afsluitingen op de E34/N49. De realisatie van deze parallelweg wordt dan ook als noodzakelijke voorwaarde beschouwd alvorens men de zone in gebruik kan nemen.

Bij het ontwikkelen van zone 'Endeke' wenst men specifieke aandacht te besteden aan de ontsluiting ervan, meer bepaald naar de leefbaarheid van de omliggende woongebieden, waaronder de zone ter hoogte van de 'Karnemelkstraat'.

#### 5.1.2 Strategische ruimtelijke projecten

De herinrichting van de kruispunten op de R4-oost zal leiden tot een scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer. Dit heeft een positief effect op de doorstroming en versterkt de gewenste route (R4-west – E34 – noordelijk deel R4-oost – Traktaatweg). Daarnaast moet de herinrichting van de kruispunten de barrièrewerking van de R4 tot een minimum herleiden.



Foto 10: Kruispunt R4-oost x Rijkswachtlaan

#### 5.1.3 Categorisering van wegen

Men streeft er naar wegen in te richten naargelang hun functie met extra aandacht voor de leefbaarheid van de omgeving. De Kanaalstraat en de Assenedesteenweg moeten op korte termijn ingericht worden zoals lokale wegen type I.



Foto 11: Kanaalstraat t.h.v. de Grote Markt

Kaart 3 : Werkdomein A - ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

## 5.2 Werkdomein B – Netwerken per modus

### 5.2.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De leefbaarheid in beide centra moet verhogen. Enerzijds moet de toegankelijkheid voor zachte weggebruikers verbeteren, anderzijds moet de barrièrewerking onder meer door geparkeerde voertuigen en hoge verkeersintensiteiten beperkt worden.



Foto 12: Assenedesteenweg (noord)



Foto 13: Assenedesteenweg (zuid)



Foto 14: Kanaalstraat t.h.v. gemeentehuis

Het deel van de Grote Markt tussen de kerk en het Pierets-De Colvenaerplein fungeert vooral als parking voor kortparkeerders (er is behoorlijk wat verkeerscirculatie), terwijl het deel tussen de kerk en de Kanaalstraat eerder gebruikt wordt als verblijfsplein. De verkeerscirculatie, het bepalen van de fysieke grens tussen de verschillende soorten gebruik, evenals het gewenste gebruik en hoe men dit kan nastreven, zijn onderwerp voor verder onderzoek. Een parkeerduuronderzoek kan hiertoe een eerste aanzet vormen.



Foto 15: Grote Markt

De gemeente wenst een betere verkeerscirculatie ter hoogte van het Groenplein. Hiermee wil men een verdere verschuiving van het handelsapparaat van het Groenplein richting Assenedesteenweg terugdringen.

## 5.2.2 Fietsroutenetwerk

In het Onderzoeksrapport wordt een eerste aanzet gegeven ter evaluatie van het fietsroutenetwerk. De gemeente wenst op korte termijn de snel op te lossen en financieel haalbare missing links aan te pakken.



Foto 16: Fietsvoorzieningen op brug (Kanaalstraat)

## 5.2.3 Openbaar vervoernetwerk

De gemeente benadrukt nogmaals de wens naar een snelle hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (lightrail) tussen Zelzate, Gent en Terneuzen. Hiervoor bieden de huidige goederenspooren een zeker potentieel. Deze verbinding zou ook de Gentse Haven kunnen bedienen. De Lijn heeft deze verbinding eveneens opgenomen in haar Mobiliteitsvisie 2020.

Daarnaast wenst de gemeente de openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west te versterken, bijvoorbeeld door de uitbreiding van het belbusgebied.

Ook zijn de herinrichting van sommige wacht- en overstapplaatsen zoals het busplein en het plaatsen van bijkomende fietsenstallingen gewenst.



Foto 17: Busstation

## 5.2.4 Herinrichting van wegen

Wegen moeten ingericht worden in verhouding tot hun functie en er is ook bijzondere aandacht voor de inrichting van pleinen. Deze inrichting moet steeds maximale leefbaarheid nastreven.

De verkeerscirculatie rondom het Groenplein moet aangepast worden zodat de multimodale bereikbaarheid gegarandeerd wordt. Dit vormt voorwerp van verder onderzoek zodanig dat de leefbaarheid op en rond het plein toeneemt.

### 5.2.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

De samenwerking met scholen wordt verder gezet en indien mogelijk geoptimaliseerd. De centrumpleinen worden heringericht met extra aandacht voor voetgangers en fietsers.



Foto 18: Fluopotloden aan schoolpoort in Zelzate

### 5.2.6 Parkeerbeleid

Er wordt geknipt in de parkeercapaciteit ten voordele van de leefbaarheid. Er wordt onderscheid gemaakt tussen kort- en langparkeerders en er wordt bewegwijzering voorzien voor beide doelgroepen. De monitoring van ingevoerde parkeermaatregelen kan gebeuren door regelmatig parkeerduuronderzoek.

## 5.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

### 5.3.1 Vervoersmanagement

Vervoersmanagement wordt uitgebreid van scholen naar bedrijven, diensten en evenementen. Doel hierbij is het verhogen van de leefbaarheid.

### 5.3.2 Algemene sensibilisering

Er worden sensibiliseringscampagnes georganiseerd die mensen ertoe aanzetten bewuster om te gaan met mobiliteit en leefbaarheid.

### 5.3.3 Marketing, informatie en promotie

De communicatie rondom het opengaan van de brug is cruciaal voor de leefbaarheid binnen en tussen Zelzate. Daarom worden de communicatiekanalen uitgebreid en de vormgeving van de informatie geoptimaliseerd.

### 5.3.4 Bewegwijzering

Op de voornaamste wegen wordt bij de bewegwijzering onderscheid gemaakt tussen Zelzate-oost en west zodat omwegen vermeden worden.

### 5.3.5 Handhaving

Handhaving dient ingezet te worden zodat de leefbaarheid gevrijwaard wordt.

### 5.3.6 Beleidsondersteuning

Er worden vormingen gevolgd over de aspecten van leefbaarheid en er wordt een mobiliteitscel opgericht.

### 5.3.7 Monitoring en evaluatie

Er wordt een methodiek ontwikkeld waardoor men doorheen de tijd kan vergelijken hoe de leefbaarheid in Zelzate verandert en hoe mensen dit ervaren.

Kaart 4 : Werkdomein B – Netwerken per modus

## 6 Actieplan

Het actieplan bestaat uit vijf tabellen. Door het klassieke actieprogramma vanuit verschillende invalshoeken te herschikken ontstaan er vijf programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar elk een eigen functie en doel hebben:

### Actieprogramma

Deze tabel wordt uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C. Het actieprogramma is een nuttig beleidsinstrument voor het opstellen van het jaarprogramma van de gemeente. Deze tabel vormt een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave van het mobiliteitsplan en kan aangepast worden via een voortgangsverslag.

### Werkprogramma

Deze tabel wordt geografische (per zone of locatie) geordend en geeft aan wat er op welke plek moet gebeuren. Deze tabel kan gebruikt worden door de technische diensten en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.

### Investeringsprogramma

In deze tabel worden de acties chronologisch weergegeven. Dit geeft weer wanneer de acties uitgevoerd worden: op korte, middellange of lange termijn. Dit kan onder meer gebruikt worden voor de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.

### Beleidsprogramma

In deze tabel worden de acties per doelstelling gebundeld. Dit geeft een beeld hoe de beleidsvisie concreet gemaakt wordt en hoe de beleidsdoelstellingen bereikt worden. Deze tabel kan gebruikt worden door de beleidsmakers.

### Takenprogramma

Deze tabel geeft weer voor welke acties welke instantie initiatiefnemer is. Dit schetst een beeld van de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken. Deze tabel vormt een tool voor de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling en geeft de partners zelf elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

Op deze manier wordt het mobiliteitsplan, waar het actieplan deel van uitmaakt, een integraal document waar de verschillende instanties en betrokkenen concreet mee aan de slag kunnen. De tijdshorizon van een actieplan is 10 jaar.

Per actie worden verschillende aspecten aangegeven:

- *Nummer*
- *Inhoud maatregel*
- *Locatie*
- *Tijdshorizon<sup>1</sup>*
- *Initiatiefnemers*
- *Betrokken partners*
- *Kostenraming*
- *Relatie met andere acties (nummer)*
- *Hoofddoelstelling waarin de actie kadert*
- *Toepasbare module*
- *Prioriteit*

---

<sup>1</sup> Korte termijn (KT): 0 tot 3 jaar  
Middellange termijn (MLT): 4 tot 6 jaar  
Lange termijn (LT): 6 tot 10 jaar

## 6.1 Actieprogramma

Nr	Maatregel	Locatie	Tijds- horizon	Initiatief- nemer	Betrokken partners	Kosten- raming	Relatie	Hoofddoelstelling	Module	Prioriteit
<b>6.1.1 <u>Werkdomein A - ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten</u></b>										
A.1a	Realiseren parallelweg tussen AKMO-zone en Kanaalstraat	AKMO-zone - Kanaalstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 500.000	A.1b	Multimodale bereikbaarheid	18	Hoog
A.1b	Aankoop en bouwrijp maken van het lokaal bedrijventerrein te voorzien naast de KMO-zone Assenede	AKMO-zone	MLT	Zelzate	-	p.m.	A.1a	-	-	Hoog
A.2	Bouwrijp maken van het woonuitbreidingsgebied De Katte	Ten noorden van Denderdreve	LT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Laag
A.3	Ruimtelijke maatregelen nemen om het isolement van Klein-Rusland te doorbreken	Klein-Rusland	LT	Zelzate	VLM & Project Gentse Kanaalzone	p.m.	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
A.4	Ontsluiting van zone 'Endeke' (sportcomplex) en Karnemelkstraat	Kanaalstraat – Traktaatweg – Sint-Stevenstraat	LT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid	12 13 18	Laag
<b>6.1.2 <u>Werkdomein B – Netwerken per modus</u></b>										
<b><u>1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen</u></b>										
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld
B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.1.3	Trage wegen in kaart brengen + missing links invullen	Zelzate	KT	Zelzate	Provincie O-VI	p.m.	B.2.1   B.2.2a	Modal shift (binnen Zelzate)	12	Gemiddeld

2. Fietsroutenetwerk										
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWW	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWW	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.2.a	Fietspad voorzien langsheen Pres. J. F. Kennedylaan vanaf Wachtebekestraat tot aan ArcelorMittal met aansluiting op N449	Pres. J. F. Kennedylaan	KT	AWV	Zelzate / MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (& verkeersveiligheid)	11 / 12	Hoog
B.2.2.b	Aanleg vrijliggende fietspaden op N449 (Gebroeders Naudtslaan)	Gebroeders Naudtslaan	KT	AWV	Zelzate & Wachtebeke	€ 100/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (van en naar Zelzate)	13	Gemiddeld
B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendomsstatuut: AWW / Zelzate / provincie	Afh. van eigendomsstatuut: AWW / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigendomsstatuut 11 / 12	Laag
B.2.4	Wegdek Groene Briel herstellen	Groene Briel	KT	Zelzate	OCMW & Gent	€ 50/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.a	Fietspad voorzien langs Poelstraat aansluitend op fietspad Assenede	Poelstraat	KT	Zelzate	-	€ 150.000	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Hoog
B.2.5.b	Fietspad voorzien langs Denderdreve van Poelstraat tot oude spoorlijn	Denderdreve	LT	Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Gemiddeld
B.2.5.c	Fietspad voorzien langs Denderdreve van oude spoorlijn tot Groene Briel	Denderdreve	KT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog

B.2.5.d	Fietspad voorzien langs Denderdreve tussen Groene Briel en Assenedesteenweg	Denderdreve	LT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.5.e	Heraanleg van fietspaden op Assenedesteenweg tussen Assenede en Kanaalstraat:	-	MLT	AWV	MOW & Zelzate	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2a	-	-	Hoog
B.2.6	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen op Grote Markt (o.a. aan de kerk)	Grote Markt	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.1.1	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.14	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan sporthal/zwembad	Sporthal/zwembad	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.15	Fietsopstelvak (OFOS) op brug	-	-	-	-	€ 500	Indirect in B.4.1b	-	-	-
<b><u>3. Openbaar vervoernetwerk</u></b>										
B.3.1	Realiseren snelle hoogwaardige (lightrail) openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate, Gent en Terneuzen via de Gentse Haven	(Voorwerp van verder onderzoek)	LT	NMBS en De Lijn	Zelzate	p.m.	-	Multimodale bereikbaarheid	9	Hoog
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Project-bureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie O-VI	€ 10.000 (onderdeel project Gentse Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.3.3	Herinrichting busstation Oost-/Westkade (wachtcomfort verhogen)	Oost-/Westkade	KT	De Lijn	Zelzate	€ 500.000	B.2.7	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Hoog
B.3.4	Versterking openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west door versterken van de belbus Oostakker	-	KT	De Lijn	Zelzate	€ 50.000	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	9	Hoog
B.3.5	Verbeteren doorstroming openbaar vervoer vanop Zelzate-oost richting Zelzate-west (vb. door aanleg busbaan)	Brug Kanaalstraat	KT	Zelzate	De Lijn	€ 50/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2	Modal shift	8	Hoog

<b>4. Herinrichting van wegen</b>										
B.4.1a	Kruispunt Kanaalstraat x Stationsstraat	Kanaalstraat x Stationsstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 533.000	B.4.1c	Verkeersveiligheid	-	Hoog
B.4.1b	Herinrichting brug (Kanaalstraat) + optimalisering van verkeerslichtenregeling aan de brug + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan herinrichten	Brug Kanaalstraat + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan	KT	AWV	MOW – Afd. Maritieme Toegang, Afd. Electro-mechanica en Telematica & Afd. Scheepvaart-begeleiding	p.m.	B.4.1c	Leefbaarheid, modal shift & wren doorgaand vrachtverkeer	3 11 18	Hoog
B.4.1c	Herinrichting Kanaalstraat als lokale weg (type I)	Kanaalstraat	LT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1a   B.4.1b	Leefbaarheid	3	Hoog
B.4.2a	Herinrichting Assenedesteenweg (noord) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (noord)	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	A.2a	Leefbaarheid & modal shift	11 13	Hoog
B.4.2b	Herinrichting Assenedesteenweg (zuid) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (zuid)	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
Inrichting van R4 oost als primaire weg I:										
B.4.3a	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg: voorlopige beperkte herinrichting in functie van het verkeersveilig maken van het kruispunt	R4-oost x Traktaatweg	KT	AWV	Zelzate	€ 15.000	-	Verkeersveiligheid	18	Hoog
B.4.3b	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg	R4-oost x Traktaatweg	MLT	AWV	Zelzate	€ 15.650.000	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3c	Kruispunt II: R4-oost x Rijkswachtlaan	R4-oost x Rijkswachtlaan	MLT	AWV	Zelzate		-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3d	Kruispunt III: R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	MLT	AWV	Zelzate		-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3e	Kruispunt IV: R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	KT	AWV	Zelzate	€ 4.200.000	B.2.2a   B.2.2b   B.2.2c	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog

<b><u>5. Verkeersveiligheidsmaatregelen</u></b>										
B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
B.5.2	Onderzoek verkeersveiligheid: kruispunten Kanaalstraat	Kanaalstraat	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1c	(Verkeersveiligheid)	18	Gemiddeld
B.5.3	Opmaak snelheidsplan: onderzoeken missing links snelheidsregimes (vb. zone 30)	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	-	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
<b><u>6. Parkeerbeleid</u></b>										
B.6.1	Aanpassen parkeerplaatsen in- en uitrijden Groenplein	Groenplein	KT	Zelzate	-	€ 500	B.1.2	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.6.2	Aanpakken slechte staat parkeerplaatsen op Vredekaai (wegdek en markering)	Vredekaai	KT	Departement MOW – Afd. Maritieme Toegang	Zelzate	€ 100.000	-	Multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
B.6.3	Parkeerduuronderzoek zodat parkeervraag en – aanbod beter op elkaar kunnen afgestemd worden	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	B.1.1	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
<b><u>7. Vervoer over water</u></b>										
<i>Geen bijkomende acties voorzien</i>										
<b><u>6.1.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen</u></b>										
<b><u>1. Vervoersmanagement</u></b>										
C.1.1	Opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de gemeente en het OCMW	-	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	-	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.2	Ondersteuning scholen bij opmaak van een schoolvervoersplan	-	KT	Zelzate	Scholen	€ 10.000	B.5.1	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.3	Aanzetten van bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer (communicatie, sensibilisering, ...)	-	MLT	Zelzate	Bedrijven	€ 8.000	-	Modal shift & leefbaarheid	15	Gemiddeld
C.1.4	Vrachtwagenrouteplan	-	-	-	-	-	Indirect in C.6.1	-	15	-

<b><u>2. Algemene sensibilisering</u></b>										
C.2.1	Deelname aan campagnes die mensen ertoe aanzet bewuster om te gaan met mobiliteit en leefbaarheid (vb. autovrije zondag, open straatjesdag, met belgerinkel naar de winkel, ...)	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Modal shift (& draagvlak)	15	Laag
C.2.2	Mobiliteitscampagnes voor doelgroepen zoals handelaars en bezoekers	Grote Markt , Groenplein, Assenedesteenweg, ...	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	Afh. van beslissing omtrent parkeren, circulatie, ...	Modal shift, multimodale bereikbaarheid (& draagvlak)	15	Laag
<b><u>3. Tarifiering</u></b>										
<i>Niet van toepassing</i>										
<b><u>4. Marketing, informatie en promotie</u></b>										
C.4.1	Informatiecampagne over communicatie via RDS-display (lokale radio-omroep 106,2 FM)	-	KT	Zelzate	-	€ 1.000	-	Leefbaarheid	15	Hoog
C.4.2	Vormgeving informatieborden langs de R4 optimaliseren (deel vaste en variabele tekst)	-	KT	AWV	MOW - Afd. scheepvaart -begeleiding & Zelzate	€ 2.500	C.4.3	Leefbaarheid	15	Hoog
C.4.3	Aantal informatiepunten uitbreiden (ook vanuit het centrum/voor voetgangers en fietsers) + vormgeving informatie aanpassen	-	KT	Zelzate	-	€12.500 per elektronisch informatiebord	C.4.2	Leefbaarheid & modal Shift (binnen Zelzate)	15	Hoog
C.4.4	Beschikbare communicatiemiddelen inzetten voor mobiliteitsthema's	-	KT	Zelzate	-	minimaal	C.4.1	-	15	Hoog
C.4.5	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in functie van het sturen van doorgaand vracht via infomomenten, de nieuwsbrief Gentse Kanaalzone, de geactualiseerde folder voor de vrachtwagenchauffeurs	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate, buurgemeenten, bedrijven, ...	€ 5.000	-	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.4.6	Gerichte communicatiecampagnes (vb. voor stil leggen van motor bij openstaande brug)	-	LT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	15	Laag

C.4.7	Afspraken met GPS-operatoren in functie van het weren van doorgaand (vracht)verkeer in Kanaalstraat	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate & GPS-operatoren	minimaal	C.6.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	-	Hoog
<b><u>5. Beleidsondersteuning</u></b>										
C.5.1	Er worden vormingen gevolgd over de aspecten van leefbaarheid in relatie tot mobiliteit binnen het gemeentebestuur.	-	KT	Zelzate	-	€ 500	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.5.2	Oprichting mobiliteitscel	-	KT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Hoog
<b><u>6. Handhaving</u></b>										
C.6.1	Invoeren van maatregelen in functie van het weren van doorgaand vrachtwagenverkeer voorgesteld door onderzoek Project Gent Kanaalzone (bebording, bewegwijzering, handhaving, vrachtwagenrouteplan en communicatie)	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Project-bureau Gentse Kanaalzone	Zelzate, Terneuzen & AWW	p.m.	C.4.5   C.7.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.6.2	Handhaving in functie van het weren van doorgaand verkeer	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Zelzate	Politie	p.m.	C.4.5	Weren doorgaand verkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
<b><u>7. Bewegwijzering</u></b>										
C.7.1	Aangepaste bewegwijzering, sturen van bestemmingsverkeer en weren van doorgaand (vracht)verkeer	R4-oost, R4-west & N49	KT	Project Gentse Kanaalzone	AWW, Havenbedrijf f & Zelzate	p.m.	C.4.5	Leefbaarheid & weren doorgaand vrachtverkeer	-	Hoog
C.7.2	Aanbrengen parkeerbewegwijzering (parkeercirculatieplan)	-	MLT	Zelzate	-	€ 7.000	B.1.1   B.1.2	Multimodale bereikbaarheid & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.7.3	Opmaken en uitvoeren fietsbewegwijzeringsplan	-	KT	Zelzate	Provincie Oost-Vlaanderen	€ 8.000	B.1.3	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
<b><u>8. Monitoring en evaluatie</u></b>										
C.8.1	Ontwikkeling methodiek waardoor men de leefbaarheid in Zelzate kan vaststellen en vergelijken.	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld

## 6.2 Werkprogramma

Nr	Maatregel	Locatie	Tijds- horizon	Initiatief- nemer	Betrokken partners	Kosten- raming	Relatie	Hoofddoelstelling	Module	Prioriteit
<b>6.2.1 <u>Zelzate: volledig grondgebied</u></b>										
B.3.1	Realiseren snelle hoogwaardige (lightrail) openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate, Gent en Terneuzen via de Gentse Haven	(Voorwerp van verder onderzoek)	LT	NMBS en De Lijn	Zelzate	p.m.	-	Multimodale bereikbaarheid	9	Hoog
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Project-bureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie Oost-Vlaanderen	€ 10.000 (onderdeel project Gentse Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift		Hoog
B.3.4	Versterking openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west door versterken van de belbus Oostakker	-	KT	De Lijn	Zelzate	€ 50.000	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	9	Hoog
B.1.3	Trage wegen in kaart brengen + missing links invullen	Zelzate	KT	Zelzate	Provincie O-VI	p.m.	B.2.1   B.2.2a   B.2.3	Modal shift (binnen Zelzate)	12	Gemiddeld
B.6.3	Parkeerduuronderzoek zodat parkeervraag en – aanbod beter op elkaar kunnen afgestemd worden	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	B.1.1	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
C.4.3	Aantal informatiepunten uitbreiden (ook vanuit het centrum/voor voetgangers en fietsers) + vormgeving informatie aanpassen	-	KT	Zelzate	-	€12.500 per elektronisch informatiebord	C.4.2	Leefbaarheid & modal Shift (binnen Zelzate)	15	Hoog
B.5.3	Opmaak snelheidsplan: onderzoeken missing links snelheidsregimes (vb. zone 30)	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	-	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld

C.6.1	Invoeren van maatregelen in functie van het weren van doorgaand vrachtwagenverkeer voorgesteld door onderzoek Project Gent Kanaalzone (bebording, bewegwijzering, handhaving, vrachtwagenrouteplan en communicatie)	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Project-bureau Gentse Kanaalzone	Zelzate, Terneuzen & AWW	p.m.	C.4.5   C.7.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.6.2	Handhaving in functie van het weren van doorgaand verkeer	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Zelzate	Politie	p.m.	C.4.5	Weren doorgaand verkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.7.1	Aangepaste bewegwijzering, sturen van bestemmingsverkeer en weren van doorgaand (vracht)verkeer	R4-oost, R4-west & N49	KT	Project Gentse Kanaalzone	AWV, Havenbedrijf & Zelzate	p.m.	C.4.5	Leefbaarheid & weren doorgaand vrachtverkeer	-	Hoog
C.7.2	Aanbrengen parkeerbewegwijzering (parkeercirculatieplan)	-	MLT	Zelzate	-	€ 7.000	B.1.1   B.1.2	Multimodale bereikbaarheid & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.7.3	Opmaken en uitvoeren fietsbewegwijzeringsplan	-	KT	Zelzate	Provincie Oost-Vlaanderen	€ 8.000	B.1.3	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
<b><u>Kanaalstraat</u></b>										
A.1a	Realiseren parallelweg tussen AKMO-zone en Kanaalstraat	AKMO-zone - Kanaalstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 500.000	A.1b	Multimodale bereikbaarheid	18	Hoog
B.2.2.a	Fietspad voorzien langsheen Pres. J. F. Kennedylaan vanaf Wachtebekestraat tot aan ArcelorMittal met aansluiting op N449	Pres. J. F. Kennedylaan	KT	AWV	Zelzate / MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (& verkeersveiligheid)	11 – 12	Hoog
B.2.2.b	Aanleg vrijliggende fietspaden op N449 (Gebroeders Naudtslaan)	Gebroeders Naudtslaan	KT	AWV	Zelzate & Wachtebeke	€ 100/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (van en naar Zelzate)	13	Gemiddeld
B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.15	Fietsopstelvak (OFOS) op brug	-	-	-	-	€ 500	Indirect in B.4.1b	-	-	-
B.3.5	Verbeteren doorstroming openbaar vervoer vanop Zelzate-oost richting Zelzate-west (vb. door aanleg busbaan)	Brug Kanaalstraat	KT	Zelzate	De Lijn	€ 50/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2	Modal shift	8	Hoog
B.4.1a	Kruispunt Kanaalstraat x Stationsstraat	Kanaalstraat x Stationsstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 533.000	B.4.1c	(Verkeersveiligheid)	-	Hoog

B.4.1b	Herinrichting brug (Kanaalstraat) + optimalisering van verkeerslichtenregeling aan de brug + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan herinrichten	Brug Kanaalstraat + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan	KT	AWV	MOW – Afd. Maritieme Toegang, Afd. Electro-mechanica en Telematica & Afd. Scheepvaart-begeleiding	p.m.	B.4.1c	Leefbaarheid, modal shift & weren doorgaand vrachtverkeer	3 – 11 – 18	Hoog
B.4.1c	Herinrichting Kanaalstraat als lokale weg (type I)	Kanaalstraat	LT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1a   B.4.1b	Leefbaarheid	3	Hoog
B.5.2	Onderzoek verkeersveiligheid: kruispunten Kanaalstraat	Kanaalstraat	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1c	(Verkeersveiligheid)	18	Gemiddeld
<b><u>R4</u></b>										
C.4.2	Vormgeving informatieborden langs de R4 optimaliseren (deel vaste en variabele tekst)	-	KT	AWV	MOW Afd. scheepvaart-begeleiding & Zelzate	€ 2.500	C.4.3	Leefbaarheid	15	Hoog
<b>6.2.2 <u>Zelzate-Oost</u></b>										
<b><u>R4 - oost</u></b>										
B.4.3a	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg: voorlopige beperkte herinrichting in functie van het verkeersveilig maken van het kruispunt	R4-oost x Traktaatweg	KT	AWV	Zelzate	€ 15.000	-	Verkeersveiligheid	18	Hoog
B.4.3b	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg	R4-oost x Traktaatweg	MLT	AWV	Zelzate	€ 15.650.000	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3c	Kruispunt II: R4-oost x Rijkswachtlaan	R4-oost x Rijkswachtlaan	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3d	Kruispunt III: R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3e	Kruispunt IV: R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	KT	AWV	Zelzate	€ 4.200.000	B.2.2a   B.2.2b   B.2.2c	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog

<u>Grote Markt</u>										
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld
B.2.6	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen op Grote Markt (o.a. aan de kerk)	Grote Markt	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.1.1	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
<u>Oost-/Westkade</u>										
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.14	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan sporthal/zwembad	Sporthal/zwembad	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.3.3	Herinrichting busstation Oost-/Westkade (wachtcomfort verhogen)	Oost-/Westkade	KT	De Lijn	Zelzate	€ 500.000	B.2.7	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Hoog
<u>Overige</u>										
A.4	Ontsluiting van zone 'Endeke' (sportcomplex) en Karnemelkstraat	Kanaalstraat – Traktaatweg – Sint-Stevensstraat	LT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid	12 13 18	Laag
B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendom- statuut: AWW / Zelzate / provincie	Afh. van eigendom- statuut: AWW / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigen- dom- statuut 11 / 12	Laag

6.2.3 <u>Zelzate-west</u>										
<u>Groenplein</u>										
B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.6.1	Aanpassen parkeerplaatsen in- en uitrijden Groenplein	Groenplein	KT	Zelzate	-	€ 500	B.1.2	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
<u>Assenedesteenweg</u>										
B.2.5.e	Heraanleg van fietspaden op Assenedesteenweg tussen Assenede en Kanaalstraat:	-	MLT	AWV	MOW & Zelzate	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2a	-	-	Hoog
B.4.2a	Herinrichting Assenedesteenweg (noord) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (noord)	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	A.2a	Leefbaarheid & modal shift	11 – 13	Hoog
B.4.2b	Herinrichting Assenedesteenweg (zuid) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (zuid)	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
<u>Denderdreve en omgeving</u>										
A.2	Bouwrijp maken van het woonuitbreidingsgebied De Katte	Ten noorden van Denderdreve	LT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Laag
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWV	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWV	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.4	Wegdek Groene Briel herstellen	Groene Briel	KT	Zelzate	OCMW & Gent	€ 50/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog

B.2.5.a	Fietspad voorzien langs Poelstraat aansluitend op fietspad Assenede	Poelstraat	KT	Zelzate	-	€ 150.000	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Hoog
B.2.5.b	Fietspad voorzien langs Denderdreve van Poelstraat tot oude spoorlijn	Denderdreve	LT	Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Gemiddeld
B.2.5.c	Fietspad voorzien langs Denderdreve van oude spoorlijn tot Groene Briel	Denderdreve	KT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.d	Fietspad voorzien langs Denderdreve tussen Groene Briel en Assenedesteenweg	Denderdreve	LT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
<b><u>AKMO-zone</u></b>										
A.1a	Realiseren parallelweg tussen AKMO-zone en Kanaalstraat	AKMO-zone - Kanaalstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 500.000	A.1b	Multimodale bereikbaarheid	18	Hoog
A.1b	Aankoop en bouwrijp maken van het lokaal bedrijventerrein te voorzien naast de KMO-zone Assenede	AKMO-zone	MLT	Zelzate	-	p.m.	A.1a	-	-	Hoog
<b><u>Overige</u></b>										
A.3	Ruimtelijke maatregelen nemen om het isolement van Klein-Rusland te doorbreken	Klein-Rusland	LT	Zelzate	VLM & Project Gentse Kanaalzone	p.m.	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
B.6.2	Aanpakken slechte staat parkeerplaatsen op Vredekaai (wegdek en markering)	Vredekaai	KT	Departement MOW – Afd. Maritieme Toegang	Zelzate	€ 100.000	-	Multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
<b>6.2.4 <u>Niet-locatiegebonden maatregelen</u></b>										
B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
C.1.1	Opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de gemeente en het OCMW	-	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	-	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.2	Ondersteuning scholen bij opmaak van een schoolvervoersplan	-	KT	Zelzate	Scholen	€ 10.000	B.5.1	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld

C.1.3	Aanzetten van bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer (communicatie, sensibilisering, ...)	-	MLT	Zelzate	Bedrijven	€ 8.000	-	Modal shift & leefbaarheid	15	Gemiddeld
C.2.1	Deelname aan campagnes die mensen ertoe aanzet bewuster om te gaan met mobiliteit en leefbaarheid (vb. autovrije zondag, open straatjesdag, met belgerinkel naar de winkel, ...)	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Modal shift (& draagvlak)	15	Laag
C.2.2	Mobiliteitscampagnes voor doelgroepen zoals handelaars en bezoekers	Grote Markt , Groenplein, Assenedesteenweg & ...	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	Afh.: parkeren, circulatie, ...	Modal shift, multimodale bereikbaarheid (& draagvlak)	15	Laag
C.4.1	Informatiecampagne over communicatie via RDS-display (lokale radio-omroep 106,2 FM)	-	KT	Zelzate	-	€ 1.000	-	Leefbaarheid	15	Hoog
C.4.4	Beschikbare communicatiemiddelen inzetten voor mobiliteitsthema's	-	KT	Zelzate	-	minimaal	C.4.1	-	15	Hoog
C.4.5	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in functie van het sturen van doorgaand vracht via infomomenten, de nieuwsbrief Gentse Kanaalzone, de geactualiseerde folder voor de vrachtwagenchauffeurs	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate, buurgemeenten, bedrijven, ...	€ 5.000	-	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.4.6	Gerichte communicatiecampagnes (vb. voor stil leggen van motor bij openstaande brug)	-	LT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	15	Laag
C.4.7	Afspraken met GPS-operatoren in functie van het weren van doorgaand (vracht)verkeer in Kanaalstraat	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate & GPS-operatoren	minimaal	C.6.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.5.1	Er worden vormingen gevolgd over de aspecten van leefbaarheid in relatie tot mobiliteit binnen het gemeentebestuur.	-	KT	Zelzate	-	€ 500	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.5.2	Oprichting mobiliteitscel	-	KT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Hoog
C.8.1	Ontwikkeling methodiek waardoor men de leefbaarheid in Zelzate kan vaststellen en vergelijken.	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld

## 6.3 Investeringsprogramma

Voor de maatregelen op korte termijn worden de kosten op ongeveer €6.000.000 geschat.

Tabel 4: Kostenraming per actor (korte termijn-maatregelen)

Actor	Kostenraming
Gemeente Zelzate	€ 250.120
Departement MOW - Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) - Afdeling Maritieme Toegang	€ 5.261.250 € 100.000
Projectbureau Grenzeloze Kanaalzone	€ 15.000
Provincie Zeeland	onbekend
De Lijn	€ 550.120
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 6.166.490</b>

Nr	Maatregel	Locatie	Tijds-horizon	Initiatief-nemer	Betrokken partners	Kosten-raming	Relatie	Hoofddoelstelling	Module	Prioriteit
<b>6.3.1 Korte termijn</b>										
A.1a	Realiseren parallelweg tussen AKMO-zone en Kanaalstraat	AKMO-zone - Kanaalstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 500.000	A.1b	Multimodale bereikbaarheid	18	Hoog
B.1.3	Trage wegen in kaart brengen + missing links invullen	Zelzate	KT	Zelzate	Provincie O-VI	p.m.	B.2.1   B.2.2a   B.2.3	Modal shift (binnen Zelzate)	12	Gemiddeld
B.2.2.a	Fietspad voorzien langsheen Pres. J. F. Kennedylaan vanaf Wachtebekestraat tot aan ArcelorMittal met aansluiting op N449	Pres. J. F. Kennedylaan	KT	AWV	Zelzate / MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (& verkeersveiligheid)	11 – 12	Hoog
B.2.2.b	Aanleg vrijliggende fietspaden op N449 (Gebroeders Naudtslaan)	Gebroeders Naudtslaan	KT	AWV	Zelzate & Wachtebeke	€ 100/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (van en naar Zelzate)	13	Gemiddeld

B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.4	Wegdek Groene Briel herstellen	Groene Briel	KT	Zelzate	OCMW & Gent	€ 50/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.a	Fietspad voorzien langs Poelstraat aansluitend op fietspad Assenede	Poelstraat	KT	Zelzate	-	€ 150.000	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Hoog
B.2.5.c	Fietspad voorzien langs Denderdreeve van oude spoorlijn tot Groene Briel	Denderdreeve	KT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.6	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen op Grote Markt (o.a. aan de kerk)	Grote Markt	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.1.1	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.14	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan sporthal/zwembad	Sporthal/zwembad	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.15	Fietsopstelvak (OFOS) op brug	-	-	-	-	€ 500	Indirect in B.4.1b	-	-	-
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Project-bureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie Oost-Vlaanderen	€ 10.000 (onderdeel project Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.3.3	Herinrichting busstation Oost-/Westkade (wachtcomfort verhogen)	Oost-/Westkade	KT	De Lijn	Zelzate	€ 500.000	B.2.7	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Hoog
B.3.4	Versterking openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west door versterken van de belbus Oostakker	-	KT	De Lijn	Zelzate	€ 50.000	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	9	Hoog

B.3.5	Verbeteren doorstroming openbaar vervoer vanop Zelzate-oost richting Zelzate-west (vb. door aanleg busbaan)	Brug Kanaalstraat	KT	Zelzate	De Lijn	€ 50/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2	Modal shift	8	Hoog
B.4.1a	Kruispunt Kanaalstraat x Stationsstraat	Kanaalstraat x Stationsstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 533.000	B.4.1c	(Verkeersveiligheid)	-	Hoog
B.4.1b	Herinrichting brug (Kanaalstraat) + optimalisering van verkeerslichtenregeling aan de brug + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan herinrichten	Brug Kanaalstraat + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan	KT	AWV	MOW – Afd. Maritieme Toegang, Afd. Electro-mechanica en Telematica & Afd. Scheepvaart-begeleiding	p.m.	B.4.1c	Leefbaarheid, modal shift & weren doorgaand vrachtverkeer	3 – 11 – 18	Hoog
B.4.3a	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg: voorlopige beperkte herinrichting in functie van het verkeersveilig maken van het kruispunt	R4-oost x Traktaatweg	KT	AWV	Zelzate	€ 15.000	-	Verkeersveiligheid	18	Hoog
B.4.3e	Kruispunt IV: R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	KT	AWV	Zelzate	€ 4.200.000	B.2.2a   B.2.2b   B.2.2c	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
B.5.3	Opmaak snelheidsplan: onderzoeken missing links snelheidsregimes (vb. zone 30)	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	-	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.6.1	Aanpassen parkeerplaatsen in- en uitrijden Groenplein	Groenplein	KT	Zelzate	-	€ 500	B.1.2	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.6.2	Aanpakken slechte staat parkeerplaatsen op Vredekaai (wegdek en markering)	Vredekaai	KT	Departement MOW – Afd. Maritieme Toegang	Zelzate	€ 100.000	-	Multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
B.6.3	Parkeerduuronderzoek zodat parkeervraag en – aanbod beter op elkaar kunnen afgestemd worden	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	B.1.1	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
C.1.2	Ondersteuning scholen bij opmaak van een schoolvervoersplan	-	KT	Zelzate	Scholen	€ 10.000	B.5.1	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.4	Vrachtwagenrouteplan	-	-	-	-	-	Indirect in C.6.1	-	15	-

C.2.1	Deelname aan campagnes die mensen ertoe aanzet bewuster om te gaan met mobiliteit en leefbaarheid (vb. autovrije zondag, open straatjesdag, met belgerinkel naar de winkel, ...)	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Modal shift (& draagvlak)	15	Laag
C.4.1	Informatiecampagne over communicatie via RDS-display (lokale radio-omroep 106,2 FM)	-	KT	Zelzate	-	€ 1.000	-	Leefbaarheid	15	Hoog
C.4.2	Vormgeving informatieborden langs de R4 optimaliseren (deel vaste en variabele tekst)	-	KT	AWV	MOW – Afd. scheepvaart begeleiding & Zelzate	€ 2.500	C.4.3	Leefbaarheid	15	Hoog
C.4.3	Aantal informatiepunten uitbreiden (ook vanuit het centrum/voor voetgangers en fietsers) + vormgeving informatie aanpassen	-	KT	Zelzate	-	€12.500 per elektronisch informatiebord	C.4.2	Leefbaarheid & modal Shift (binnen Zelzate)	15	Hoog
C.4.4	Beschikbare communicatiemiddelen inzetten voor mobiliteitsthema's	-	KT	Zelzate	-	minimaal	C.4.1	-	15	Hoog
C.4.5	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in functie van het sturen van doorgaand vracht via infomomenten, de nieuwsbrief Gentse Kanaalzone, de geactualiseerde folder voor de vrachtwagenchauffeurs	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate, buurgemeenten, bedrijven, ...	€ 5.000	-	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.4.7	Afspraken met GPS-operatoren in functie van het weren van doorgaand (vracht)verkeer in Kanaalstraat	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate & GPS-operatoren	minimaal	C.6.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.5.1	Er worden vormingen gevolgd over de aspecten van leefbaarheid in relatie tot mobiliteit binnen het gemeentebestuur.	-	KT	Zelzate	-	€ 500	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.5.2	Oprichting mobiliteitscel	-	KT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Hoog
C.6.1	Invoeren van maatregelen in functie van het weren van doorgaand vrachtwagenverkeer voorgesteld door onderzoek Project Gent Kanaalzone (bebording, bewegwijzering, handhaving, vrachtwagenrouteplan en communicatie)	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Project-bureau Gentse Kanaalzone	Zelzate, Terneuzen & AWV	p.m.	C.4.5   C.7.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog

C.6.2	Handhaving in functie van het weren van doorgaand verkeer	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Zelzate	Politie	p.m.	C.4.5	Weren doorgaand verkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.7.1	Aangepaste bewegwijzering, sturen van bestemmingsverkeer en weren van doorgaand (vracht)verkeer	R4-oost, R4-west & N49	KT	Project Gentse Kanaalzone	AWV, Havenbedrijf & Zelzate	p.m.	C.4.5	Leefbaarheid & weren doorgaand vrachtverkeer	-	Hoog
C.7.3	Opmaken en uitvoeren fietsbewegwijzeringsplan	-	KT	Zelzate	Provincie Oost-Vlaanderen	€ 8.000	B.1.3	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
C.8.1	Ontwikkeling methodiek waardoor men de leefbaarheid in Zelzate kan vaststellen en vergelijken.	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
<b>6.3.2 Middellange termijn</b>										
A.1b	Aankoop en bouwrijp maken van het lokaal bedrijventerrein te voorzien naast de KMO-zone Assenede	AKMO-zone	MLT	Zelzate	-	p.m.	A.1a	-	-	Hoog
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWV	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld
B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendomstatuut: AWV / Zelzate / provincie	Afh. van eigendomstatuut: AWV / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigendomstatuut: 11 / 12	Laag
B.2.5.e	Heraanleg van fietspaden op Assenedesteenweg tussen Assenede en Kanaalstraat:	-	MLT	AWV	MOW & Zelzate	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2a	-	-	Hoog
B.4.2a	Herinrichting Assenedesteenweg (noord) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (noord)	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	A.1a	Leefbaarheid & modal shift	11 – 13	Hoog

B.4.2b	Herinrichting Assenedesteenweg (zuid) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (zuid)	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.4.3b	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg	R4-oost x Traktaatweg	MLT	AWV	Zelzate	€ 15.650.000	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3c	Kruispunt II: R4-oost x Rijkswachtlaan	R4-oost x Rijkswachtlaan	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3d	Kruispunt III: R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.5.2	Onderzoek verkeersveiligheid: kruispunten Kanaalstraat	Kanaalstraat	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1c	(Verkeersveiligheid)	18	Gemiddeld
C.1.1	Opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de gemeente en het OCMW	-	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	-	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.3	Aanzetten van bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer (communicatie, sensibilisering, ...)	-	MLT	Zelzate	Bedrijven	€ 8.000	-	Modal shift & leefbaarheid	15	Gemiddeld
C.2.2	Mobiliteitscampagnes voor doelgroepen zoals handelaars en bezoekers	Grote Markt , Groenplein, Assenedesteenweg & ...	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	Afh. van beslissing omtrent parkeren, circulatie, ...	Modal shift, multimodale bereikbaarheid (& draagvlak)	15	Laag
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
C.7.2	Aanbrengen parkeerbewegwijzering (parkeercirculatieplan)	-	MLT	Zelzate	-	€ 7.000	B.1.1   B.1.2	Multimodale bereikbaarheid & leefbaarheid	-	Gemiddeld
<b>6.3.3 <u>Lange Termijn</u></b>										
A.2	Bouwrijp maken van het woonuitbreidingsgebied De Katte	Ten noorden van Denderdreve	LT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Laag
A.3	Ruimtelijke maatregelen nemen om het isolement van Klein-Rusland te doorbreken	Klein-Rusland	LT	Zelzate	VLM & Project Gentse Kanaalzone	p.m.	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld

A.4	Ontsluiting van zone 'Endeke' (sportcomplex) en Karnemelkstraat	Kanaalstraat – Traktaatweg – Sint-Stevenstraat	LT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid	12 – 13 – 18	Laag
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWW	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWW	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.5.b	Fietspad voorzien langs Denderdreve van Poelstraat tot oude spoorlijn	Denderdreve	LT	Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Gemiddeld
B.2.5.d	Fietspad voorzien langs Denderdreve tussen Groene Briel en Assenedesteenweg	Denderdreve	LT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.3.1	Realiseren snelle hoogwaardige (lightrail) openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate, Gent en Terneuzen via de Gentse Haven	(Voorwerp van verder onderzoek)	LT	NMBS en De Lijn	Zelzate	p.m.	-	Multimodale bereikbaarheid	9	Hoog
B.4.1c	Herinrichting Kanaalstraat als lokale weg (type I)	Kanaalstraat	LT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1a&b	Leefbaarheid	3	Hoog
C.4.6	Gerichte communicatiecampagnes (vb. voor stil leggen van motor bij openstaande brug)	-	LT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	15	Laag

## 6.4 Beleidsprogramma

Nr	Maatregel	Locatie	Tijds- horizon	Initiatief- nemer	Betrokken partners	Kosten- raming	Relatie	Hoofddoelstelling	Module	Prioriteit
<b>6.4.1 Leefbaarheid</b>										
A.3	Ruimtelijke maatregelen nemen om het isolement van Klein-Rusland te doorbreken	Klein-Rusland	LT	Zelzate	VLM & Project Gentse Kanaalzone	p.m.	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
A.4	Ontsluiting van zone 'Endeke' (sportcomplex) en Karnemelkstraat	Kanaalstraat – Traktaatweg – Sint-Stevenstraat	LT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid	12 13 18	Laag
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld
B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Project-bureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie O-VI	€ 10.000 (onderdeel project Gentse Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift		Hoog
B.4.1b	Herinrichting brug (Kanaalstraat) + optimalisering van verkeerslichtenregeling aan de brug + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan herinrichten	Brug Kanaalstraat + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan	KT	AWV	MOW – Afd. Maritieme Toegang, Afd. Electromechanica en Telematica & Afd. Scheepvaart-begeleiding	p.m.	B.4.1c	Leefbaarheid, modal shift & wren doorgaand vrachtverkeer	3 – 11 – 18	Hoog

B.4.1c	Herinrichting Kanaalstraat als lokale weg (type I)	Kanaalstraat	LT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1a   B.4.1b	Leefbaarheid	3	Hoog
B.4.2a	Herinrichting Assenedesteenweg (noord) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (noord)	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	A.1a	Leefbaarheid & modal shift	11 – 13	Hoog
B.4.2b	Herinrichting Assenedesteenweg (zuid) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (zuid)	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.4.3b	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg	R4-oost x Traktaatweg	MLT	AWV	Zelzate	€ 15.650.000	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3c	Kruispunt II: R4-oost x Rijkswachtlaan	R4-oost x Rijkswachtlaan	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3d	Kruispunt III: R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3e	Kruispunt IV: R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	KT	AWV	Zelzate	€ 4.200.000	B.2.2a   B.2.2b   B.2.2c	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
B.6.3	Parkeerduuronderzoek zodat parkeervraag en – aanbod beter op elkaar kunnen afgestemd worden	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	B.1.1	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
C.1.1	Opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de gemeente en het OCMW	-	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	-	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.2	Ondersteuning scholen bij opmaak van een schoolvervoersplan	-	KT	Zelzate	Scholen	€ 10.000	B.5.1	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.3	Aanzetten van bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer (communicatie, sensibilisering, ...)	-	MLT	Zelzate	Bedrijven	€ 8.000	-	Modal shift & leefbaarheid	15	Gemiddeld
C.4.1	Informatiecampagne over communicatie via RDS-display (lokale radio-omroep 106,2 FM)	-	KT	Zelzate	-	€ 1.000	-	Leefbaarheid	15	Hoog
C.4.2	Vormgeving informatieborden langs de R4 optimaliseren (deel vaste en variabele tekst)	-	KT	AWV	MOW – Afd. scheepvaart begeleiding & Zelzate	€ 2.500	C.4.3	Leefbaarheid	15	Hoog

C.4.3	Aantal informatiepunten uitbreiden (ook vanuit het centrum/voor voetgangers en fietsers) + vormgeving informatie aanpassen	-	KT	Zelzate	-	€12.500 per elektronisch informatiebord	C.4.2	Leefbaarheid & modal Shift (binnen Zelzate)	15	Hoog
C.4.5	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in functie van het sturen van doorgaand vracht via infomomenten, de nieuwsbrief Gentse Kanaalzone, de geactualiseerde folder voor de vrachtwagenchauffeurs	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate, buurgemeenten, bedrijven, ...	€ 5.000	-	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.4.6	Gerichte communicatiecampagnes (vb. voor stil leggen van motor bij openstaande brug)	-	LT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	15	Laag
C.4.7	Afspraken met GPS-operatoren in functie van het weren van doorgaand (vracht)verkeer in Kanaalstraat	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate & GPS-operatoren	minimaal	C.6.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.5.1	Er worden vormingen gevolgd over de aspecten van leefbaarheid in relatie tot mobiliteit binnen het gemeentebestuur.	-	KT	Zelzate	-	€ 500	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.6.1	Invoeren van maatregelen in functie van het weren van doorgaand vrachtwagenverkeer voorgesteld door onderzoek Project Gent Kanaalzone (bebording, bewegwijzering, handhaving, vrachtwagenrouteplan en communicatie)	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Project-bureau Gentse Kanaalzone	Zelzate, Terneuzen & AWW	p.m.	C.4.5   C.7.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.6.2	Handhaving in functie van het weren van doorgaand verkeer	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Zelzate	Politie	p.m.	C.4.5	Weren doorgaand verkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
C.7.1	Aangepaste bewegwijzering, sturen van bestemmingsverkeer en weren van doorgaand (vracht)verkeer	R4-oost, R4-west & N49	KT	Project Gentse Kanaalzone	AWV, Havenbedrijf & Zelzate	p.m.	C.4.5	Leefbaarheid & weren doorgaand vrachtverkeer	-	Hoog
C.7.2	Aanbrengen parkeerbewegwijzering (parkeercirculatieplan)	-	MLT	Zelzate	-	€ 7.000	B.1.1   B.1.2	Multimodale bereikbaarheid & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.8.1	Ontwikkeling methodiek waardoor men de leefbaarheid in Zelzate kan vaststellen en vergelijken.	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld

6.4.2 <u>Multimodale bereikbaarheid</u>										
A.1a	Realiseren parallelweg tussen AKMO-zone en Kanaalstraat	AKMO-zone - Kanaalstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 500.000	A.1b	Multimodale bereikbaarheid	18	Hoog
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWV	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld
B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.4	Wegdek Groene Briel herstellen	Groene Briel	KT	Zelzate	OCMW & Gent	€ 50/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.c	Fietspad voorzien langs Denderdreve van oude spoorlijn tot Groene Briel	Denderdreve	KT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.d	Fietspad voorzien langs Denderdreve tussen Groene Briel en Assenedesteenweg	Denderdreve	LT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.6	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen op Grote Markt (o.a. aan de kerk)	Grote Markt	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.1.1	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld

B.2.14	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan sporthal/zwembad	Sporthal/zwembad	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.3.1	Realiseren snelle hoogwaardige (lightrail) openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate, Gent en Terneuzen via de Gentse Haven	(Voorwerp van verder onderzoek)	LT	NMBS en De Lijn	Zelzate	p.m.	-	Multimodale bereikbaarheid	9	Hoog
B.3.3	Herinrichting busstation Oost-/Westkade (wachtcomfort verhogen)	Oost-/Westkade	KT	De Lijn	Zelzate	€ 500.000	B.2.7	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Hoog
B.3.4	Versterking openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west door versterken van de belbus Oostakker	-	KT	De Lijn	Zelzate	€ 50.000	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	9	Hoog
B.6.2	Aanpakken slechte staat parkeerplaatsen op Vredekaai (wegdek en markering)	Vredekaai	KT	Departement MOW – Afd. Maritieme Toegang	Zelzate	€ 100.000	-	Multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
C.2.2	Mobiliteitscampagnes voor doelgroepen zoals handelaars en bezoekers	Grote Markt , Groenplein, Assenedesteenweg & ...	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	Afh. van beslissing omtrent parkeren, circulatie, ...	Modal shift, multimodale bereikbaarheid (& draagvlak)	15	Laag
C.7.2	Aanbrengen parkeerbewegwijzering (parkeercirculatieplan)	-	MLT	Zelzate	-	€ 7.000	B.1.1   B.1.2	Multimodale bereikbaarheid & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.7.3	Opmaken en uitvoeren fietsbewegwijzeringsplan	-	KT	Zelzate	Provincie Oost-Vlaanderen	€ 8.000	B.1.3	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
<b>6.4.3 Modal shift</b>										
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld

B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.1.3	Trage wegen in kaart brengen + missing links invullen	Zelzate	KT	Zelzate	Provincie O-VI	p.m.	B.2.1   B.2.2a   B.2.3	Modal shift (binnen Zelzate)	12	Gemiddeld
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWW	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWW	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.2.a	Fietspad voorzien langsheen Pres. J. F. Kennedylaan vanaf Wachtebekestraat tot aan ArcelorMittal met aansluiting op N449	Pres. J. F. Kennedylaan	KT	AWV	Zelzate / MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (& verkeersveiligheid)	11 – 12	Hoog
B.2.2.b	Aanleg vrijliggende fietspaden op N449 (Gebroeders Naudtslaan)	Gebroeders Naudtslaan	KT	AWV	Zelzate & Wachtebeke	€ 100/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (van en naar Zelzate)	13	Gemiddeld
B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendomstatuut: AWW / Zelzate / provincie	Afh. van eigendomstatuut: AWW / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigendomstatuut: 11 / 12	Laag
B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.4	Wegdek Groene Briel herstellen	Groene Briel	KT	Zelzate	OCMW & Gent	€ 50/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.a	Fietspad voorzien langs Poelstraat aansluitend op fietspad Assenede	Poelstraat	KT	Zelzate	-	€ 150.000	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Hoog
B.2.5.b	Fietspad voorzien langs Denderdreve van Poelstraat tot oude spoorlijn	Denderdreve	LT	Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Gemiddeld

B.2.5.c	Fietspad voorzien langs Denderdreve van oude spoorlijn tot Groene Briel	Denderdreve	KT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.d	Fietspad voorzien langs Denderdreve tussen Groene Briel en Assenedesteenweg	Denderdreve	LT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.6	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen op Grote Markt (o.a. aan de kerk)	Grote Markt	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.1.1	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.14	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan sporthal/zwembad	Sporthal/zwembad	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Project-bureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie O-VI	€ 10.000 (onderdeel project Gentse Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.3.3	Herinrichting busstation Oost-/Westkade (wachtcomfort verhogen)	Oost-/Westkade	KT	De Lijn	Zelzate	€ 500.000	B.2.7	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Hoog
B.3.4	Versterking openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west door versterken van de belbus Oostakker	-	KT	De Lijn	Zelzate	€ 50.000	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	9	Hoog
B.3.5	Verbeteren doorstroming openbaar vervoer vanop Zelzate-oost richting Zelzate-west (vb. door aanleg busbaan)	Brug Kanaalstraat	KT	Zelzate	De Lijn	€ 50/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2	Modal shift	8	Hoog
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.4.2b	Herinrichting Assenedesteenweg (zuid) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (zuid)	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld

B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
B.6.3	Parkeerduuronderzoek zodat parkeervraag en – aanbod beter op elkaar kunnen afgestemd worden	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	B.1.1	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
C.1.1	Opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de gemeente en het OCMW	-	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	-	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.2	Ondersteuning scholen bij opmaak van een schoolvervoersplan	-	KT	Zelzate	Scholen	€ 10.000	B.5.1	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.3	Aanzetten van bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer (communicatie, sensibilisering, ...)	-	MLT	Zelzate	Bedrijven	€ 8.000	-	Modal shift & leefbaarheid	15	Gemiddeld
C.2.1	Deelname aan campagnes die mensen ertoe aanzet bewuster om te gaan met mobiliteit en leefbaarheid (vb. autovrije zondag, open straatjesdag, met belgerinkel naar de winkel, ...)	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Modal shift (& draagvlak)	15	Laag
C.2.2	Mobiliteitscampagnes voor doelgroepen zoals handelaars en bezoekers	Grote Markt , Groenplein, Assenedesteenweg & ...	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	Afh. van beslissing omtrent parkeren, circulatie, ...	Modal shift, multimodale bereikbaarheid (& draagvlak)	15	Laag
C.4.3	Aantal informatiepunten uitbreiden (ook vanuit het centrum/voor voetgangers en fietsers) + vormgeving informatie aanpassen	-	KT	Zelzate	-	€12.500 per elektronisch informatiebord	C.4.2	Leefbaarheid & modal Shift (binnen Zelzate)	15	Hoog
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
C.7.3	Opmaken en uitvoeren fietsbewegwijzeringsplan	-	KT	Zelzate	Provincie Oost-Vlaanderen	€ 8.000	B.1.3	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld

<b>6.4.4 Weren doorgaand vrachtverkeer</b>										
C.4.5	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in functie van het sturen van doorgaand vracht via infomomenten, de nieuwsbrief Gentse Kanaalzone, de geactualiseerde folder voor de vrachtwagenchauffeurs	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate, buur-gemeenten, bedrijven, ...	€ 5.000	-	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.4.7	Afspraken met GPS-operatoren in functie van het weren van doorgaand (vracht)verkeer in Kanaalstraat	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate & GPS-operatoren	minimaal	C.6.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.6.1	Invoeren van maatregelen in functie van het weren van doorgaand vrachtwagenverkeer voorgesteld door onderzoek Project Gent Kanaalzone (bebording, bewegwijzering, handhaving, vrachtwagenrouteplan en communicatie)	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Project-bureau Gentse Kanaalzone	Zelzate, Terneuzen & AWV	p.m.	C.4.5   C.7.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.6.2	Handhaving in functie van het weren van doorgaand verkeer	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Zelzate	Politie	p.m.	C.4.5	Weren doorgaand verkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.7.1	Aangepaste bewegwijzering, sturen van bestemmingsverkeer en weren van doorgaand (vracht)verkeer	R4-oost, R4-west & N49	KT	Project Gentse Kanaalzone	AWV, Havenbedrijf & Zelzate	p.m.	C.4.5	Leefbaarheid & weren doorgaand vrachtverkeer	-	Hoog
<b>6.4.5 Verkeersveiligheid</b>										
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWV	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWV	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.2.a	Fietspad voorzien langsheen Pres. J. F. Kennedylaan vanaf Wachtebekestraat tot aan ArcelorMittal met aansluiting op N449	Pres. J. F. Kennedylaan	KT	AWV	Zelzate / MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (& verkeersveiligheid)	11 – 12	Hoog

B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.4.1a	Kruispunt Kanaalstraat x Stationsstraat	Kanaalstraat x Stationsstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 533.000	B.4.1c	Verkeersveiligheid	-	Hoog
B.4.3a	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg: voorlopige beperkte herinrichting in functie van het verkeersveilig maken van het kruispunt	R4-oost x Traktaatweg	KT	AWV	Zelzate	€ 15.000	-	Verkeersveiligheid	18	Hoog
B.4.3b	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg	R4-oost x Traktaatweg	MLT	AWV	Zelzate	€ 15.650.000	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3c	Kruispunt II: R4-oost x Rijkswachtlaan	R4-oost x Rijkswachtlaan	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3d	Kruispunt III: R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	MLT	AWV	Zelzate	-	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3e	Kruispunt IV: R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	KT	AWV	Zelzate	€ 4.200.000	B.2.2a   B.2.2b   B.2.2c	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
B.5.2	Onderzoek verkeersveiligheid: kruispunten Kanaalstraat	Kanaalstraat	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1c	(Verkeersveiligheid )	18	Gemiddeld
B.5.3	Opmaak snelheidsplan: onderzoeken missing links snelheidsregimes (vb. zone 30)	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	-	(Verkeersveiligheid )	-	Gemiddeld
B.6.1	Aanpassen parkeerplaatsen in- en uitrijden Groenplein	Groenplein	KT	Zelzate	-	€ 500	B.1.2	(Verkeersveiligheid )	-	Gemiddeld

## 6.5 Takenprogramma

Nr	Maatregel	Locatie	Tijds-horizon	Initiatief-nemer	Betrokken partners	Kosten-raming	Relatie	Hoofddoelstelling	Module	Prioriteit
<b>6.5.1 <u>Zelzate</u></b>										
A.1b	Aankoop en bouwrijp maken van het lokaal bedrijventerrein te voorzien naast de KMO-zone Assenede	AKMO-zone	MLT	Zelzate	-	p.m.	A.1a	-	-	Hoog
A.2	Bouwrijp maken van het woonuitbreidingsgebied De Katte	Ten noorden van Denderdreve	LT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Laag
A.3	Ruimtelijke maatregelen nemen om het isolement van Klein-Rusland te doorbreken	Klein-Rusland	LT	Zelzate	VLM & Project Gentse Kanaalzone	p.m.	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
A.4	Ontsluiting van zone 'Endeke' (sportcomplex) en Karnemelkstraat	Kanaalstraat – Traktaatweg – Sint-Stevenstraat	LT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid	12 13 18	Laag
B.1.1	Verkeerssituatie en inrichting Grote Markt en omgeving aanpakken: extra ruimte voor voetgangers en fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeerregime en doorgaand verkeer onderzoeken, extra groen)	Grote Markt	MLT	Zelzate	MOW - AWW	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	18	Gemiddeld
B.1.2	Verkeerssituatie en inrichting Groenplein en omgeving aanpakken: extra ruimte voor fietsers creëren + verblijfskwaliteit verhogen (vb. parkeermogelijkheden, verkeerscirculatie onderzoeken, extra groen)	Groenplein	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.1.3	Trage wegen in kaart brengen + missing links invullen	Zelzate	KT	Zelzate	Provincie O-VI	p.m.	B.2.1   B.2.2a   B.2.3	Modal shift (binnen Zelzate)	12	Gemiddeld

B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWV	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWV	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendomsstatuut: AWV / Zelzate / provincie	Afh. van eigendomsstatuut: AWV / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigendomsstatuut: 11 / 12	Laag
B.2.4	Wegdek Groene Briel herstellen	Groene Briel	KT	Zelzate	OCMW & Gent	€ 50/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.a	Fietspad voorzien langs Poelstraat aansluitend op fietspad Assenede	Poelstraat	KT	Zelzate	-	€ 150.000	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Hoog
B.2.5.b	Fietspad voorzien langs Denderdreve van Poelstraat tot oude spoorlijn	Denderdreve	LT	Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate)	-	Gemiddeld
B.2.5.c	Fietspad voorzien langs Denderdreve van oude spoorlijn tot Groene Briel	Denderdreve	KT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.5.d	Fietspad voorzien langs Denderdreve tussen Groene Briel en Assenedesteenweg	Denderdreve	LT	Zelzate	Provincie & MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.2.6	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen op Grote Markt (o.a. aan de kerk)	Grote Markt	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.1.1	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Hoog
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld

B.2.14	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan sporthal/zwembad	Sporthal/zwembad	KT	Zelzate	-	€ 120 (fietsenrek voor 6 fietsen)	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.3.5	Verbeteren doorstroming openbaar vervoer vanop Zelzate-oost richting Zelzate-west (vb. door aanleg busbaan)	Brug Kanaalstraat	KT	Zelzate	De Lijn	€ 50/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2	Modal shift	8	Hoog
B.4.2b	Herinrichting Assenedesteenweg (zuid) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (zuid)	MLT	Zelzate	-	p.m.	-	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.5.1	Samenwerking met scholen verder zetten	-	KT	Zelzate	Alle scholen	€ 2.000	C.1.2	Leefbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	10	Gemiddeld
B.5.3	Opmaak snelheidsplan: onderzoeken missing links snelheidsregimes (vb. zone 30)	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	-	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.6.1	Aanpassen parkeerplaatsen in- en uitrijden Groenplein	Groenplein	KT	Zelzate	-	€ 500	B.1.2	(Verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.6.3	Parkeerduuronderzoek zodat parkeervraag en – aanbod beter op elkaar kunnen afgestemd worden	-	KT	Zelzate	-	€ 10.000	B.1.1	Leefbaarheid & modal shift	-	Hoog
C.1.1	Opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de gemeente en het OCMW	-	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	-	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.2	Ondersteuning scholen bij opmaak van een schoolvervoersplan	-	KT	Zelzate	Scholen	€ 10.000	B.5.1	Modal shift & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.1.3	Aanzetten van bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer (communicatie, sensibilisering, ...)	-	MLT	Zelzate	Bedrijven	€ 8.000	-	Modal shift & leefbaarheid	15	Gemiddeld
C.2.1	Deelname aan campagnes die mensen ertoe aanzet bewuster om te gaan met mobiliteit en leefbaarheid (vb. autovrije zondag, open straatjesdag, met belgerinkel naar de winkel, ...)	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Modal shift (& draagvlak)	15	Laag
C.2.2	Mobiliteitscampagnes voor doelgroepen zoals handelaars en bezoekers	Grote Markt , Groenplein, Assenedesteenweg & ...	MLT	Zelzate	-	€ 10.000	Afh. van beslissing omtrent parkeren, circulatie, ...	Modal shift, multimodale bereikbaarheid (& draagvlak)	15	Laag
C.4.1	Informatiecampagne over communicatie via RDS-display (lokale radio-omroep 106,2 FM)	-	KT	Zelzate	-	€ 1.000	-	Leefbaarheid	15	Hoog

C.4.3	Aantal informatiepunten uitbreiden (ook vanuit het centrum/voor voetgangers en fietsers) + vormgeving informatie aanpassen	-	KT	Zelzate	-	€12.500 per elektronisch informatiebord	C.4.2	Leefbaarheid & modal Shift (binnen Zelzate)	15	Hoog
C.4.4	Beschikbare communicatiemiddelen inzetten voor mobiliteitsthema's	-	KT	Zelzate	-	minimaal	C.4.1	-	15	Hoog
C.4.6	Gerichte communicatiecampagnes (vb. voor stil leggen van motor bij openstaande brug)	-	LT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	15	Laag
C.5.1	Er worden vormingen gevolgd over de aspecten van leefbaarheid in relatie tot mobiliteit binnen het gemeentebestuur.	-	KT	Zelzate	-	€ 500	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.5.2	Oprichting mobiliteitscel	-	KT	Zelzate	-	p.m.	-	-	-	Hoog
C.6.2	Handhaving in functie van het weren van doorgaand verkeer	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Zelzate	Politie	p.m.	C.4.5	Weren doorgaand verkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.6.3	Handhaving in functie van parkeerbeleid	Grote Markt	MLT	Zelzate	Politie	p.m.	In opvolging van B.6.5	Leefbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
C.7.2	Aanbrengen parkeerbewegwijzering (parkeercirculatieplan)	-	MLT	Zelzate	-	€ 7.000	B.1.1   B.1.2	Multimodale bereikbaarheid & leefbaarheid	-	Gemiddeld
C.7.3	Opmaken en uitvoeren fietsbewegwijzeringsplan	-	KT	Zelzate	Provincie Oost-Vlaanderen	€ 8.000	B.1.3	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
C.8.1	Ontwikkeling methodiek waardoor men de leefbaarheid in Zelzate kan vaststellen en vergelijken.	-	KT	Zelzate	-	€ 5.000	-	Leefbaarheid	-	Gemiddeld
<b>6.5.2 Provincie Oost-Vlaanderen</b>										
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWW	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWW	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag

B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendomsstatuut: AWW / Zelzate / provincie	Afh. van eigendomsstatuut: AWW / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigendomsstatuut: 11 / 12	Laag
<b>6.5.3 Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)</b>										
<b><u>Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)</u></b>										
A.1a	Realiseren parallelweg tussen AKMO-zone en Kanaalstraat	AKMO-zone - Kanaalstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 500.000	A.1b	Multimodale bereikbaarheid	18	Hoog
B.2.1	Realiseren fietsroute tussen Rieme en Zelzate (via Tweede Gidsenlaan of oude spoorwegbedding)	Tweede Gidsenlaan	LT	Afh. van traject: Via Tweede Gidsenlaan: Zelzate / via oude spoorwegbedding provincie / AWW	Afh. van traject: Zelzate / provincie / AWW	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift (van en naar Zelzate) (& verkeersveiligheid)	Afh. van traject: 11 / 12 / 13	Laag
B.2.2.a	Fietspad voorzien langsheen Pres. J. F. Kennedylaan vanaf Wachtebekestraat tot aan ArcelorMittal met aansluiting op N449	Pres. J. F. Kennedylaan	KT	AWV	Zelzate / MOW	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (& verkeersveiligheid)	11 – 12	Hoog
B.2.2.b	Aanleg vrijliggende fietspaden op N449 (Gebroeders Naudtslaan)	Gebroeders Naudtslaan	KT	AWV	Zelzate & Wachtebeke	€ 100/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Modal shift (van en naar Zelzate)	13	Gemiddeld
B.2.2.c	Aanleg fietspaden op oprit Rosteyne met veilige aansluiting op de N449 en R4	Oprit Rosteyne	KT	AWV & Zelzate	-	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.3e	Multimodale bereikbaarheid & modal shift (& verkeersveiligheid)	-	Gemiddeld
B.2.3	Aanleg fietsroute tussen Suikerkaai en oprit Rosteyne parallel aan A11	Suikerkaai – oprit Rosteyne	MLT	Afh. van eigendomsstatuut: AWW / Zelzate / provincie	Afh. van eigendomsstatuut: AWW / Zelzate / provincie	€ 100/m <sup>2</sup>	-	Modal shift	Afh. van eigendomsstatuut: 11 / 12	Laag
B.2.5.e	Heraanleg van fietspaden op Assenedesteenweg tussen Assenede en Kanaalstraat:	-	MLT	AWV	MOW & Zelzate	€ 80/m <sup>2</sup>	Indirect in B.4.2a	-	-	Hoog

B.4.1a	Kruispunt Kanaalstraat x Stationsstraat	Kanaalstraat x Stationsstraat	KT	AWV	Zelzate	€ 533.000	B.4.1c	(Verkeersveiligheid )	-	Hoog
B.4.1b	Herinrichting brug (Kanaalstraat) + optimalisering van verkeerslichtenregeling aan de brug + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan herinrichten	Brug Kanaalstraat + kruispunt Kanaalstraat x Beneluxlaan	KT	AWV	MOW – Afd. Maritieme Toegang, Afd. Electro-mechanica en Telematica & Afd. Scheepvaart-begeleiding	p.m.	B.4.1c	Leefbaarheid, modal shift & weren doorgaand vrachtverkeer	3 – 11 – 18	Hoog
B.4.1c	Herinrichting Kanaalstraat als lokale weg (type I)	Kanaalstraat	LT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1a   B.4.1b	Leefbaarheid	3	Hoog
B.4.2a	Herinrichting Assenedesteenweg (noord) als lokale weg (type I)	Assenedesteenweg (noord)	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	A.2a	Leefbaarheid & modal shift	11 – 13	Hoog
B.4.3a	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg: voorlopige beperkte herinrichting in functie van het verkeersveilig maken van het kruispunt	R4-oost x Traktaatweg	KT	AWV	Zelzate	€ 15.000	-	Verkeersveiligheid	18	Hoog
B.4.3b	Kruispunt I: R4-oost x Traktaatweg	R4-oost x Traktaatweg	MLT	AWV	Zelzate	€ 15.650.000	-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3c	Kruispunt II: R4-oost x Rijkswachtlaan	R4-oost x Rijkswachtlaan	MLT	AWV	Zelzate		-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3d	Kruispunt III: R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	R4-oost x op-/afrit E34 richting Knokke	MLT	AWV	Zelzate		-	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.4.3e	Kruispunt IV: R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	R4-oost x op-/afrit E34 richting Antwerpen	KT	AWV	Zelzate	€ 4.200.000	B.2.2a   B.2.2b   B.2.2c	Leefbaarheid (& verkeersveiligheid)	11 16 18	Hoog
B.5.2	Onderzoek verkeersveiligheid: kruispunten Kanaalstraat	Kanaalstraat	MLT	AWV	Zelzate	p.m.	B.4.1c	(Verkeersveiligheid )	18	Gemiddeld
C.4.2	Vormgeving informatieborden langs de R4 optimaliseren (deel vaste en variabele tekst)	-	KT	AWV	MOW - Afd. scheepvaart begeleiding & Zelzate	€ 2.500	C.4.3	Leefbaarheid	15	Hoog

<b>6.5.4 Afdeling Maritieme Toegang</b>										
B.6.2	Aanpakken slechte staat parkeerplaatsen op Vredekaai (wegdek en markering)	Vredekaai	KT	MOW - Afd. Maritieme Toegang	Zelzate	€ 100.000	-	Multimodale bereikbaarheid	-	Gemiddeld
<b>6.5.5 Provincie Zeeland</b>										
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Project-bureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie Oost-Vlaanderen	€ 10.000 (onderdeel project Gentse Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift		Hoog
<b>6.5.6 De Lijn</b>										
B.2.7	Plaatsen bijkomende kwalitatieve fietsstallingen aan busstation	Busstation	KT	De Lijn of Zelzate	Zelzate of De Lijn	€ 120 (fietsenrek met beugel voor 6 fietsen)	B.3.3	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	-	Gemiddeld
B.3.1	Realiseren snelle hoogwaardige (lightrail) openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate, Gent en Terneuzen via de Gentse Haven	(Voorwerp van verder onderzoek)	LT	NMBS en De Lijn	Zelzate	p.m.	-	Multimodale bereikbaarheid	9	Hoog
B.3.3	Herinrichting busstation Oost-/Westkade (wachtcomfort verhogen)	Oost-/Westkade	KT	De Lijn	Zelzate	€ 500.000	B.2.7	Modal shift & multimodale bereikbaarheid	-	Hoog
B.3.4	Versterking openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate-oost en west door versterken van de belbus Oostakker	-	KT	De Lijn	Zelzate	€ 50.000	-	Multimodale bereikbaarheid & modal shift	9	Hoog
<b>6.5.7 NMBS</b>										
B.3.1	Realiseren snelle hoogwaardige (lightrail) openbaar vervoerverbinding tussen Zelzate, Gent en Terneuzen via de Gentse Haven	(Voorwerp van verder onderzoek)	LT	NMBS en De Lijn	Zelzate	p.m.	-	Multimodale bereikbaarheid	9	Hoog

6.5.8 <u>Projectbureau Grenzeloze Kanaalzone</u>										
B.3.2	Onderzoeken oplossingen missing links Nederlandse en Vlaamse bussen	-	KT	Provincie Zeeland & Projectbureau Grenzeloze Kanaalzone	Zelzate, De Lijn & Provincie Oost-Vlaanderen	€ 10.000 (onderdeel project Gentse Kanaalzone)	-	Leefbaarheid & modal shift		Hoog
C.4.5	Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in functie van het sturen van doorgaand vracht via infomomenten, de nieuwsbrief Gentse Kanaalzone, de geactualiseerde folder voor de vrachtwagenchauffeurs	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate, buurgemeenten, bedrijven, ...	€ 5.000	-	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.4.7	Afspraken met GPS-operatoren in functie van het weren van doorgaand (vracht)verkeer in Kanaalstraat	-	KT	Project Gentse Kanaalzone	Zelzate & GPS-operatoren	minimaal	C.6.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	-	Hoog
C.6.1	Invoeren van maatregelen in functie van het weren van doorgaand vrachtwagenverkeer voorgesteld door onderzoek Project Gent Kanaalzone (bebording, bewegwijzering, handhaving, vrachtwagenrouteplan en communicatie)	Beneluxlaan, Kanaalstraat, ...	KT	Projectbureau Gentse Kanaalzone	Zelzate, Terneuzen & AWV	p.m.	C.4.5   C.7.1	Weren doorgaand vrachtverkeer & leefbaarheid	15	Hoog
C.7.1	Aangepaste bewegwijzering, sturen van bestemmingsverkeer en weren van doorgaand (vracht)verkeer	R4-oost, R4-west & N49	KT	Project Gentse Kanaalzone	AWV, Havenbedrijf & Zelzate	p.m.	C.4.5	Leefbaarheid & weren doorgaand vrachtverkeer	-	Hoog

## 7 Voorstel voor organisatie en evaluatie

Ten einde het nieuwe actieprogramma uit te voeren en op die manier de doelstellingen van het mobiliteitsplan te verwezenlijken, is het aangewezen om een evaluatiemethodiek af te spreken en voldoende evaluatiemomenten te voorzien.

### 7.1 Registratie

In eerste instantie is het belangrijk de huidige stand van zaken van het actieprogramma systematisch bij te houden.

De mobiliteitsambtenaar zorgt voor de systematische opvolging en rapportage van de realisaties. Zo kan de stand van zaken van het actieprogramma continu bijgehouden worden. Dit kan gebeuren door de actietabel uit te breiden (vb. door een extra kolom toe te voegen) en de mate van realisatie in te vullen.

### 7.2 Evaluatie

Daarnaast wordt er een jaarlijkse bijeenkomst voorzien van de GBC met als doel het aftoetsen van de realisaties en de geplande acties aan de doelstellingen van het beleidsplan van 2010. Deze bijeenkomst hangt samen met de registraties van de mobiliteitsambtenaar.

#### 7.2.1 Mobiliteitsbarometer

Er zijn verschillende werkwijzen mogelijk. Gebaseerd op de principes van een multicriteria-analyse werd een mobiliteitsbarometer ontwikkeld. Deze werkt als volgt:

#### *Scores*

In eerste instantie is het belangrijk in te schatten hoe Zelzate scoort op de (lokale) doelstellingen die bepaald werden tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan. Binnen de GBC kan beslist worden hoe goed of hoe slecht Zelzate op deze criteria scoort. Deze score kan bijvoorbeeld procentueel weergegeven worden.

Als deze score meer of minder is dan de score van het vorige jaar wordt dit beargumenteerd.

#### *Gewichten*

Vervolgens is het belangrijk het belang van de verschillende doelstellingen te kwantificeren. Dit kan gebeuren door een gewicht toe te kennen aan de verschillende doelstellingen, bijvoorbeeld door 100 te verdelen in verschillende gewichten.

Doorheen de tijd kan het belang van de doelstellingen veranderen. Er kunnen bepaalde verschuiving plaats vinden of de verhoudingen kunnen veranderen door de reeds uitgevoerde maatregelen. Als het gewicht verandert, wordt dit beargumenteerd.

#### *Totaalscores*

Gebaseerd op de score en het gewicht van elke doelstelling kan een totaalscore berekend worden. Dit gebeurt door (I) per doelstelling het gewichten te vermenigvuldigen met de score en (II) vervolgens deze scores op te tellen. Deze totaalscore geeft een beeld van hoe de mobiliteit in Zelzate ervaren wordt.

#### *Nulmeting*

Allereerst is het belangrijk een nulmeting uit te voeren. Deze totaalscore geeft een beeld van de mobiliteit in Zelzate anno 2010 en vormt het referentiepunt om de evolutie ervan te vergelijken. Aangezien er jaarlijks een nieuwe totaalscore berekend wordt, kan men zo weergeven hoe de mobiliteit in Zelzate evolueert.

## 8 Voorstel tot wijziging gemeentelijke beleidsplannen of -documenten

Tabel 5: Voorstel scoretabel voor lokale doelstellingen (voorbeeld)

<small>Meetmoment: maart 2012</small>	Score	Gewicht	Product
Doelstelling	(/100)	(som=100)	
Weren ongewenst vrachtverkeer en doorgaand verkeer	15	25	3,75
Versterken openbaar vervoer- en fietsverbinding tussen Zelzate-oost en west	20	25	5
Verblijfskwaliteit Grote Markt en Groenplein maximaliseren	40	25	10
Hiaten in voetgangers- en fietsnetwerk in kaart brengen en aanpakken	35	10	3,5
Snellere verbinding naar centrum per fiets of te voet	70	8	5,6
Veilige en snelle fietsverbinding vanuit omliggende gemeenten	60	7	4,2
<b>Totaalscore</b>			<b>32,05</b>
<i>Vorige totaalscore (meetmoment maart 2011)</i>			<i>29,60</i>

### 7.2.2 Leefbaarheidstool

Aangezien de gemeente zeer veel belang hecht aan leefbaarheid, kan er een methodiek ontwikkeld worden specifiek voor de monitoring en evaluatie van de leefbaarheid in Zelzate. Hierbij wordt best zowel de objectieve als subjectieve leefbaarheid meegenomen. De ontwikkeling van deze methodiek werd opgenomen in het actieprogramma.

Uit de Sneltoets blijkt dat verschillende beleidsplannen dateren van na de opmaak van het vorige mobiliteitsplan. Het gaat om volgende plannen: de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, het Strategisch plan Gentse Kanaalzone, de Afbakening Zeehavengebied, het streefbeeld van de N49/E34 en het mobiliteitsplan van Wachtebeke en van Gent.

Rekening houdend met de afstemming van het gekozen beleidsscenario op de andere beleidsplannen (zie 4), is het voorstel tot wijziging van bovenstaande plannen echter beperkt.

De GBC wenst het belang van de parallelweg ter hoogte van het knooppunt R4-west x E34/N49 te onderstrepen. De realisatie van deze parallelweg wordt als absoluut noodzakelijke voorwaarde beschouwd alvorens de AKMO-zone (beschreven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan) kan ontwikkeld worden. De reden hiervoor is dat de parallelweg niet alleen belangrijk is voor de ontsluiting van de KMO-zone, maar ook dient ter ontlasting van de Assenedesteenweg van doorgaand verkeer. Ten gevolge van de opwaardering van de E34/N49, zullen er immers bepaalde aansluitingen afgesloten worden, waardoor bijkomend doorgaand verkeer verwacht wordt.

In het Onderzoeksrapport werd het fietsnetwerk binnen Zelzate gedetailleerd onderzocht. Deze oplijsting vormt niet alleen een instrument voor de gemeente. De lijst kan tevens dienen ter aanvulling van de huidige stand van zaken van bovenlokale fietsroutenetwerken (vb. BFF, LAF, ...).

## 9 Bijlage

Bijlage 1: Samenstelling GBC

Naam	Functie	Instantie
Freddy De Vilder	Burgemeester	Gemeentebestuur Zelzate
Kurt Van Weynsberghe	Schepen	Gemeentebestuur Zelzate
Willy De Meyer	Gemeentesecretaris	Gemeentebestuur Zelzate
Peter Antheunis	Mobiliteitsambtenaar	Gemeentebestuur Zelzate
Anne Bunneghem	Milieuambtenaar	Gemeentebestuur Zelzate
Andy Lippens	Duurzaamheids-ambtenaar	Gemeentebestuur Zelzate
Mario De Witte	Commissaris	Lokale Politie Zelzate
Patricia De Meyer	Raadslid	sp.a
Luc Verstraeten	Schepen	Open VLD
Rik Laureys	Raadslid	CD&V
Karl Segers	Raadslid	PVDA+
Katia Rottiers	Mobiliteitsbegeleider	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) Oost-Vlaanderen - Cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid

An Saye	Mobiliteitsbegeleider	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) Oost-Vlaanderen - Cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Bart Crombez	Dienstkringenieur	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Oost-Vlaanderen Cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Els Van Snick	Verkeersdeskundige	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen - Directie Ruimte
Claeys Ignaas	Mobiliteitsambtenaar	Agentschap R-O Vlaanderen Afdeling Oost-Vlaanderen - team specialisten
Francis Beosière	Mobiliteitsambtenaar	Beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) - Oost-Vlaanderen
Frederik Buffel	Projectingenieur	MOW - Afdeling Maritieme Toegang
Alain Moerman	Medewerker	Projectbureau Gentse Kanaalzone
Ingrid Brackman	Hoofd Commerciele Vertegenwoordiging Cel Key Account en Prospectie	NMBS - regio Gent Rail
Frank Desloovere	Expert Doorstroming	VVM De Lijn
Nele Huys	Hoofd mobiliteitsontwikkeling & marktonderzoek	VVM De Lijn
Vincent Meerschaert	Projectleider	Studiebureau Traject
Delphine Eeckhout	Projectmedewerker	Studiebureau Traject

Bijlage 2: Procesverloop

Procedure gemeentelijk mobiliteitsplan (drie fasen)	Datum
Besluit van college van burgemeester en schepenen tot opmaak/bijsturing gemeentelijk mobiliteitsplan.	05 – 03 – 2008
Voorstel van participatietraject (niet verplicht, maar wenselijk).	17 – 03 – 2010
Desgevallend keurt de gemeenteraad voorstel van participatietraject goed.	13 – 04 – 2010
Opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan (Fase 1 - Fase 2 - Fase 3).	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fase 1: De oriëntatienota wordt ter conformverklaring voorgelegd aan de PAC. Bij conformverklaring wordt de geldigheidsduur van het vorige mobiliteitsplan met maximaal 9 maanden verlengd.</li> </ul>	15 – 03 – 2010
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fase 2: De synthesenota wordt ter conformverklaring voorgelegd aan de PAC. Als de synthesenota door de PAC wordt conformverklaard, is het oude mobiliteitsplan maximaal 9 maanden extra geldig.</li> </ul>	23 – 08 – 2010
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fase 3: Het ontwerp-mobiliteitsplan.</li> </ul>	05 – 11 – 2010
Voorlopige vaststelling door de gemeenteraad.	23 – 11 – 2010
Voorlegging aan de PAC. PAC-advies binnen de 30 dagen over de conformiteit met het decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan alsook over de inhoud.	20 – 12 – 2010
Gemeenteraad definitieve vaststelling binnen de 60 dagen na ontvangst van het advies.	
Vaststellingsbesluit bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het Mobiliteitsplan is geldig 14 dagen na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.	















Bijlage 6: Presentatie infovergadering i.k.v. participatietraject (09-11-2010)