



# GEMEENTE HOREBEKE: MOBILTEITSPLAN BELEIDSPLAN

**SOLVA**

JUNI 2018

---

SOLVA  
www.wvi.be

GENTSESTEENWEG 1B  
9520 VLIERZELE (SINT-LIEVENS-HOUTEM)

T +32 53 64 65 20  
E info@so-lva.be

WVI  
www.wvi.be

BARON RUZETTELAAN 35  
8310 BRUGGE

T +32 50 36 71 71  
E wvi@wvi.be

---

datum	aanpassing   fase
28-06-17	aanzet document, bespreking 28.06.17
13-09-17	werkdocument, bespreking 05.10.17
16.11.17	bespreking GBC
18.04.18	aanpassing na GBC; goedgekeurd op GR
27.06.18	document in openbaar onderzoek



**algemeen directeur**

Geert Sanders

**coördinator  
ruimtelijke planning en mobiliteit**

David Vandecasteele

**mobiliteitsdeskundige**

Stef Luyckx

in samenwerking met:

**SOLVA**

**algemeen directeur**

Bart Wallays

**ruimtelijk planner**

Alexander De Wit



## INHOUD

<b>informatief deel</b>	<b>1</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>2</b>
1 context.....	2
2 fasen van het mobiliteitsplan.....	2
3 gemeentelijke begeleidingscommissie.....	3
<b>KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN</b>	<b>4</b>
1 lokale mobiliteitssituatie.....	4
2 toekomstige mobiliteitsbehoeften.....	5
<b>DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S</b>	<b>6</b>
<b>RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN</b>	<b>6</b>
<b>richtinggevend deel</b>	<b>7</b>
<b>OPERATIONELE DOELSTELLINGEN</b>	<b>8</b>
<b>BELEIDSSCENARIO</b>	<b>9</b>
<b>WERKDOMEIN A: RUIMTE EN MOBILITEIT</b>	<b>10</b>
1 planningscontext.....	10
2 categorisering wegen.....	10
2.1 bovenlokale wegen.....	10
2.2 lokale wegen.....	10
2.2.1 opdeling lokale wegen.....	10
2.2.2 selectie lokale wegen.....	12
2.2.3 afstemming categorisering buurgemeenten.....	12
2.2.4 afwijking met GRS.....	12
<b>WERKDOMEIN B: NETWERKEN</b>	<b>14</b>
1 verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen.....	14
1.1 leefbaarheid kernen.....	14
1.2 bruikbaarheid van de infrastructuur voor alle voetgangers.....	15
1.3 trage wegen.....	16
2 fietsbeleid.....	19
2.1 fietsroutenetwerk.....	19
2.1.1 functioneel netwerk.....	19
2.1.2 recreatieve routes.....	20
2.1.3 andere straten en paden.....	20
2.2 maatregelen fietsverkeer.....	22
3 openbaar vervoer.....	24
3.1 bediening.....	24
3.2 overstapvoorzieningen.....	24
3.3 halte-inrichting.....	24

<b>4</b>	<b>auto- en vrachtverkeer / inrichting wegen .....</b>	<b>26</b>
4.1	categorisering en bewegwijzering .....	26
4.2	vrachtverkeer .....	26
4.2.1	kilometerheffing .....	26
4.2.2	zone vrachtverbod .....	26
4.3	snelheidsbeleid .....	29
4.4	herinrichting gewestwegen .....	29
<b>5</b>	<b>parkeerbeleid .....</b>	<b>29</b>

## **WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN 30**

<b>1</b>	<b>vervoersmanagement .....</b>	<b>30</b>
<b>2</b>	<b>sensibilisatie / informatie .....</b>	<b>30</b>
<b>3</b>	<b>controle en handhaving .....</b>	<b>30</b>
<b>4</b>	<b>beleidsondersteuning .....</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>acties met betrekking tot de scholen .....</b>	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>elektrische mobiliteit .....</b>	<b>30</b>

## **ACTIETABEL 31**

## **VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN BELEIDSPANNEN 31**

## **bijlage 33**

## **TOETSING BELEIDSPAN 34**

## **ORGANISATIE EN EVALUATIE 34**

## **VERSLAG GBC 34**

## **PARTICIPATIE 34**

<b>1</b>	<b>beslissing gemeenteraad .....</b>	<b>34</b>
<b>2</b>	<b>verslag van de participatie .....</b>	<b>34</b>





INFORMATIEF DEEL

## 1 context

Het college van burgemeester en schepenen heeft SOLVA aangesteld voor de opmaak van het mobiliteitsplan Horebeke. De derde fase van het mobiliteitsplan, het beleidsplan, is opgemaakt in samenwerking van SOLVA en WVI.

Met een mobiliteitsplan creëert de gemeente enerzijds een kader voor beleidsvoering op vlak van mobiliteit en communicatie hiervan naar de burger toe. Anderzijds vormt het een kader voor concrete projecten en acties waartoe de gemeente zich samen met andere partners engageert.

Als algemeen geldende principes binnen het mobiliteitsbeleid gelden het 'STOP-principe' en het participatiebeginsel. Het STOP-principe bepaalt de hiërarchie van vervoerswijzen: eerst stappers, dan trappers, openbaar vervoer en tenslotte privévervoer.

Op grond van het participatiebeginsel wordt "aan burgers vroegtijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid". Concreet kan worden voorzien in een participatietraject bij het planproces, dat belangengroepen de kans geeft inhoudelijk bij te dragen tot de kwaliteit van het plan. Er is geopteerd om het plan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek vindt plaats na een eerste bespreking van het werkdocument met de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). Na het openbaar onderzoek is een eventuele bijsturing van de beleidsopties mogelijk en zal het aangepaste beleidsplan indien nodig opnieuw voorgelegd worden aan de GBC.

## 2 fasen van het mobiliteitsplan

De opmaak van het mobiliteitsplan bestaat uit 3 fasen met telkens een bijhorend document:

- fase 1: de oriëntatienota
- fase 2: de synthesesnota
- fase 3: het beleidsplan.

In de **oriëntatienota** wordt een overzicht geboden van de bestaande plannen en studies. Daarnaast wordt de visie van de verschillende beleids- en belangenactoren in kaart gebracht. De verschillende knelpunten en problemen met betrekking tot mobiliteit worden aangegeven, de nodige bijkomende onderzoeken worden bepaald.

De oriëntatienota is besproken en goedgekeurd op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 9 september 2014.

In de **synthesesnota** worden de resultaten van het bijkomende onderzoek weergegeven. Vervolgens zijn verschillende mobiliteitsscenario's ontwikkeld en geëvalueerd. Op basis hiervan is het beleidsscenario opgemaakt.

De synthesesnota is besproken op de GBC van 25 februari 2016 en goedgekeurd, mits een aantal aanpassingen. Het bijgestuurde document is daarna ter nazicht overgemaakt aan de verschillende leden van de GBC.

De oriëntatienota en synthesesnota maken ook deel uit van het mobiliteitsplan en kunnen beschouwd worden als onderdeel van het informatief deel van het mobiliteitsplan.

In de derde fase wordt het **beleidsplan** uitgewerkt. Hierin wordt het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren vastgelegd. Het beleidsscenario wordt nader uitgewerkt. Het beleidsplan bevat de visies, wensstructuren en een overzicht van de gekozen maatregelen voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Het beleidsplan is besproken en voorwaardelijk goedgekeurd op de GBC van 16 november 2017. Het beleidsplan is gunstig geadviseerd op de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) van .....



### 3 gemeentelijke begeleidingscommissie

De opmaak van het mobiliteitsplan wordt gestuurd vanuit de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC).

Onderstaande tabel geeft de samenstelling van de GBC weer:

instantie	naam	functie
College van burgemeester en schepenen	Dhr. Joseph Browaeys	Burgemeester, Schepen van Ruimtelijke Ordening
	Dhr. Robert De Meuleneire	Schepen van Openbare Werken, Verkeer en Verkeersinfrastructuur
Politiezone Brakel-Horebeke-Maarkedal-Zwalm	Dhr. Hans Van Wambeke	Wijkagent
Gemeentelijke administratie	Dhr. Freddy De Cuyper	Gemeentesecretaris
Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	Mevr. Lucie Pertry	regiomanager Gent
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Mevr. Katia Rottiers	Mobiliteitsbegeleider
Vlaamse Vervoersmaatschappij (De Lijn)	Mevr. Rosy Taelman	Mobiliteitsontwikkelaar
Provincie Oost-Vlaanderen	Mevr. Carolina De Winne	Beleidsmedewerker mobiliteit

Voorzitter van de GBC: schepen van verkeer;  
secretaris van de GBC: gemeentesecretaris.

### 1 lokale mobiliteitssituatie

De gemeente Horebeke is gelegen in de provincie Oost-Vlaanderen binnen de driehoek Oudenaarde – Brakel – Zottegem. Horebeke is met zijn oppervlakte van 1.126 ha en 2.058 inwoners de kleinste fusiegemeente van Oost-Vlaanderen. Het is een landelijke gemeente die bestaat uit de kernen Sint-Maria-Horebeke en Sint-Kornelis-Horebeke. De N8 die Horebeke van oost naar west doorsnijdt, vormt de belangrijkste ontsluitingsas op bovenlokaal niveau. Administratief wordt de gemeente begrensd door de stad Oudenaarde in het westen en de gemeenten Zwalm, Brakel en Maarkedal, respectievelijk in het noorden, oosten en zuiden.

De N8 is de drukste verkeersas. De aanliggende fietspaden beantwoorden niet aan de normen. De tweede drukste as is de Dorpsstraat - Broekestraat (N454), die doorheen de dorpskern van Sint-Maria-Horebeke loopt. Er zijn enkel fietspaden over een kort traject aansluitend bij Sint-Blasius-Boekel. Op de meeste landelijke wegen, met beperkte verkeersintensiteit, stellen zich weinig of geen problemen.

De N8 en de Broekestraat - Smarrestraat vormen 2 assen van het openbaar vervoer.

De gemeente werkt aan de herwaardering van trage wegen.

Nadere gegevens over de bestaande mobiliteitssituatie worden weergegeven in fase 1 (oriëntatienota) en fase 2 (synthesenota) van het mobiliteitsplan. Deze 2 documenten kunnen mee als informatief deel van het mobiliteitsplan beschouwd worden.

Als problemen kunnen naar voor gebracht worden:

- Horebeke is een autogerichte gemeente: door de perifere ligging van de gemeente, de lage graad van voorzieningen binnen de gemeentegrenzen en de verspreide bebouwing is de auto het belangrijkste vervoersmiddel voor veel inwoners.
- Een goed functionerend openbaar vervoersnetwerk uitbouwen dat als volwaardig alternatief kan fungeren is niet eenvoudig.
- Het wandel- en fietsnetwerk kent hiaten en de infrastructuur is onvoldoende uitgebouwd om als valabel alternatief te functioneren bij korte verplaatsingen.
- Op bepaalde invalswegen die tevens woonlinten zijn, worden de snelheidsbeperkingen niet nageleefd. De inrichting van de weg is niet dwingend genoeg om het gemotoriseerd verkeer te laten vertragen. Het wegbeeld laat toe dat er te snel

gereden wordt. Het lineair karakter, het wegprofiel en het ontbreken van een adequaat poorteffect werken de hoge snelheid in de hand. Dit probleem stelt zich het scherpst in de bebouwde kom en aan de schoolomgevingen.

- Vandaag ontbreekt een hiërarchie in de wegenstructuur. Deze dient aan te sluiten op deze van de hogere beleidsniveaus en van de buurgemeenten. Dergelijke classificatie dient er toe te leiden dat het gemotoriseerd verkeer geconcentreerd wordt op de wegen die hiervoor het meest geschikt zijn.
- Op piekmomenten volstaat de parkeercapaciteit aan bepaalde voorzieningen niet waardoor er op ongeschikte plaatsen geparkeerd wordt wat de verkeersveiligheid in het gedrang brengt.

De tabel geeft de knelpunten en kansen weer.

KNELPUNTEN	KANSEN
RUIMTELIJK	
ruimtelijke spreiding van het wonen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• efficiënte organisatie van het openbaar vervoer is moeilijk</li> <li>• veel verplaatsingen met de wagen</li> </ul>	ruimtelijk beleid gericht op concentratie van nieuwe ontwikkelingen in de kernen
Perifere ligging ten opzichte van stedelijke gebieden - laag voorzieningenniveau	Uitspelen van toeristische troeven (bijvoorbeeld door het voorzien van recreatieve fietsinfrastructuur zoals laadpunten voor elektrische fietsen)
Conflict tussen verblijfsfunctie en verkeersfunctie langs woonlinten	
VERKEERSKUNDIG	
Geen wegcategorisering brengt leefbaarheid in het gedrang	Functie van de lokale wegen over de gemeentegrenzen heen evalueren, afstemmen van de weginrichting op de beoogde wegcategorisering
Overdreven snelheid	Aanpassen snelheidsregimes Herinrichten van wegen en schoolomgevingen Handhavingsbeleid
Parkeercapaciteit volstaat niet op piekmomenten	Oplossing in RUP Gemeentehuis Uitbreiding infrastructuur
Kritieke kruispunten	Heraanleg met aandacht voor zwakke weggebruiker
Ontbreken van wandel- en fietspaden Hiaten in het netwerk van trage wegen	Opmaak van een lokaal fietsroutenetwerk in samenwerking met de provincie Opmaak van schoolroutekaarten Aanleg van volwaardige wandel- en fietspaden Uitbouw van het netwerk van trage wegen
Beperkte bediening van openbaar vervoer Geen spoorwegen Bus doorheen dorpscentrum rijdt niet frequent Grote delen van de gemeente zijn aangewezen op de belbus	Evaluatie van de netinrichtingen en hun aansluiting op de vervoersvraag Voorzien van veilige en snelle voortrajecten voor stappers en trappers naar haltes van het openbaar vervoer Verbeteren van de verbinding met de treinstations in de omgeving Verbeteren van de halte-infrastructuur Horebeke als 'belangrijke halte' in de Mobiliteitsvisie van De Lijn

## 2 toekomstige mobiliteitsbehoeften

Op Vlaams niveau worden volgende strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid gedefinieerd:

- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- De mogelijkheid tot verplaatsen op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven;
- De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;
- Ondanks de toenemende mobiliteit de schade aan natuur en milieu terugdringen.

In Horebeke worden geen belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verwacht die een impact hebben op de mobiliteit. Er zal in de toekomst wel verder dienen gestreefd te worden naar een meer duurzame mobiliteit, meer bepaald het verhogen van de verkeersveiligheid voor de verschillende verkeersdeelnemers, het stimuleren van de meer duurzame vervoerswijzen (te voet, per fiets, met het openbaar vervoer), het verminderen van de impact van het verkeer op de leefomgeving en de openbare ruimte ter verhoging van de leefkwaliteit. Het kader dient geschapen te worden om dit te bewerkstelligen. Er is nood aan een overkoepelende visie voor de aanpak van de mobiliteitsproblemen in de gemeente, in afstemming met de visie van de hogere bestuursniveaus.

## DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S

Bij de fase 2 van de opmaak van het mobiliteitsplan (Synthesenota, september 2016) zijn 3 mobiliteits-scenario's voor de gemeente met elkaar vergeleken. Naast het "nulscenario" zijn twee scenario's duurzame mobiliteit naar voor gebracht.

### ■ scenario 1: Horebeke netwerk

In dit scenario primeert het uitbouwen van netwerken voor de verschillende vervoersmodi volgens het STOP-principe om op die manier de samenhang en de robuustheid van het transportsysteem te verhogen. Zo worden prioritair hiaten in de trage verbindingen weggewerkt zodat er sprake is van een echt netwerk. Daarnaast dienen deze verschillende netwerken optimaal op elkaar te worden afgestemd. Elk van deze netwerken functioneert immers op een specifieke geografische schaal. Hierdoor kunnen de netwerken aanvullend op elkaar inwerken. Zo dient het netwerk voor voetgangers fijnmazig uitgebouwd te worden zodat dit netwerk een volwaardig alternatief kan vormen voor de auto voor korte verplaatsingen, maar eveneens voor het voortraject naar haltes van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt een naadloze overgang van deze netwerken met de buurgemeenten gecreëerd.

Het overkoepelende doel bestaat er in dit scenario in de auto-gerichtheid van de gemeente te verminderen door volwaardige alternatieven aan te bieden en tegelijk de bereikbaarheid van de gemeente te vrijwaren.

### ■ scenario 2: mobiliteit op dorpsmaat

De versterking van de bestaande woonkernen binnen Horebeke vormt het uitgangspunt van dit scenario. Horebeke is immers in de eerste plaats een woongemeente. De mobiliteit dient bijgevolg afgestemd te worden op deze woonomgeving waar de auto te gast is.

De dorpskernen worden beter geaccentueerd door middel van poorteffecten. De doortochten worden heringericht waarbij bijzondere aandacht gaat naar verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dorpspleinen worden kwalitatief ingericht en op die manier opnieuw uitgebouwd tot ontmoetingsplaatsen. De algemene belevingswaarde neemt toe. Dit kan ten koste gaan van ruimte voor de wagen en de bijhorende parkeer capaciteit. Gezien de bestaande verkeersaan-trekkende sites in grote mate lokale functies omvatten die gericht zijn op de plaatselijke bevolking, vormt een afbouw van de parkeer capaciteit geen probleem, mits een volwaardig alternatief aangeboden wordt. Dit gebeurt door het herstel van het tragewegennetwerk waarbij prioritair wordt ingezet in de verbindingen van en naar de verblijfsgebieden. Ook de schoolomgevin-

gen die in de verblijfsgebieden gelegen zijn, worden op die manier beter en veiliger ontsloten. Het louter doorgaande verkeer wordt zoveel als mogelijk gestuurd door verkeersremmende maatregelen.

Voor een meer uitgebreide weergave van de scenario's kan verwezen worden naar de synthesenota (fase 2 van het mobiliteitsplan).

### ■ beleidsscenario

Uit de combinatie van de twee duurzame scenario's is het beleidsscenario samengesteld. Dit beleidsscenario is weergegeven in het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan: zie verder.

## RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

Het mobiliteitsplan richt zich naar de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.

Het plan is ook afgestemd op de visie van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).

Het mobiliteitsplan houdt ook rekening met de mobiliteitsplannen van de omliggende gemeenten, zoals op het vlak van wegcategorisering en fietsroutes.

Er zijn geen tegenstellingen tussen het mobiliteitsplan en de andere beleidsplannen, met uitzondering van de categorisering van de lokale wegen die deels afwijkt van het GRS: zie ook verder bij: "voorstel tot wijziging van beleidsplannen", achteraan het richtinggevend deel.



RICHTINGGEVEND DEEL

## OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Het mobiliteitsplan wenst een goede ontsluiting te bieden met de verschillende vervoerswijzen. Hierbij wordt uitgegaan van het STOP-principe. Dit betekent dat in eerste instantie prioriteit wordt gegeven aan de Stappers (voetgangers), vervolgens aan de Trappers (fietsers), het Openbaar vervoer en in laatste instantie aan de Particuliere auto. Het mobiliteitsplan wenst de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen en een aanzet te geven voor meer verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.

Op lokaal niveau worden volgende operationele doelstellingen onderscheiden:

### ■ ruimtelijk

Nieuwe ontwikkelingen dienen ingepland te worden in de nabijheid van bestaande kernen en afgestemd op het mobiliteitsbeleid.

### ■ verkeersveiligheid

Ondanks het lage aantal verkeersongevallen, wil de gemeente verder werken aan een verhoogde verkeersveiligheid. In de eerste plaats wordt aandacht geschonken aan het voorzien van veilige verkeersinfrastructuur. De handhaving van de verkeersveiligheid wordt bovendien in de hand gewerkt door een doordacht snelheidsbeleid. Dit vertaalt zich in volgende aandachtspunten:

- Veiligheid van schoolomgevingen waarborgen door aangepaste inrichting; de V85 mag niet meer dan 30 km/u bedragen aan de schoolpoorten;
- Veilige voet- en fietspaden; langs verbindingswegen met snelheidsregime 70 km/u dienen de fietspaden afgescheiden te zijn, waar ruimtelijk mogelijk;
- De V85 in de dorpskern van Sint-Maria-Horebeke dient te verlagen.
- Verminderen van het vrachtverkeer in de dorpskernen.

### ■ verkeersleefbaarheid

Door middel van een doordachte wegencategorisering dient de verkeersleefbaarheid in de gemeente gewaarborgd te worden. Er dient gestreefd te worden naar een evenwicht tussen een goede bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Dit evenwicht wordt gecreëerd door volgende thema's in acht te nemen:

- Een categorisering van het wegennet die duidelijk de functie van elke straat bepaalt;
- Bij de inrichting van het openbaar domein in de dorpskern dient de nadruk te liggen op de ruimtelijke kwaliteit en de verblijfsfunctie, niet op de snelle doorstroming.

- Belevingswaarde van verblijfsgebieden vergroten door de opwaardering van het openbaar domein.

### ■ parkeren

De parkeerinfrastructuur wordt geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de noden om uiteindelijk te komen tot een gericht en regulerend parkeerbeleid.

De fietsstallingen dienen dichter bij de bestemming ingepland te zijn dan de autoparkeerplaatsen.

### ■ zwakke weggebruiker

Voor de zwakke weggebruiker wordt de toegankelijkheid tot voorzieningen vooropgesteld. Waar mogelijk gebeurt dit via alternatieve zachte netwerken. Hierbij gelden volgende doelstellingen:

- Verhogen van het aantal verplaatsingen met de fiets.
- Toegankelijkheid van alle openbare gebouwen garanderen;
- Stimuleren van autoalternatieven, onder meer door aandacht te schenken aan de voortrajecten naar haltes van het openbaar vervoer;
- Een duidelijke selectie van de trage wegen waarbij aangegeven wordt welke geherwaardeerd dienen te worden en welke hun functie verloren hebben en kunnen geschrapt worden
- Een samenhangend fietsnetwerk waarbij de nog ontbrekende schakels (gevaarlijke trajectdelen) weggewerkt worden.
- Voorzien van fietsenstallingen en andere fietsinfrastructuur: mogelijkheid de fiets te stallen bij elke openbare functie, dichter bij de toegang dan de autoparkeerplaatsen.
- Verbeteren van kwaliteit en comfort van fiets- en voetpaden: fietspaden langs de wegen dienen ingericht te worden volgens de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

### ■ openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer dient gestimuleerd te worden. Dit kan enerzijds door wijzigingen in het aanbod aan te brengen, maar er dient tevens gekeken te worden naar de vraagzijde door de bevolking te bevragen, te informeren en te sensibiliseren.

Doelstellingen:

- Het gebruik van het openbaar vervoer in de gemeente minstens op het huidige niveau houden en indien mogelijk een stijgende trend realiseren;
- De belangrijke haltes in de buurt van de kernen dienen voorzien te zijn van een verhard perron, schuilhuisje en fietsenstalling.
- Wijzigingen in het aanbod dienen vooraf kenbaar gemaakt te worden aan de bevolking.

## BELEIDSSCENARIO

Bij de fase 2 van de opmaak van het mobiliteitsplan (Synthesenota, september 2016) zijn 3 mobiliteits-scenario's voor de gemeente met elkaar vergeleken. Naast het "nulscenario" zijn twee scenario's duurzame mobiliteit naar voor gebracht:

- Het scenario "Horebeke netwerkt" legt de nadruk op de optimale uitbouw van de verschillende netwerken, uitgaande van het STOP-principe;
- In het scenario "mobiliteit op dorpsmaat" wordt de aandacht toegespitst op de herwaardering van de dorpskernen, met nadruk op verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Uit de afweging is geconcludeerd om een optimaal beleidsscenario uit te werken, vanuit de combinatie van de beide duurzame scenario's.

Het beleidsscenario gaat uit van het eigen karakter van de gemeente. Horebeke is in de eerste plaats een erg landelijke, groene en agrarische woongemeente in het buitengebied en dit moet zo blijven. De mobiliteit dient bijgevolg afgestemd te worden op deze woonomgeving waar de auto te gast is. Dit mag echter niet ten koste gaan van de goede bereikbaarheid van de gemeente. Het STOP-principe wordt hierbij als uitgangspunt genomen. Prioriteit gaat naar het herstel van het tragewegennetwerk vanuit de kernen naar de gemeenschapsvoorzieningen en haltes van het openbaar vervoer op de N8 waar een hoogwaardige openbaarvervoerslijn wordt uitgebouwd; een andere hoofd-as loopt via Smarre - Boekelbaan. Alternatieve vervoersvormen om deze lijnen te voeden vanuit de kernen worden onderzocht. De N8 kanaliseert het doorgaande verkeer en wordt als veilige verbinding-as ingericht. Bij herinrichting van de doortochten in de dorpskernen gaat bijzondere aandacht naar de verkeersleefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Dorpspleinen en schoolomgevingen worden kwalitatief ingericht en op die manier uitgebouwd tot ontmoetingsplaatsen. Een functioneel fietsnetwerk, zowel lokaal als bovenlokaal, stimuleert de modal shift naar een duurzamer verplaatsingsgedrag.

In de volgende hoofdstukken wordt het beleidsscenario verder geconcretiseerd per werkdomein.

## 1 planningscontext

### ■ GRS

Voor de ruimtelijke visie richt het mobiliteitsplan zich op het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS). De visie wordt in het GRS als volgt geformuleerd:

*“Horebeke is een landelijke gemeente waar naar de toekomst een goede woonkwaliteit moet nagestreefd worden. Hierbij staat de verweving van de verschillende functies, zijnde wonen, werken, handel, landbouw en natuur voorop. Alle toekomstige ruimtelijke ingrepen in Horebeke zullen moeten kaderen binnen de randvoorwaarden gesteld door landbouw en natuur. Het behoud van het natuurlijk karakter, met een beheersing van de aantasting van de open ruimte en een versteviging van de dorpen waarbij de lokale behoeftes maximaal moeten kunnen geïntegreerd worden zonder daarbij afbreuk te doen aan de goede ruimtelijke ordening van het gebied, is essentieel.”*

(GRS Horebeke, richtinggevend gedeelte, p. 113)

### ■ RUP's

Om de infrastructuur van de gemeentelijke technische dienst te kunnen uitbreiden, wordt het RUP Gemeentehuis opgemaakt. Gelijktijdig zal ook ruimte voor ca. 20 openbare parkeerplaatsen gecreëerd worden. Het betekent het groeperen van een aantal bestaande parkeerplaatsen, zodat op en rond het Kerkplein meer ruimte kan gecreëerd worden voor voetgangers en fietsers en voor de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit (zie verder bij parkeerbeleid). Het groeperen van het aanbod verhoogt ook de verkeersveiligheid.

Er zijn geen andere RUP's die van invloed zijn op de mobiliteit in de gemeente.

### ■ ruimtelijke ontwikkelingen

Er zijn geen belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gepland in de gemeente die een impact hebben op de mobiliteit.

## 2 categorisering wegen

Door middel van de categorisering van de wegen wordt de wensstructuur voor de afwikkeling van het verkeer weergegeven. Elke straat wordt hierbij een bepaalde functie toegewezen. De inrichting van de straat wordt afgestemd op deze toegewezen functie.

Het hogere wegennet is vastgelegd in de hogere plan-niveaus: de hoofdwegen en primaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de secundaire wegen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. De selectie van de lokale wegen wordt weergegeven in het gemeentelijke mobiliteitsplan.

### 2.1 bovenlokale wegen

#### Hoofdwegen en primaire wegen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zijn de hoofdwegen en primaire wegen geselecteerd. In de gemeente Horebeke zijn er geen hoofdwegen of primaire wegen.

#### Secundaire wegen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) legt de secundaire wegen vast. In Horebeke is één secundaire weg geselecteerd:

- N8 Oudenaarde - Brakel (secundaire weg type II).

Bij een secundaire weg II ligt de nadruk op de ontsluitingsfunctie op regionaal niveau.

### 2.2 lokale wegen

#### 2.2.1 opdeling lokale wegen

De gemeente selecteert de lokale wegen. Er wordt een onderscheid gemaakt in 3 types lokale wegen, die elk een eigen functie hebben:

- lokale weg type I (lokale verbindingsweg)
- lokale weg type II (lokale ontsluitingsweg)
- lokale wegen type III: alle andere lokale wegen.

Bij de **lokale wegen type I**, of **lokale verbindingswegen**, ligt de nadruk op de verbindende functie op lokaal niveau. Ze bieden verbinding van woonkern naar woonkern, of kunnen ook verbinding geven naar verder gelegen woonkernen. Ze zijn evenwel niet gericht om op grotere, regionale schaal te gaan functioneren. De nadruk wordt eerder gelegd op de doorgangsfunctie, maar uiteraard dient aandacht te gaan naar de verkeersveiligheid alsook de verkeersleefbaarheid binnen de bebouwde kom.



De **lokale wegen type II**, of **lokale ontsluitingswegen**, hebben in eerste instantie een ontsluitende/verzamelende functie voor het betrokken deel van de gemeente, zoals de ontsluiting van een dorp. Het doorgaande verkeer, dat geen bestemming heeft binnen het gebied dat door de weg ontsloten wordt, dient beperkt te worden.

Bij de bewegwijzering wordt aan het begin van de weg enkel het gebied (dorp, gehucht...) aangeduid die langsheen de weg ligt, geen bestemmingen die verder (voorbij de lokale weg II) gelegen zijn.

Het eventuele beperkte doorgaande verkeer dient ondergeschikt te zijn aan de ontsluitende functie, de leefbaarheid en de veiligheid van bewoners, de voetgangers en fietsers. Bij de inrichting dient rekening gehouden te worden met de verzamelende verkeersfunctie van de straat, maar de nadruk zal liggen op de leefbaarheid, het afremmen van het verkeer, ontmoediging van doorgaande bewegingen.

De **lokale wegen type III** zijn alle andere straten zoals woonstraten en landbouwwegen. De straten hebben vooral een toeganggevende functie: voor de woningen langs de straat zelf of op de aansluitende straten. Ze zijn niet bedoeld als verbinding of doorsteek tussen wegen van hogere categorie. De inrichting is gericht op het lokaal toegang kunnen geven naar woningen en percelen.

## 2.2.2 selectie lokale wegen

(zie kaart)

### Lokale weg I:

- Dorpsstraat - Broekestraat (N454)

De weg krijgt een verbindingsfunctie toegewezen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau, tussen omliggende woonkernen.

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan is de N454 (Dorpsstraat - Broekestraat) niet geselecteerd als secundaire weg, dit wil zeggen dat de weg geen functie toegewezen krijgt op regionaal niveau. Voor de verbinding Oudenaarde - Zottegem is de N46 aangewezen, geselecteerd als secundaire weg II.

De N454 (via Louise-Marie, Schorisse, Sint-Maria-Horebeke, Sint-Blasius-Boekel,...) was oorspronkelijk de verbinding Ronse - Zottegem, maar dit verkeer volgt nu andere routes. Een deel van de bewegwijzering is op vandaag hier evenwel nog steeds op afgestemd.

Hoewel de weg een lokale verbindende functie behoudt, kan in de Dorpsstraat - Broekestraat bij de inrichting meer de nadruk gelegd worden op de op de woon- en leefomgeving en minder op de snelle doorstroming van het autoverkeer. Er kan een beter evenwicht gezocht worden tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie (zie verder bij verblijfsgebieden).

### Lokale wegen II:

- Smarre
- Bovenstraat - Meersestraat
- Stene (N454).

### Lokale wegen III

Alle andere straten.

## 2.2.3 afstemming categorisering buurgemeenten

De tabel geeft de afstemming aan met de categorisering van de buurgemeenten. De categorisering stemt dus volledig overeen met de buurgemeenten.

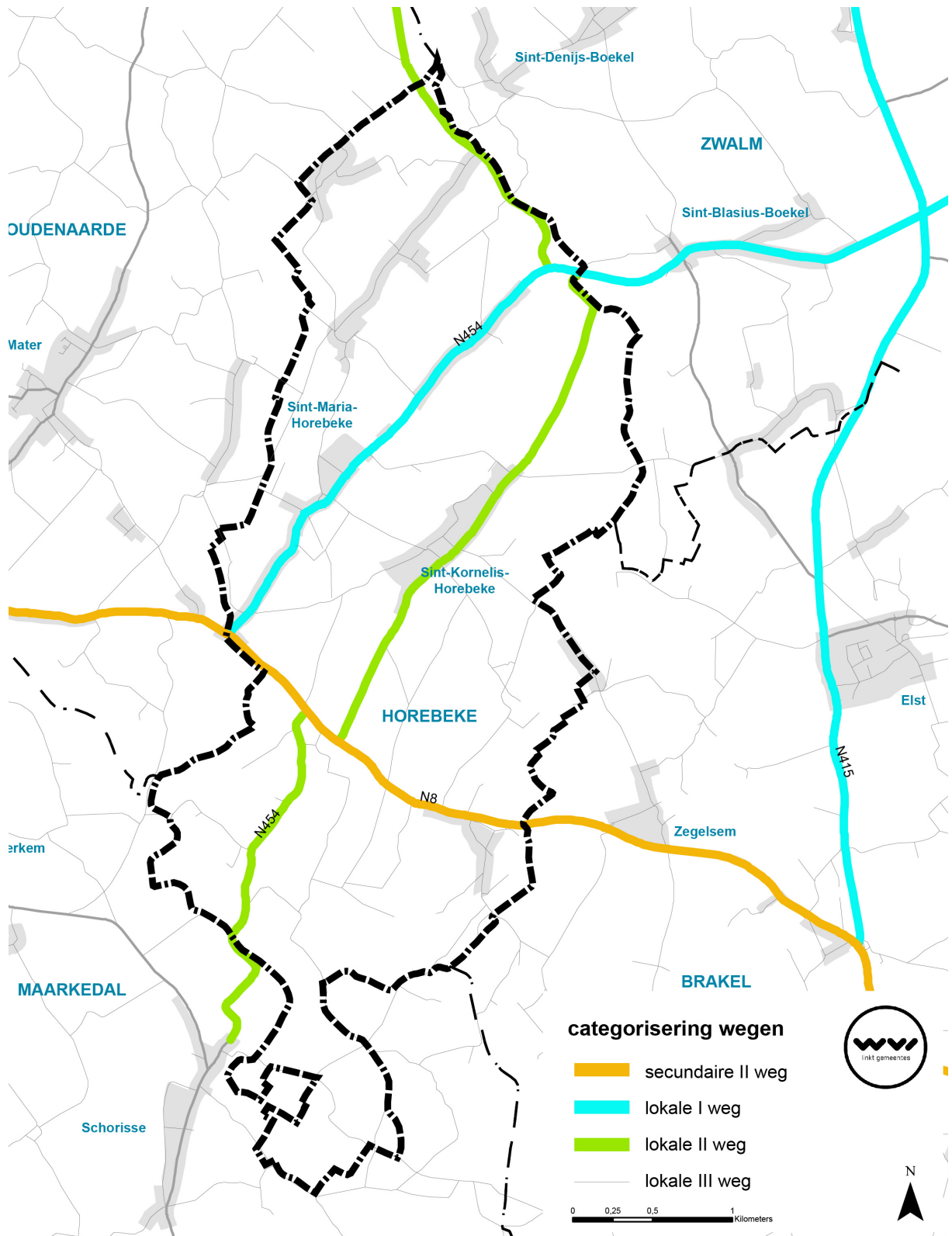
straat	categorie in Horebeke	buurgemeente	categorie in buurgemeente	overeenkomst ?
Broekestraat (N454)	lokaal I	Zwalm	lokaal I	ja
Smarre	lokaal II	Oudenaarde	lokaal II	ja
Stene (N454)	lokaal II	Maarkedal	lokaal II	ja

Alle alle straten zijn zowel in Horebeke als in de buurgemeenten als lokaal III geselecteerd.

## 2.2.4 afwijking met GRS

Enkele straten die in het GRS als verbindingsweg worden aangeduid, worden in het mobiliteitsplan geselecteerd als lokale weg type III (woonstraat, landelijke weg). Hieronder wordt de reden van de andere selectie weergegeven:

- Haaghoek: kent slechts beperkt verkeer. De verbinding van Sint-Kornelis-Horebeke naar Brakel gebeurt bij voorkeur via de Bovenstraat en N8, in plaats van via Haaghoek. Bij de gemeente Brakel is de straat als lokaal III geselecteerd. Deze functie is ook benadrukt door de autoluwe inrichting van de dorpskern van Zegelsem.
- Fronehoek: is een doodlopende straat die overgaat in een bospad.
- Rokegem - Korsele: het autoverkeer wordt hier best beperkt tot de noodzakelijke lokale ontsluiting, zoals in de praktijk het geval is.
- Matersestraat: heeft een beperkte lokale verbindingsfunctie, maar de intensiteiten zijn er laag. De ontsluiting van Mater verloopt bij voorkeur langs andere routes, zoals ook in het mobiliteitsplan van Oudenaarde aangegeven wordt.



### 1 verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

#### 1.1 leefbaarheid kernen

##### ■ kern Sint-Maria-Horebeke

De kern van Sint-Maria-Horebeke wordt sterk gedomineerd door het snelle gemotoriseerde verkeer. De actuele inrichting van de N454 is te veel gericht op een snelle doorstroming, zet te veel aan tot snel rijden. De ruimte is niet aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers. Gelukkig blijft het aantal ongevallen zeer beperkt. De verkeersgerichte inrichting remt de functie van de straat als ruimte voor ontmoeting in het dorp. Er dient gestreefd te worden naar een beter evenwicht tussen enerzijds de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de kern en anderzijds de doorgangsfunctie. Bij de inrichting kan de dorpskern meer benadrukt worden, met aandacht voor de beeldkwaliteit.

Een herinrichting is wenselijk. Er dient een wensstructuur voor de doortocht opgemaakt te worden. Op basis van de wensstructuur zal bepaald worden of een volledige heraanleg nodig is, of dat er enkele kleinere ingrepen op korte termijn kunnen gebeuren.

Een volledige heraanleg dient gekoppeld te worden aan de nodige rioleringswerken; kleinere ingrepen kunnen voorgelegd worden aan de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV).

Hier worden enkele suggesties naar voor gebracht voor de aanpak van de doortocht, nader af te wegen bij de opmaak van de wensstructuur.

- Het (doorgaande) vrachtverkeer langs de N454 kan geweerd worden, in overleg met de buurgemeenten. Tussen de N8 en het kruispunt Den Os

kan het vrachtverkeer omrijden via de N8 - N415 (zie ook verder bij het thema vrachtverkeer).

- Aanpassing van de bewegwijzering: geen bewegwijzering van Ronse en Zottegem via de Dorpsstraat (zie categorisering wegen).
- Wanneer de doortocht heringericht wordt kan in de feitelijke dorpskern een permanente zone 30 toegepast worden: ongeveer vanaf de school tot aan de Matersestraat, over een afstand van ca. 450 meter.
- Waar mogelijk de aanleg van fietspaden langs de N454 buiten deze zone 30; binnen de zone 30 wordt geopteerd voor gemengd verkeer.
- Nadruk op kwalitatieve vormgeving van de ruimte, een betere beeldkwaliteit, in het bijzonder in de dorpskern.
- Versmallen van de rijbaan tot 6 meter. Nu is de rijbaan op veel plaatsen 7 tot 8 meter breed (zonder de parkeerstroken), wat aanzet tot hogere snelheden. Bovendien zorgen de gemarkeerde (en weinig bezette) parkeerstroken voor een visuele verbreding van het wegprofiel. De parkeerstroken kunnen bijvoorbeeld afgeschermd worden, of in een ander materiaal aangelegd.
- Snelheidsremming door asverschuivingen en andere remmers, bijvoorbeeld als poorteffect bij de toegang tot de kern. Aanbrengen van rijbaankussens zijn vaak efficiënt in afwachting van een volledige herinrichting en veroorzaken geen hinder voor het openbaar vervoer. Ook een vernauwing met beurtelings passage is mogelijk, vaak in combinatie met een rijbaankussen (om te verhinderen dat men versnelt om als eerste de vernauwing te passeren).
- Inbrengen van kwalitatief groen; dit biedt ook een visuele versmalling van het wegbeeld.
- Snelheidscontroles; op de doortocht kan eventueel ook een trajectcontrole overwogen worden.
- Voorrang van rechts in de kern (kruispunt van Dorpsstraat met Matersestraat, Kerkplein, Rokegem).



### ■ kern Sint-Kornelis-Horebeke

In Sint-Kornelis-Horebeke is het verblijfskarakter reeds versterkt door diverse maatregelen. De verkeersintensiteiten zijn er relatief beperkt. De inrichting rond de kerk benadrukt het dorpskarakter.

Enkele maatregelen kunnen het verblijfskarakter nog versterken:

- Koekoekstraat: Vanaf de N8 is de Bovenstraat de aangewezen weg om de dorpskern te bereiken, niet de Koekoekstraat. In de Koekoekstraat wordt de nadruk gelegd op het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Er zal een zone 30 worden ingevoerd vanaf het speelplein tot aan de kerk. De straat kan deel uitmaken van het autoluwe gebied tussen de beide dorpskernen, waar diverse paden op aansluiten. De bewegwijzering ter hoogte van de Dorpsstraat kan weggenomen worden om niet het beeld te scheppen van een doorgangsweg.
- Meersestraat: verschuiving van de bebouwde kom naar voor het kruispunt met Kauwenberg, in plaats van na het kruispunt. De kruispunten met de Kauwenberg en Ommegangstraat kunnen visueel meer geaccentueerd worden, bijvoorbeeld door een andere kleur. Dit kan het verkeer bijkomend remmen bij het binnenrijden van de dorpskern.
- Op termijn herinrichting Sint-Kornelisplein (tussen Bovenstraat en Meersestraat).

### 1.2 bruikbaarheid van de infrastructuur voor alle voetgangers

Hindernissen op de voetpaden en bij de oversteekvoorzieningen, zoals palen, moeilijke niveauverschillen, onoordeelkundig geplaatst straatmeubilair... dienen vermeden te worden. Er wordt aandacht besteed aan de maximale bruikbaarheid van de voetgangersvoorzieningen voor ieder, zoals ook voor personen die zich verplaatsen met een rolstoel of met een rollator, buggies, voor slechtzienden, oudere personen...



### 1.3 trage wegen

De trage wegen kunnen een belangrijk onderdeel vormen van het netwerk voor voetgangers en fietsers.

De Atlas der Buurtwegen telt heel wat voetwegen en buurtwegen in de gemeente, waarvan een aantal op dit moment niet meer toegankelijk zijn. Er zal een plan opgemaakt worden voor de opwaardering van deze wegen.

In sommige gevallen kan een oude voetweg vervangen worden door een evenwaardig parallel traject, bijvoorbeeld omheen het erf van een hoeve of langsheen een perceelsgrens in plaats van dwars door een perceel. Ook is het mogelijk bepaalde doorsteken te realiseren die niet opgenomen zijn in de Atlas.

Deze paden zijn nuttig voor zowel functionele verplaatsingen, los van het autoverkeer, als voor de recreatieve en toeristische ontwikkeling van de gemeente. Zo vormt bijvoorbeeld Ketse de kortste, functionele verbinding tussen de twee dorpskernen. Recreatieve paden zijn zowel nuttig voor bewoners van de buurt als voor externe wandelaars die de gemeente opzoeken.

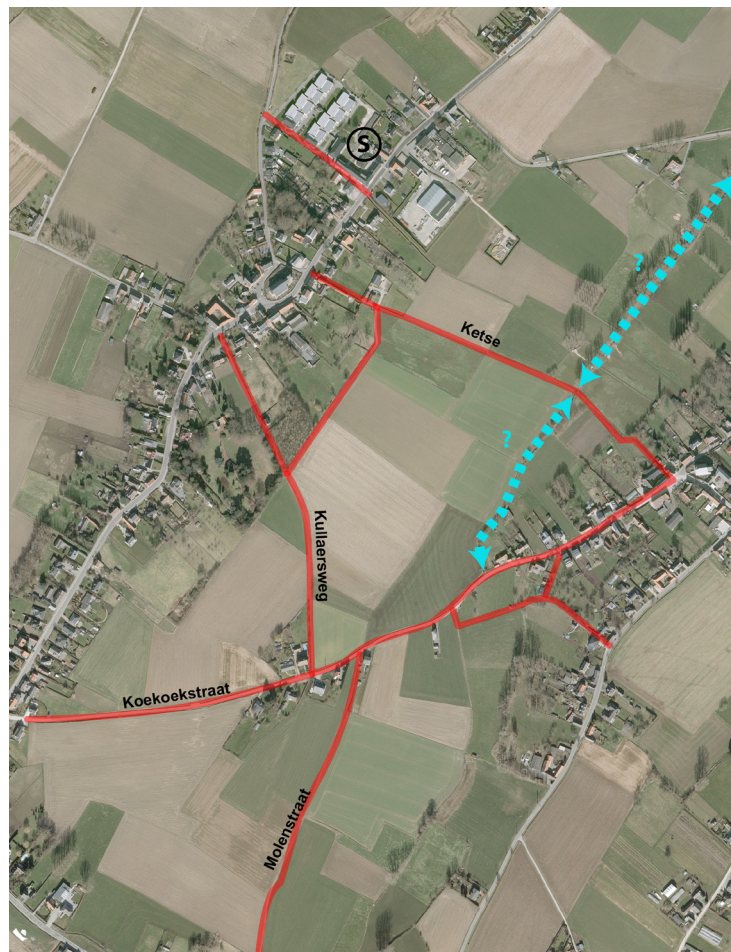
Doel van het tragewegenplan is een duidelijke selectie te maken. Voor het openstellen van trage wegen wordt dit plan gehanteerd. Het is niet de bedoeling alle overige trage wegen, hoewel opgenomen in de Atlas der Buurtwegen, eveneens open te stellen. Het plan moet aangeven welke paden geherwaardeerd worden en welke kunnen geschrapt worden, zodat rechtszekerheid ontstaat voor de betrokken eigenaars.

De voorbije jaren zijn diverse trage wegen in de gemeente geherwaardeerd (voorbeeld: Ketse, Heerweg - Den Daele, Korsele - Vrijsbeke, Schamperij - Plantenrij, Auwerik - Korsele). Dit beleid zal verdergezet worden.

Voor de doorsteek tussen Den Daele en de N454 is een dossier voor verbetering van het pad in opmaak, samen met de gemeente Maarkedal.

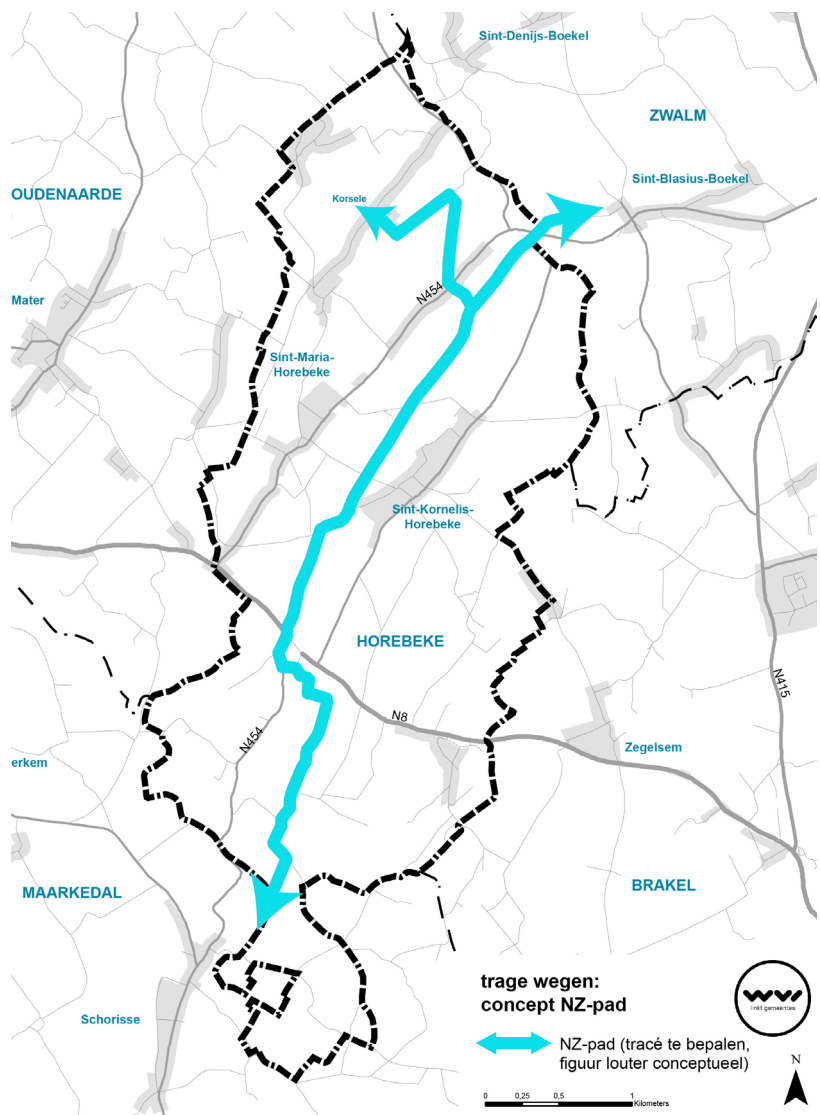
Vanuit het mobiliteitsplan worden hier reeds enkele suggesties naar voor gebracht. Onder meer volgende routes zullen naar de haalbaarheid (op korte of lange termijn) onderzocht worden:

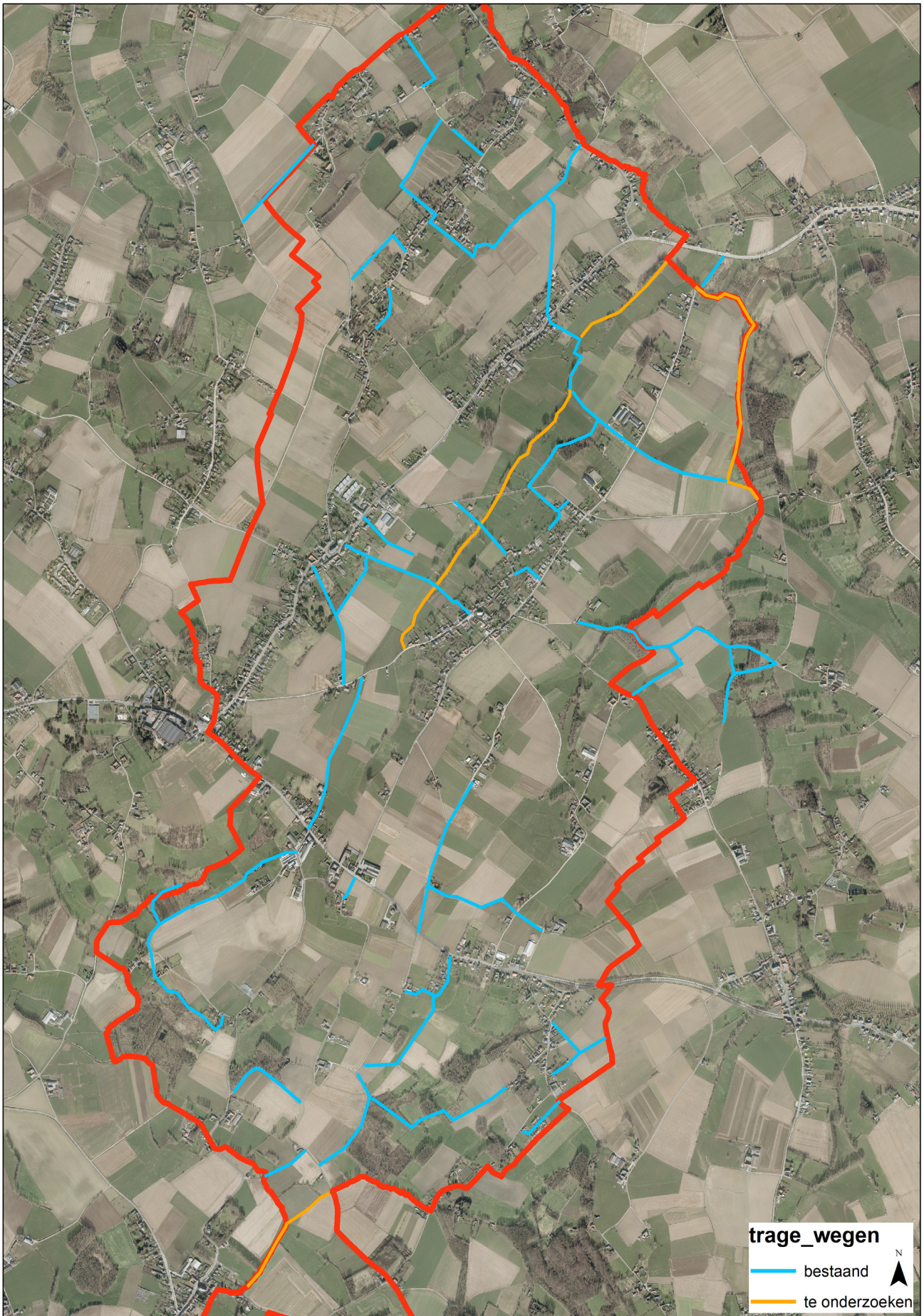
- Tussen de 2 dorpskernen bevindt zich reeds een netwerk van paden en verkeersluwe wegen. Dit is een troef voor de gemeente, zeker om een reeks verplaatsingen te voet en met de fiets in en tussen de dorpen te stimuleren. Dit netwerk van trage



wegen kan nog versterkt worden, bijvoorbeeld met een route langs de beek.

- Een route in de vallei van de Krombeek tussen Sint-Maria- en Sint-Kornelis-Horebeke kan een aantrekkelijk alternatief vormen voor de Dorpsstraat-Broekestraat en de Bovenstraat-Meersestraat. Dit kan door een combinatie van bestaande (bv. Molenstraat) en nieuwe doorsteken. Hiervoor kunnen paden uit de Atlas der Buurtwegen in aanmerking komen of een nieuw traject, bijvoorbeeld langs de Krombeek. Verder onderzoek is hiervoor nodig. Deze route zou kunnen deel uitmaken van een noord-zuid-route doorheen de groene ruimte (zie figuur), als wandel- en/of fietsverbinding tussen Schorisse in het zuiden en de Zwalmstreek in het noorden.
- Verbinding met Korsele: vanuit deze route in de beekvallei kan ook gezocht worden naar een verbinding met het gehucht Korsele. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld via de Wildstraat naar Broeke en vervolgens langs de Pierkestraat - Abraham Hansstraat naar Korsele.







- Een tracé langs de Krombeek (Koekoekstraat - Kauwenberg - Meersestraat): voor voetgangers en eventueel ook fietsers. (ruimtelijke impact te onderzoeken).
- Een pad langs de Peerdestokbeek (grens Zwalm), met lus vanuit de Meersestraat: in principe enkel als voetweg.

Verder onderzoek zal nog moeten gebeuren naar de concrete mogelijkheden op terrein.

## 2 fietsbeleid

### 2.1 fietsroutenetwerk

Een samenhangend, veilig en comfortabel fietsnetwerk is de basis voor het fietsbeleid.

In het fietsroutenetwerk worden de belangrijkste assen aangegeven, de routes met bijzondere aandacht voor de fietser. Dit betekent daarom niet dat er een afzonderlijk fietspad dient aangelegd te worden. In rustige woonstraten of landelijke wegen kan het fietsverkeer gemengd verlopen.

Hoewel een aantal routes worden geselecteerd, dient uitgegaan te worden van een fijnmazigheid. De fietser zal vaak voor de kortste weg kiezen. Afhankelijk van de precieze herkomst en bestemming zal voor een andere route geopteerd worden. Bovendien is er ook heel wat recreatief fietsverkeer in de streek. In feite hebben alle straten ook een fietsfunctie.

Bij de uitbouw van het fietsroutenetwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen het functionele en het recreatieve fietsverkeer.

#### 2.1.1 functioneel netwerk

##### ■ Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), geselecteerd door de provincie, richt zich op functionele verplaatsingen. Het netwerk is opgebouwd uit hoofdroutes (fiets snelwegen), functionele fietsroutes en alternatieve functionele fietsroutes.

In Horebeke zijn geen fietssnelwegen geselecteerd. De dichtstbijzijnde route is deze langs de spoorlijn Oudenaarde - Zottegem (nog grotendeels te realiseren).

Als bovenlokale functionele route zijn in Horebeke de verschillende gewestwegen geselecteerd (zie kaart op volgende blz):

- de N8 Heerweg
- Dorpsstraat - Broekestraat (N454)
- Stene (N454): langs deze straat lijkt een fietspad moeilijk realiseerbaar. Vanuit het mobiliteitsplan wordt voorgesteld om nader te onderzoeken of de fietsroute naar Schorisse niet via de autoluwe straat Den Daele kan geleid worden. Plus- en minpunten dienen nader afgewogen te worden.

### ■ **Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF)**

In aanvulling en verfijning van het bovenlokale netwerk selecteert de provincie in overleg met de gemeentes een aantal functionele fietsroutes die in het LFF worden opgenomen. Deze routes komen in aanmerking voor provinciale subsidie voor de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur.

In Horebeke betreft het volgende routes (zie kaart):

- Bovenstraat - Meersestraat, als hoofdstraat van Sint-Kornelis-Horebeke.
- Koekoekstraat
- Ketse: verbinding tussen de 2 dorpskernen
- Haaghoek: als verbinding richting Zegelsem - Brakel.
- Matersestraat;
- Smarre: belangrijke ontsluitingsroute, verbinding naar Sint-Denijs-Boekel (station);
- Bosstraat - Steenberg - Beekkantstraat - Hessestraat;
- Foreest;
- Kromstraat.



### 2.1.2 recreatieve routes

#### ■ **Langeafstandsfietspaden (LAF)**

De provincie heeft een netwerk van langeafstandspaden uitgestippeld. Er zijn geen routes geselecteerd op het grondgebied van Horebeke. De dichtstbijzijnde route is deze langs de spoorlijn Oudenaarde - Zottegem (nog grotendeels te realiseren).

Dit netwerk is nu meer recreatief gericht, voor zover de routes niet als fietssnelweg geselecteerd zijn .

#### ■ **recreatief netwerk: fietsknooppunten**

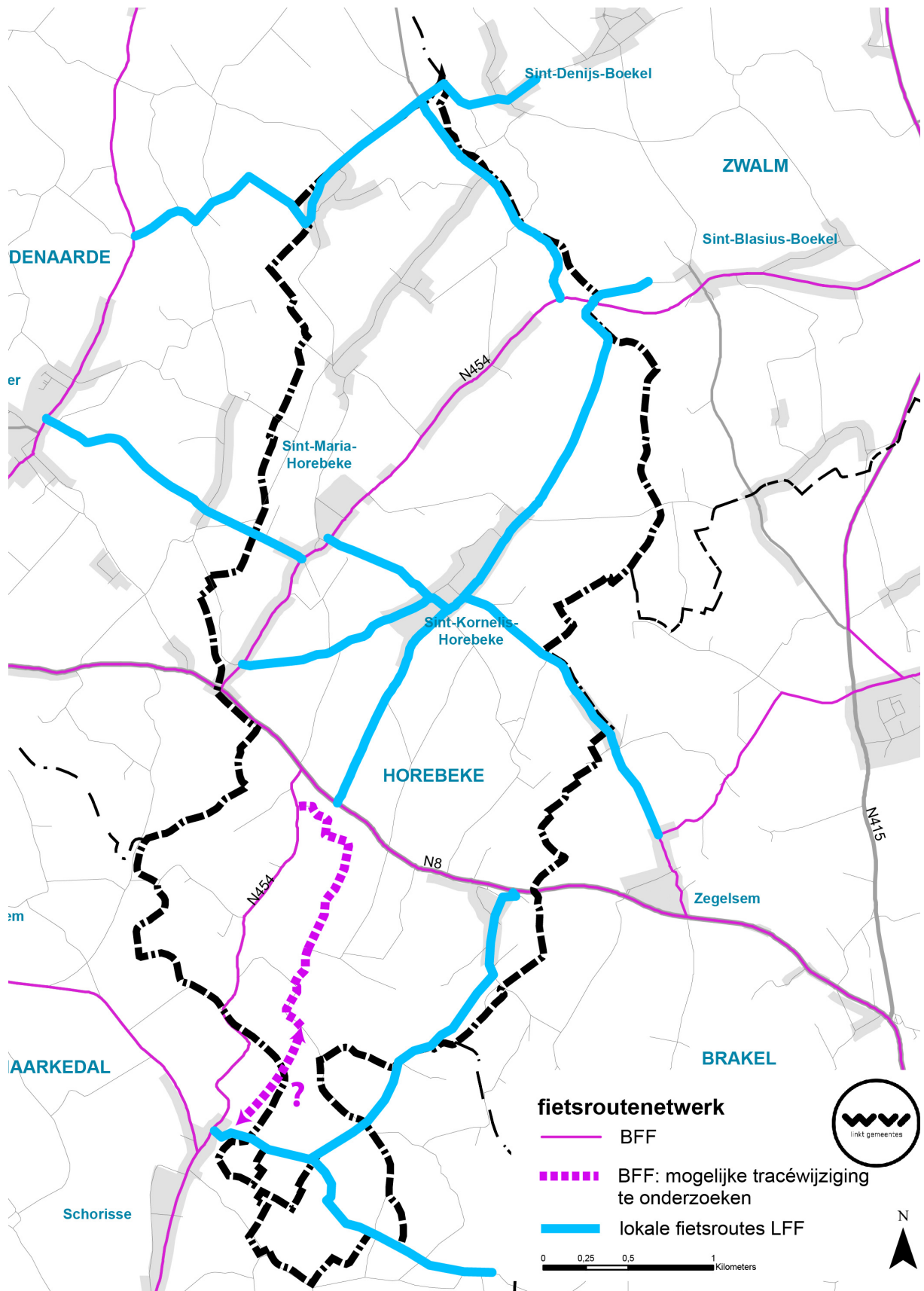
Het fietsknooppuntennetwerk is gericht op de recreatieve fietser. Hier is het niet de bedoeling om zo snel mogelijk van punt A naar punt B te fietsen, maar is het fietsen op zich het doel. Nadruk ligt meer op de

landschappelijke kwaliteit en autoluwe (of autovrije) routes.

Voor een overzicht van de momenteel uitgestippelde routes verwijzen we naar de oriëntatienota.

### 2.1.3 andere straten en paden

De geselecteerde assen van het bovenlokale en lokale netwerk worden aangevuld door een fijnmaziger netwerk via lokale wegen en trage wegen. Diverse trage wegen kunnen ingeschakeld worden als korte doorsteek: zie hoger bij bespreking trage wegen.



## 2.2 maatregelen fietsverkeer

### ■ aanleg fietspaden

Langs de meeste geselecteerde fietsroutes kan het verkeer gemengd verlopen, zoals in woonstraten of langs rustige landelijke wegen; fietspaden zouden er juist het verkeerskarakter van de straat versterken, wat niet de bedoeling is.

Er worden bij voorkeur wél fietspaden voorzien langs de trajecten met druk autoverkeer.

- N8 Hauwaart - Heerweg. De fietspaden zijn nu beperkt tot smalle fietsstroken langs de drukke en bochtige rijbaan. Betere fietspaden zijn hier noodzakelijk.
- N454 Dorpsstraat - Broekestraat: fietspaden zijn hier wenselijk in het gedeelte buiten de eigenlijke dorpskern. Er dient onderzocht te worden waar fietspaden mogelijk zijn en waar niet. De rooilijn is wisselend van breedte; nu is er een parkeerstrook over de hele lengte; het parkeren kan mogelijk gegroepeerd worden in een reeks parkeerhavens op de bredere plaatsen. Op de minder dicht bebouwde delen is een gecombineerd voetpad-fietspad mogelijk. In de dorpskern kan gemengd verkeer toegepast worden, mits een sterke afremming van het gemotoriseerde verkeer (zone 30).
- Smarre: Smarre vormt een belangrijke verbinding voor de fietser. Gezien de straat de beek volgt, dient de fietser hier bovendien geen niveauverschillen te overbruggen. Er is evenwel relatief druk en snel autoverkeer. De aanleg van fietspaden is er ruimtelijk moeilijk; verschillende mogelijkheden te onderzoeken, eventueel deels aan de overzijde van de beek.
- Bovenstraat: is de ontsluitingsstraat voor Sint-Kornelis-Horebeke. De auto-intensiteiten zijn er relatief beperkt, maar gezien het rechtlijnig karakter van de weg, wordt buiten de bebouwing een fietspad overwogen.

De prioriteit gaat naar veilige fietspaden langs de N8 en in tweede instantie langs de N454 (Dorpsstraat - Broekestraat).

Voor Stene (N454) kunnen verschillende mogelijkheden afgewogen worden:

- behoud van de actuele situatie met gemengd verkeer (de verkeersintensiteiten liggen er eerder aan de lage kant);
- aanleg fietspaden (lijkt in eerste benadering ruimtelijk moeilijk haalbaar of ruimtelijk/landschappelijk niet wenselijk);
- de uitbouw van een alternatieve route via Den Daele. Hierbij is het nuttig te zoeken naar de mogelijkheid van een doorsteek tussen Den Daele en de dorpskern van Schorisse, bijvoorbeeld

langsheen de beek (mogelijke herwaardering van de voetweg nr. 94 of nr. 88 uit de Atlas der Buurtwegen ?). Dit dient te gebeuren in overleg met de gemeente Maarkedal.

Langs de andere straten zijn de auto-intensiteiten beperkt en zijn geen fietspaden nodig (bv. Meersestraat). Zo nodig kunnen enkele knelpunten beveiligd worden door het autoverkeer er af te remmen.

### ■ autoverkeer afremmen op bepaalde routes

Op sommige plaatsen, zoals in de kern van Sint-Maria-Horebeke, zijn fietspaden moeilijk realiseerbaar. Het fietsen kan er veiliger en aangenamer gemaakt worden door afremming van het autoverkeer. In de dorpskern van Sint-Maria-Horebeke wordt de zone 30 uitgebreid. Bij toekomstige heraanleg kan deze zone 30 permanent worden.

Langs rustige landelijke wegen of woonstraten (lokale wegen III) worden normalerwijze geen fietspaden aangelegd. Om de veiligheid van de fietsroute te verhogen, kunnen in bepaalde straten maatregelen genomen worden om het autoverkeer te remmen of het eventuele doorgaande autoverkeer te ontmoedigen. Zo zal in de Koekoekstraat, een belangrijke fietsroute, het gemotoriseerde verkeer afgeremd worden (met zone 30 vanaf het speelplein).

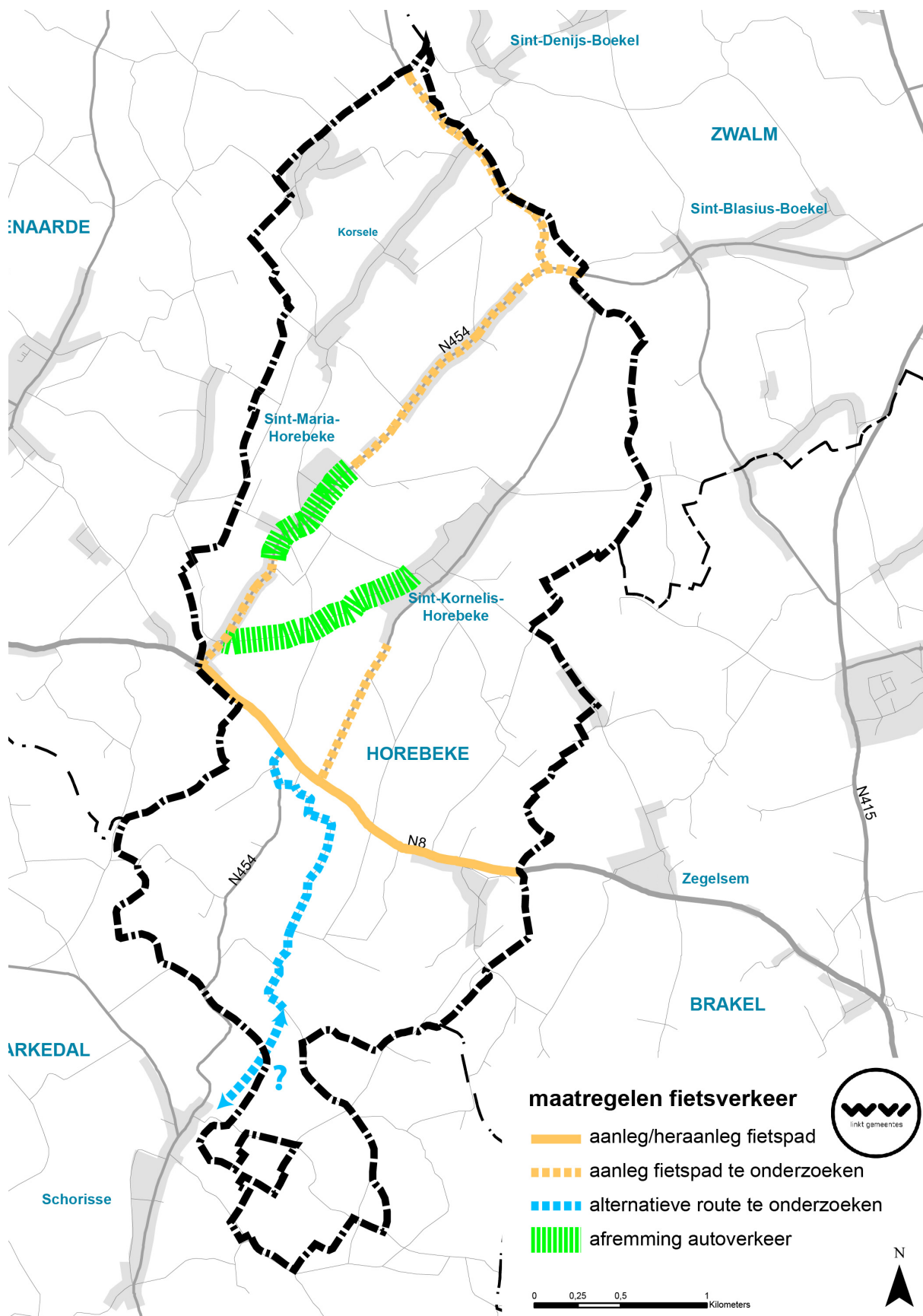
### ■ plan trage wegen, doorsteken voor fietsers

Er zal een plan programma opgemaakt worden voor de herwaardering van de trage wegen. Daarbij zal bepaald worden welke kunnen geschikt gemaakt worden voor fietsers en welke enkel gericht zijn op wandelaars.

### ■ oversteekvoorzieningen

Op de N8 dient bijzondere aandacht besteed te worden aan veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers, te voorzien bij de aanleg van fietspaden langs de N8. Meer specifiek kunnen volgende kruisingen van de N8 vermeld worden:

- Dorpsstraat
- Stene - Molenstraat
- Den Daele
- Bovenstraat.



### ■ doorlopende straten

Er zijn straten die doodlopen voor het autoverkeer, maar waar fietsers en voetgangers wel verder kunnen doorsteken. Om dit ook duidelijk te maken, worden alle betrokken borden van doodlopende straat (bord F45) aangevuld met de symbolen voor fietsers en voetgangers (bord F45b) (project “doorlopende straten”).



### ■ fietsstallingen

Er zal verdere aandacht besteed worden aan de plaatsing van fietsstallingen, in het bijzonder bij bushaltes. De verdere behoeften zullen opgevolgd worden.

## 3 openbaar vervoer

### 3.1 bediening

Er zijn in Horebeke 2 assen met frequent openbaar vervoer (ca. 1 bus per uur): de N8 (lijn 16-17) en Smarre (lijn 41). Daarnaast zijn er op weekdays enkele functionele ritten via de Broekestraat - Dorpsstraat (lijn 42 (zie figuur). De belbus vult deze lijnen aan in functie van de basismobiliteit.

In het mobiliteitsplan wordt voorlopig uitgegaan van deze structuur. In het kader van de vervanging van de basismobiliteit door de basisbereikbaarheid zal binnen de vervoerregio gezocht worden naar een optimale bediening van de landelijke gebieden.

### 3.2 overstapvoorzieningen

In de dorpskernen is de bediening beperkt tot enkele spitsritten en de belbus. Wel is een relatief goede reguliere bediening op de N8 en via Boekelbaan - Smarre. Daarom is het nuttig overstapmogelijkheden bij deze lijnen te optimaliseren.

Uit te bouwen overstappunten:

- halte Sint-Maria-Horebeke Broekestraat: bij het kruispunt Broekestraat - Smarre
- bij kruispunt N8 met Dorpsstraat (bushalte op grondgebied Oudenaarde).
- halte Korsele (langs Smarre): recent zijn hier fietsstallingen geplaatst; hier is er geen geschikte ruimte voor autoparkeerplaatsen.

Heel de bewoning van Sint-Maria-Horebeke bevindt zich op maximaal 1.5 km van één van deze twee haltes, Sint-Kornelis-Horebeke op maximaal 2 km.

Uitbouw voorzieningen bij de overstappunten:

- overdekte fietsenstalling waar het mogelijk is het kader van de fiets te bevestigen (tegen diefstal)
- ruimte voor het parkeren van enkele wagens in functie van Kiss&Ride en eventueel Park&Ride
- schuilhuisje.

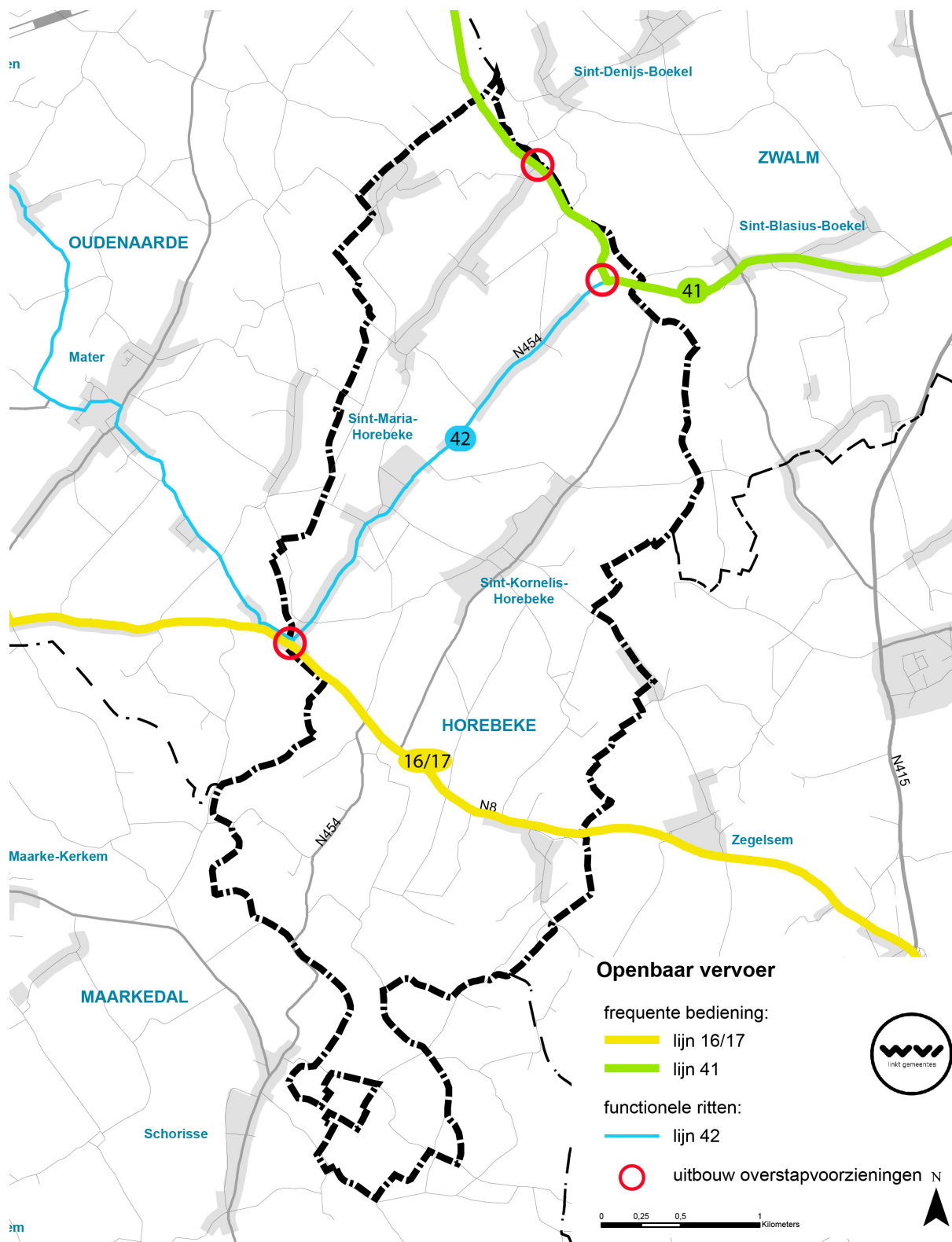
Recent zijn een reeks verbeteringen aan de haltes aangebracht met de plaatsing van schuilhuisjes en fietsstallingen.

### 3.3 halte-inrichting

Op diverse plaatsen zijn reeds schuilhuisjes en/of fietsstallingen geplaatst ter hoogte van de haltes. De halte-uitrusting zal verder opgevolgd worden.

Enkele aandachtspunten:

- schuilhuisje bij haltes met regelmatig gebruik.
- fietsstallingen, eventueel overdekt.



- verharde berm langs de rijbaan als wachtruimte voor de reiziger (zeker langs alle wegen hoger gecategoriseerd dan lokale weg III).
- netheid, regelmatig onderhoud.
- optimale bereikbaarheid voor personen met een beperking.
- waar fietspaden aanwezig zijn: fietspaden omheen het busperron leiden.

## **4 auto- en vrachtverkeer / inrichting wegen**

### **4.1 categorisering en bewegwijzering**

De wensstructuur van het autoverkeer is reeds naar voor gebracht door middel van de wegencategorisering (zie hoger). Bij de categorisering wordt elke straat een bepaalde functie toegewezen. De bewegwijzering dient hierop afgestemd te zijn.

Hoewel de meeste voertuigen zich niet richten op de bewegwijzeringsborden, kan een onaangepaste bewegwijzering te veel het doorgangskarakter van een weg benadrukken.

Aanpassing bewegwijzering:

- de N454 blijft een verbindingsweg naar omliggende woonkernen, maar niet als regionale verbindingssas (geen secundaire weg). De bewegwijzering wordt hierop afgestemd:
  - aan Den Os: geen bewegwijzering meer naar Ronse via Sint-Maria-Horebeke;
  - aan kruispunt van de N8 met Stene en met Dorpsstraat: geen bewegwijzering Zottegem via Sint-Maria-Horebeke.
- via Koekoekstraat geen bewegwijzering naar Sint-Kornelis-Horebeke.

### **4.2 vrachtverkeer**

#### **4.2.1 kilometerheffing**

In 2016 is een kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd op snelwegen en een aantal gewestwegen. In Horebeke is de heffing van toepassing op de N8. De mogelijke effecten op verschuiving van het verkeer op het onderliggende wegennet dienen opgevolgd te worden. De tolheffing op de N8 mag geen argument zijn om door de kern van Sint-Maria-Horebeke te rijden in plaats van via de N8.

#### **4.2.2 zone vrachtverbod**

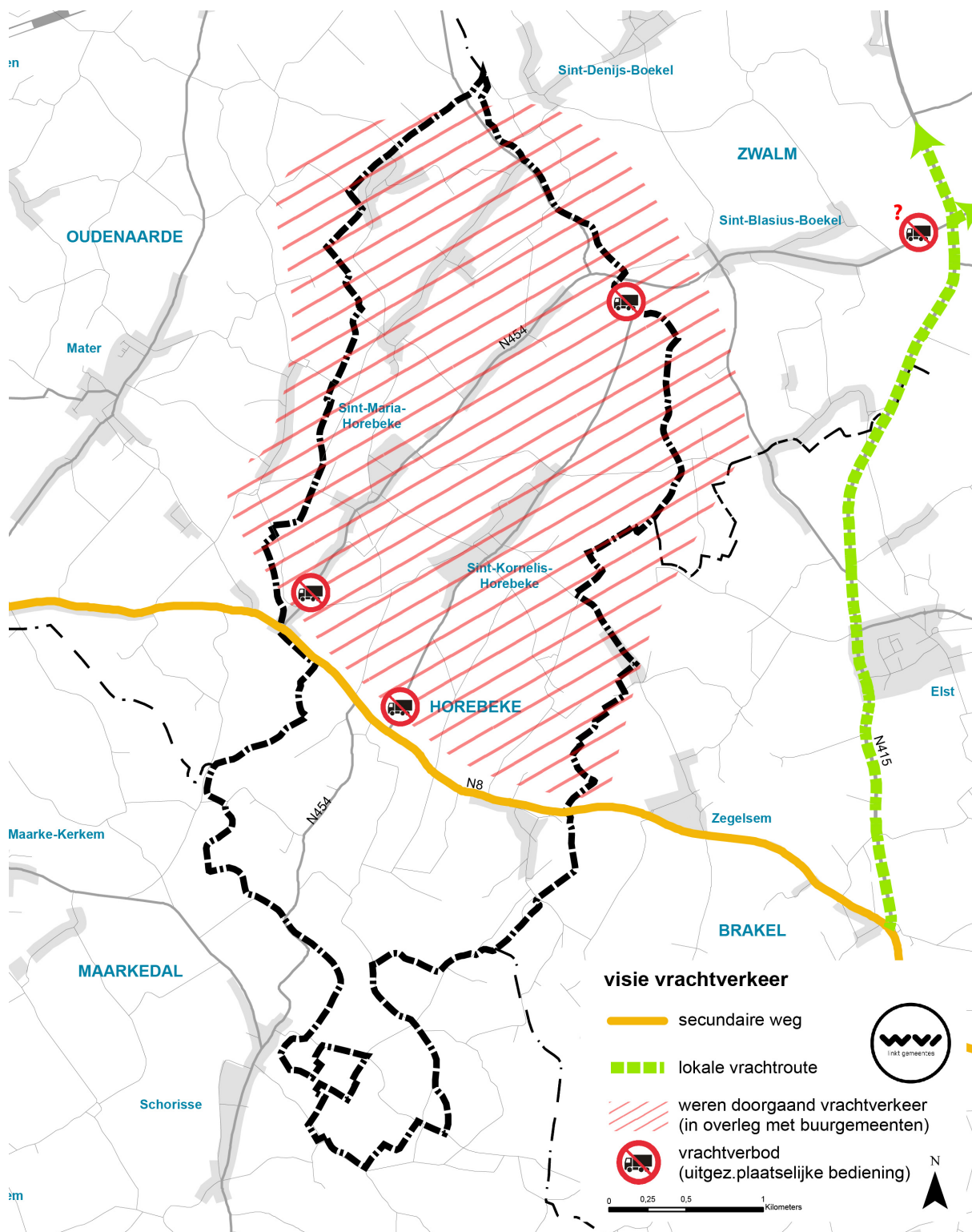
Het vrachtverkeer wordt best zoveel mogelijk afgewikkeld via de grote verkeersassen. In de dorpskernen wordt het doorgaand vrachtverkeer geweerd.

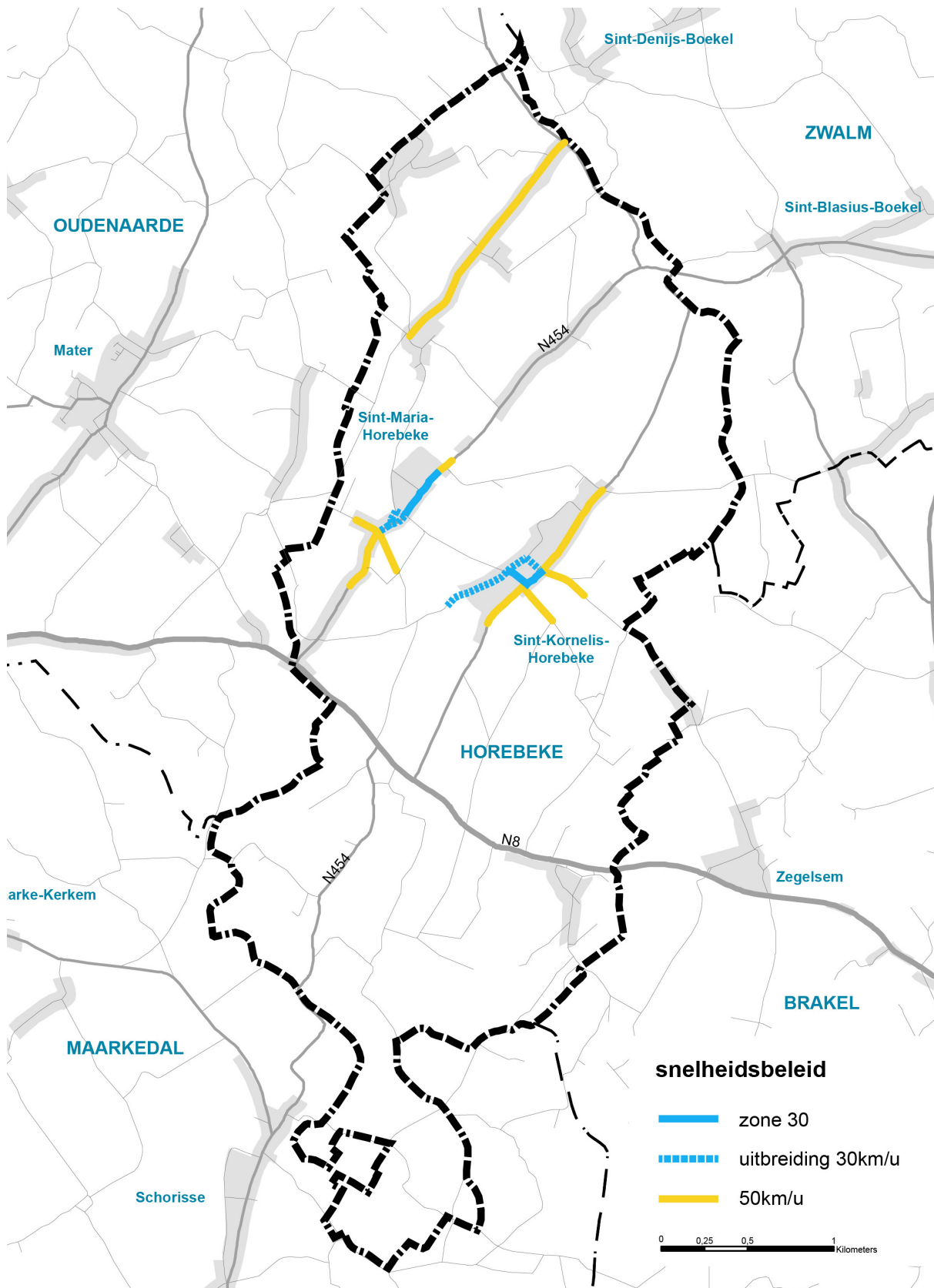
In Sint-Kornelis-Horebeke (Bovenstraat - Meersestraat) is recent een vrachtverbod ingevoerd (uitgezonderd plaatselijke bediening en landbouwvoertuigen).

Ook in Sint-Maria-Horebeke (N454) kan het doorgaand vrachtverkeer geweerd worden (bijvoorbeeld +10 ton). Het doorgaande vrachtverkeer kan geleid worden via de N8 - N415 in plaats van via Dorps-

straat - Broekestraat. Er wordt voorgesteld een zone af te bakenen in overleg met de buurgemeenten. Op kaart is enkel symbolisch een zone aangegeven, maar deze kan uitgebreid worden in overeenkomst met de buurgemeenten. Voor de N454 kan het vrachtverbod bijvoorbeeld starten vanaf het kruispunt met de N415 (Den Os).







### 4.3 snelheidsbeleid

In functie van de verhoging van de veiligheid en de leefbaarheid wordt de zone 30 in de beide dorpskernen uitgebreid (zie kaart).

In de dorpskern van Sint-Maria-Horebeke zal de zone 30 uitgebreid worden van de school tot aan de Matersestraat. Momenteel is dit een variabele zone 30 (schoolomgeving). Bij toekomstige herinrichting van de kern kan dit een permanente zone 30 worden, waarbij de dorpskarakter sterker benadrukt wordt.

Bij de opmaak van de wensstructuur voor de doortocht in Sint-Maria-Horebeke zal bepaald worden of in de Dorpsstraat de 50 km/u bij herinrichting kan uitgebreid worden in de richting van de N8.

Herinrichting en snelheidsverlaging kan ook het doorgaand vrachtverkeer via de N454 ontmoedigen.

In Sint-Kornelis-Horebeke wordt een deel van de Koekestraat in de zone 30 opgenomen: vanaf het speelplein tot aan de kerk. Ook de Kloosterstraat en het begin van de Ommegangstraat kan mee in de zone 30 opgenomen worden.

In Smarre zullen de rijsnelheden getemperd worden door het aanbrengen van enkele wegversmallingen (het snelheidsregime van 70 km/u blijft behouden).

### 4.4 herinrichting gewestwegen

In de actietabel (zie verder) worden de verschillende toekomstige ingrepen aangegeven.

Wat de gewestwegen betreft, worden vanuit de gemeente volgende actiepunten als prioriteit naar voor geschoven ten aanzien van de Vlaamse overheid:

- Aanleg veilige fietspaden over de gehele lengte van de N8.
- Aanpassing doortocht N454 Dorpsstraat in Sint-Maria-Horebeke.

## 5 parkeerbeleid

Bij activiteiten in de kern van Sint-Maria-Horebeke zijn de beschikbare parkeerplaatsen snel volzet, waarbij hinder ontstaat door geparkeerde voertuigen. Er wordt ruimtelijk onderzocht om een parkeervoorziening uit te bouwen achter het gemeentehuis. Een kleinschalige gegroepeerde parkeerplaats laat toe meer ruimte vrij te houden op en rond het Kerkplein voor voetgangers en fietsers; het verschuiven de parkeervoorzieningen achter het gemeentehuis kan ook de ruimtelijke kwaliteit in de kern verhogen.

Gezien de doorgang tussen de voorgestelde parking en het Kerkplein zeer smal is, zal ook gezocht worden naar de mogelijkheid van een rechtstreekse toegang tot de parking vanuit de Dorpsstraat of vanuit de Matersestraat.

Op de meeste plaatsen is er in de gemeente geen structureel tekort aan parkeerplaatsen. Bij herinrichting van straten en pleinen zal een herschikking van de parkeermogelijkheden overwogen worden. Op sommige plaatsen kunnen parkeerplaatsen verdwijnen door de aanleg van fietspaden of om een ruimtelijk kwalitatief plein te creëren.

## WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN

Het mobiliteitsbeleid richt zich niet enkel naar infrastructuurle maatregelen. Een aantal begeleidende maatregelen ondersteunen het streven naar een veilige en duurzame mobiliteit.

### 1 vervoersmanagement

Er wordt een fietsvergoeding toegekend aan het gemeentepersoneel dat met de fiets komt.

### 2 sensibilisatie / informatie

- informatie over het openbaar vervoer in het gemeentelijke infoblad en op de website
- informatie over geplande ingrepen, wegenwerken en tijdelijke omleidingen
- informatie en sensibilisatie met betrekking tot verkeersveiligheid, onder meer via de website;
- educatie om jonge fietsers bewust te maken van de dodehoekproblematiek bij vrachtwagens (door politie).
- opstellen van een testparcours voor fietsers (door politie).

### 3 controle en handhaving

Het mobiliteitsbeleid gaat ook samen met een handhavingsbeleid door de lokale politie:

- snelheidscontroles
- controles op het foutparkeren
- alcoholcontroles
- diverse andere controles in functie van de verkeersveiligheid.

### 4 beleidsondersteuning

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) zal zorgen voor de verdere opvolging van het mobiliteitsplan.

### 5 acties met betrekking tot de scholen

Er zijn reeds infrastructuurle aanpassingen uitgevoerd ter beveiliging van de schoolomgeving. Andere maatregelen opgezet door of met de school ondersteunen een veilig en duurzaam mobiliteitsbeleid:

- De lagere school bevindt zich in Sint-Maria-Horebeke, de kleuterschool in Sint-Kornelis-Horebeke. De school verzorgt een gratis

schoolbus tussen de 2 vestigingen. De ouders kunnen op die wijze de kinderen naar de vestiging brengen die hen het beste past en de kinderen worden dan met de bus bij de juiste school gevoerd. Zo worden een reeks verplaatsingen vermeden.

- Het is ook mogelijk tegen betaling met de schoolbus thuis afgehaald te worden (indien binnen de gemeente).
- In samenwerking met de provincie zal een schoolroutekaart opgemaakt worden. Deze duidt de meest veilige routes aan van en naar school; ook de gevaarpunten worden gemarkeerd.
- Verkeerslessen.
- Gemachtigde opzichters aan de scholen, in samenwerking met de lokale politie.



### 6 elektrische mobiliteit

Er zal een laadpaal voor elektrische voertuigen geplaatst worden tegenover de kerk van Sint-Kornelis.

## ACTIETABEL

In de actietabel worden de verschillende acties voor de uitvoering van het mobiliteitsplan aangegeven, gegroepeerd per werkdomein.

Zie tabel op volgende bladzijden.

- **Budget:** dit is een eerste ruwe raming (orde van grootte), om een beeld te verkrijgen van de financiële impact van de maatregel.
- **Prioriteit:** de prioriteit die aan een maatregel gegeven wordt vanuit het mobiliteitsbeleid, of het belang dat eraan gehecht wordt. Dit valt niet steeds samen met de timing: een maatregel met hoge prioriteit kan naar de lange termijn verschoven worden omwille van de koppeling aan andere werken (bijvoorbeeld rioleringswerken), een maatregel met lage prioriteit kan soms op korte termijn gepland worden omwille van de beperkte kost of uitvoering samen met andere werken,... Voor de acties die intussen in uitvoering zijn of die continueren, wordt geen prioriteit aangeduid.
- **Timing:** onder korte termijn (KT) staan de acties waarvan getracht zal worden die te realiseren of op te starten binnen een termijn van ca. 3 jaar. Onder lange termijn (LT) staan de acties die vermoedelijk pas later zullen worden uitgevoerd.
- **De initiatiefnemer:** initieert of trekt het dossier. Daarnaast worden de belangrijkste andere partners (actoren) aangegeven die bij het dossier betrokken worden. Dit belet niet dat bij de uitvoering nog bijkomende partners worden betrokken.

## VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN BELEIDSPANNEN

Wat de wegcategorisering betreft, zijn er enkele afwijkingen met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS): deze worden beschreven onder het punt wegcategorisering. Bij een toekomstige herziening van het GRS wordt hier best rekening mee gehouden.

Er zijn geen andere tegenstrijdigheden tussen het mobiliteitsplan en bestaande plandocumenten.

Bij de opmaak van RUP's of andere plannen dient rekening gehouden te worden met de gewenste realisatie van trage wegen.

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
<b>Werkdomein A: ruimtelijk beleid</b>							
1	Herwaardering dorpskernen: zie verkeersleefbaarheid				gemeente / AWV		
2	Uitbouw netwerk trage wegen		€ 2 000		gemeente	Plattelandsfonds	lopend
3	Parking achter gemeentehuis (RUP)		€ 11 000	middel	gemeente		lopend
<b>Werkdomein B: verkeersnetwerken</b>							
<b>B.1. Verkeersleefbaarheid / voetgangers</b>							
1	<b>Kern St-Maria-Horebeke</b>						
2	Opmaak wenstructuur doortocht	N454		hoog	AWV	gemeente	KT
3	Verkeersremmende ingrepen in de kern	N454		hoog	AWV	gemeente	KT
4	Uitbreiding zone 30 tot Matersestraat	N454	€ 2 000	hoog	gemeente	AWV	KT
5	Herinrichting kern	N454			AWV	gemeente	
<b>Kern St-Kornelis-Horebeke</b>							
6	Uitbreiding zone 30	Koekoekstraat, Kloosterstraat	€ 2 000	middel	gemeente		KT
7	Verdere herinrichting kern	St-Kornelisplein (deel)		middel	gemeente		LT
<b>Uitbouw trage wegen</b>							
8	Onderzoek pad langs Krombeek		€ 2 000	middel	gemeente		
9	Opwaardering trage wegen		€ 5 000	hoog	gemeente	Plattelandsfonds	stapsgewijs (lopend)
<b>Andere</b>							
10	poorteffect Broekstraat	N454 (Broekestraat)		middel	AWV	gemeente	
11	wegversmallingen Smarre	Smarre	€ 2 900	hoog	gemeente		gerealiseerd

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
<b>B.2-3. Fietsnetwerk</b>							
<b>Bovenlokale fietsroutes</b>							
1	Studie fietspaden/herinrichting N8 tussen grens Oudenaarde en Stene	N8		hoog	AWV	gemeente, De Lijn	2018
2	Aanleg fietspaden/herinrichting N8 tussen grens Oudenaarde en Stene	N8		hoog	AWV	gemeente, De Lijn	KT
3	Studie fietspaden/herinrichting N8 tussen Stene en Brakel	N8		hoog	AWV	gemeente, De Lijn	LT
4	Aanleg fietspaden/herinrichting N8 tussen Stene en Brakel	N8		hoog	AWV	gemeente, De Lijn	LT
5	Fietspad N454, tussen St-Maria-Horebeke en N8	N454 (ten N van N8)		middel	AWV	gemeente, De Lijn	
6	Fietspad N454, tussen St-Maria-Horebeke en Zwalm	N454 (ten N van N8)		middel	AWV	gemeente, De Lijn	
7	Onderzoek alternatieve route voor N454 Stene	N454 (ten Z van N8)	€ 1 000	middel	gemeente	MOW/provincie	
<b>Lokale functionele fietsroutes</b>							
8	Onderzoek fietspaden Smarre	Smarre	€ 5 000	middel	gemeente	provincie, Zwalm, Oudenaarde	MT
9	Koekoekstraat: vertragen verkeer	Koekoekstraat	€ 300	hoog	gemeente		KT
10	Onderzoek aanleg fietspad Bovenstraat	Bovenstraat	€ 5 000	hoog	gemeente	provincie	KT
<b>Veilige oversteekvoorzieningen</b>							
11	oversteken N8	N8		hoog	AWV	gemeente	i.k.v. aanleg fietspaden
<b>Diverse maatregelen fietsnet</b>							
12	Project doorlopende straten (borden F45b)		€ 300	hoog	gemeente		KT (deels gerealiseerd)

nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
	<b>Fietsstallingen</b>						
13	Plaatsing fietsstallingen bij bestemmingspunten (opvolging)		€ 2 000	middel	gemeente		continu
14	Fietstallingen aan bushaltes (opvolging)		€ 2 000	middel	gemeente	De Lijn	continu
<b>B.4. Openbaar vervoer</b>							
1	opvolging halte-accommodatie		€ 500	middel	gemeente	De Lijn	continu
2	optimalisatie overstappunten		€ 500	hoog	gemeente	De Lijn, Oudenaarde	KT
<b>B.5-6. Afwikkeling op hoofdassen autoverkeer</b>							
1	aanpassen bewegwijzering aan categorisering		€ 500	hoog	gemeente / AWV		KT
<b>B.7. Goederenvervoer</b>							
1	Overleg met buurgemeentes over vrachtverbod N454 en omliggende zone	N454 (ten N van N8)		hoog	gemeente	MOW-AWV, Zwalm, Oudenaarde, Brakel	KT
2	Vrachtverbod Bovenstraat - Meersestraat	Bovenstraat - Meersestraat	€ 400	hoog	gemeente		recent ingevoerd
<b>B. 8. Parkeren</b>							
1	Parking achter gemeentehuis		€ 15 000	middel	gemeente		opmaak RUP lopend
2	Opvolging parkeersituatie				gemeente	politie	continu
<b>Werkdomein C: flankerend beleid</b>							
<b>C.1. Vervoersmanagement</b>							
1	Fietsvergoeding gemeentepersoneel		€ 500		gemeente		continu



nr	werkdomein, actie	locatie	budget	prioriteit	initiatiefnemer	partner	timing
<b>C.3. Informatie en sensibilisatie</b>							
1	Informatie en promotie openbaar vervoer				gemeente / De Lijn		continu
2	Info over geplande ingrepen /wegenwerken		€ 500		gemeente / AWV	De Lijn	continu
3	sensibilisatie verkeersveiligheid		€ 500		gemeente / lokale politie		continu
4	educatie jonge fietsers				lokale politie		continu
5	testparcours fietsers				lokale politie		continu
<b>C.4. Controle en handhaving</b>							
1	Snelheidscontroles				politie		continu
2	Controle foutparkeren				politie		continu
3	alcohokcontroles				politie		continu
4	andere verkeerscontroles				politie		continu
<b>C.5. Beleidsondersteuning</b>							
1	Gemeentelijke Begeleidingscommissie				gemeente	div.	continu
<b>C.6. Acties naar de scholen toe</b>							
1	schoolbus		€ 4 000		schooldirectie		continu
2	verkeerslessen				politie		continu
3	opleiding gemachtigde opzichters				politie		continu
4	opmaak schoolroutekaart				provincie	school, gemeente, politie	KT
<b>C.7. Elektrische mobiliteit</b>							
1	plaatsing laadpaal	centrum St-Kornelis-Horebeke	€ 2 900		Eandis	gemeente	gerealiseerd





BIJLAGE

## TOETSING BELEIDSPLAN

*(wordt aangevuld na bepaling beleidskeuzes)*

## ORGANISATIE EN EVALUATIE

Het mobiliteitsplan wordt opgevolgd door de verschillende betrokken actoren en door de GBC. Op de GBC wordt de voortgang besproken met de stand van zaken van de acties. Ten laatste na 3 jaar wordt een stand van zaken van de volledige actietabel op de GBC besproken. Bij eventuele knelpunten wordt nader overleg gepleegd of indien nodig verder onderzoek uitgevoerd.

Het mobiliteitsplan kan op elk moment geheel of gedeeltelijk worden herzien. Het mobiliteitsplan wordt op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie ten laatste 5 jaar na de conformverklaring geëvalueerd aan de hand van de sneltoets. In de sneltoets wordt nagegaan in hoeverre het mobiliteitsplan nog actueel is en welke eventuele herzieningen nodig zijn.

## VERSLAG GBC

Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 16 november 2017.

## PARTICIPATIE

### 1 beslissing gemeenteraad

### 2 verslag van de participatie

*openbaar onderzoek:*