



GEMEENTE ZEDELGEM

Mobiliteitsplan

5 MEI 2026

07693

DATUM	AANPASSING FASE
02.07.2025	werkdokument (v01)
01.09.2025	werkdokument (v02)
08.09.2025	werkdokument (v03) voor de overlegronde: projectstuurgroep, verkeerscommissie en voorlegging aan de bewoners
11.02.2026	document (v04) aangepast aan de bemerkingen
26.02.2026	document (v05)
08.04.2026	ontwerp (v06)
04.05.2026	ontwerp (v07)
05.05.2026	document voor de gemeenteraad (v08)



Coördinator
Ruimtelijke planning en mobiliteit
David Vandecasteele

Mobiliteitsdeskundige

Stef Luyckx

INLEIDING	2
OPBOUW MOBILITEITSPLAN EN PROCEDURE	2
DOELSTELLINGEN	3
WENSSTRUCTUREN VOOR DE MOBILITEIT	4
1. CATEGORISERING WEGEN	4
1.1. Bovenlokale wegen	4
1.2. Lokale wegen	5
1.3. Verkeersluwe mazen	5
2. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID	7
3. FIETSVERKEER	8
3.1. Fietsroutenetwerk	8
3.1.1. Fietssnelweg	8
3.1.2. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)	8
3.1.3. Lokale fietsroutes	9
3.1.4. Fietsknooppunten	10
3.1.5. Afstemming fietsnetwerk en spooroverwegen	10
3.1.6. Trage wegen	11
3.2. Maatregelen fietsnetwerk	12
3.3. Fietsstallingen	13
4. OPENBAAR VERVOER	14
4.1. Busvervoer	14
4.2. Spoorvervoer	15
5. VRACHTVERKEER	17
6. SNELHEIDSBELEID	18
6.1. Algemene principes	18
6.2. Voorstellen	19
7. PARKEREN	20
7.1. Parkeerdifferentiatie in de kernen	20
7.2. Parkeersignalisatie	20
7.3. Parkeervoorzieningen bij projecten	21
7.4. Parkeren vrachtwagens	21
7.5. Parkeren station	21
7.6. Laadpalen	21
8. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	22
8.1. Deelmobiliteit	22
8.2. Communicatie en sensibilisatie	22
8.3. Beleid naar de scholen toe	22
8.4. Handhaving	23
8.5. Beleidsondersteuning:	23
ACTIETABEL	24
BIJLAGE: VERSLAG PARTICIPATIE	29



MOBILITEITSPLAN: BELEIDSPLAN

INLEIDING

Het vorige mobiliteitsplan van Zedelgem werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 23 februari 2012.

Op de projectstuurgroep (PSG) van 16.01.2024 is dat mobiliteitsplan onderworpen aan een sneltoets. In de sneltoets is nagegaan in welke mate de opties uit het mobiliteitsplan nog actueel zijn. De PSG stond nog steeds achter de grote lijnen van het mobiliteitsplan van 2012, maar er was nood aan een actualisatie van het plan, zoals onder meer de afstemming op het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio.

Er is daarom geopteerd voor een herziening volgens spoor 2. Er is één thema waar verder onderzoek is rond gebeurd: de verkeersafwikkeling in Zedelgem-dorp.

De aanzet beleidsplan is besproken en geadviseerd op de verkeerscommissie van 15 september 2025 en op de projectstuurgroep van 1 oktober 2025.

Het document is ook op 14 oktober 2025 gepresenteerd en besproken op een infomoment met de bevolking. Voor het verslag van de participatie verwijzen we naar de bijlage. Op basis van de verschillende adviezen en bemerkingen is vervolgens het definitieve mobiliteitsplan uitgewerkt.

OPBOUW MOBILITEITSPLAN EN PROCEDURE

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan omvat 3 fasen:

- De verkenningsfase: hier wordt de gewijzigde planningscontext aangegeven en worden voor de geselecteerde thema's de problemen en onderzoeksvragen nader beschreven.
- De uitwerkingsfase: in deze fase worden de geselecteerde thema's verder uitgediept. Een aantal onderzoeken worden uitgevoerd. Verschillende mogelijke oplossingen (scenario's / varianten) worden afgewogen en met elkaar vergeleken.
- Het opstellen van een geactualiseerd beleidsplan. Het beleidsplan is het uiteindelijke nieuwe mobiliteitsplan. Daar worden de beleidsvisie en de verschillende keuzes weergegeven. Het beleidsplan beperkt zich niet tot de hier geselecteerde thema's die onderzocht worden in de uitwerkingsfase; het volledige mobiliteitsplan van 2012 wordt aangepast aan de actuele situatie. Het beleidsplan bevat de visies, wensstructuren en de gekozen maatregelen voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

De verkenningsnota en de uitwerkingsnota zijn besproken en goedgekeurd op de projectstuurgroep (PSG) van 10 september 2024.

DOELSTELLINGEN

Het mobiliteitsplan gaat uit van volgende doelstellingen:

■ Veilig verkeer

Er wordt gestreefd naar een veiliger verkeer voor alle verkeersdeelnemers, met een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

■ Goede bereikbaarheid

Het mobiliteitsplan streeft naar een optimale bereikbaarheid voor de verschillende vervoerswijzen. Bijzondere nadruk wordt gelegd op een goede bereikbaarheid voor de actieve weggebruiker (voetgangers, fietsers).

■ Duurzame mobiliteit

Nastreven van een modal shift naar meer verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer. De deelmobiliteit kan hier ook toe bijdragen.

De uitbouw van elektrische mobiliteit wordt gefaciliteerd.

■ Leefbaarheid

De woonkwaliteit van de woonkernen verhogen; de impact van het auto- en vrachtverkeer beperken. Hierbij is onder meer de straatinrichting en het snelheidsbeleid van belang.

■ Toegankelijkheid

De verschillende bestemmingen dienen optimaal bereikbaar te zijn voor alle bewoners, ook voor wie niet over een auto beschikt, voor ouderen of personen met beperkte mobiliteit. De inrichting van het openbaar domein dient hierop afgestemd te zijn.

■ Nabijheid

De verschillende functies worden zoveel mogelijk geconcentreerd in de woonkernen. Nabijheid van functies verhoogt de leefkwaliteit en biedt meer kansen om verplaatsingen te voet of met de fiets te maken.

WENSSTRUCTUREN VOOR DE MOBILITEIT

1. 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.

De verschillende wegcategorieën zijn gedefinieerd door de Vlaamse overheid. Het hoofdwegennet wordt door Vlaanderen bepaald. Het dragend netwerk is geselecteerd in het mobiliteitsplan van de vervoerregio. De opdeling van de lokale wegen gebeurt in het gemeentelijke mobiliteitsplan.

1.1. Bovenlokale wegen

Deze bovenlokale wegen zijn vastgelegd in het regionale mobiliteitsplan. Volgende categorieën worden gedefinieerd:

■ Hoofdwegennet

- Europese hoofdwegen: deze zijn de dragers van het internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland.
- Vlaamse hoofdwegen: verfijnen het raster van hoofdwegen.

■ Dragend netwerk

- Regionale wegen: verbindingen tussen kleinere stedelijke gebieden onderling en het hoofdwegennet enerzijds, en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- Interlokale wegen: verbinden gemeenten met elkaar en met het hoofdwegennet.

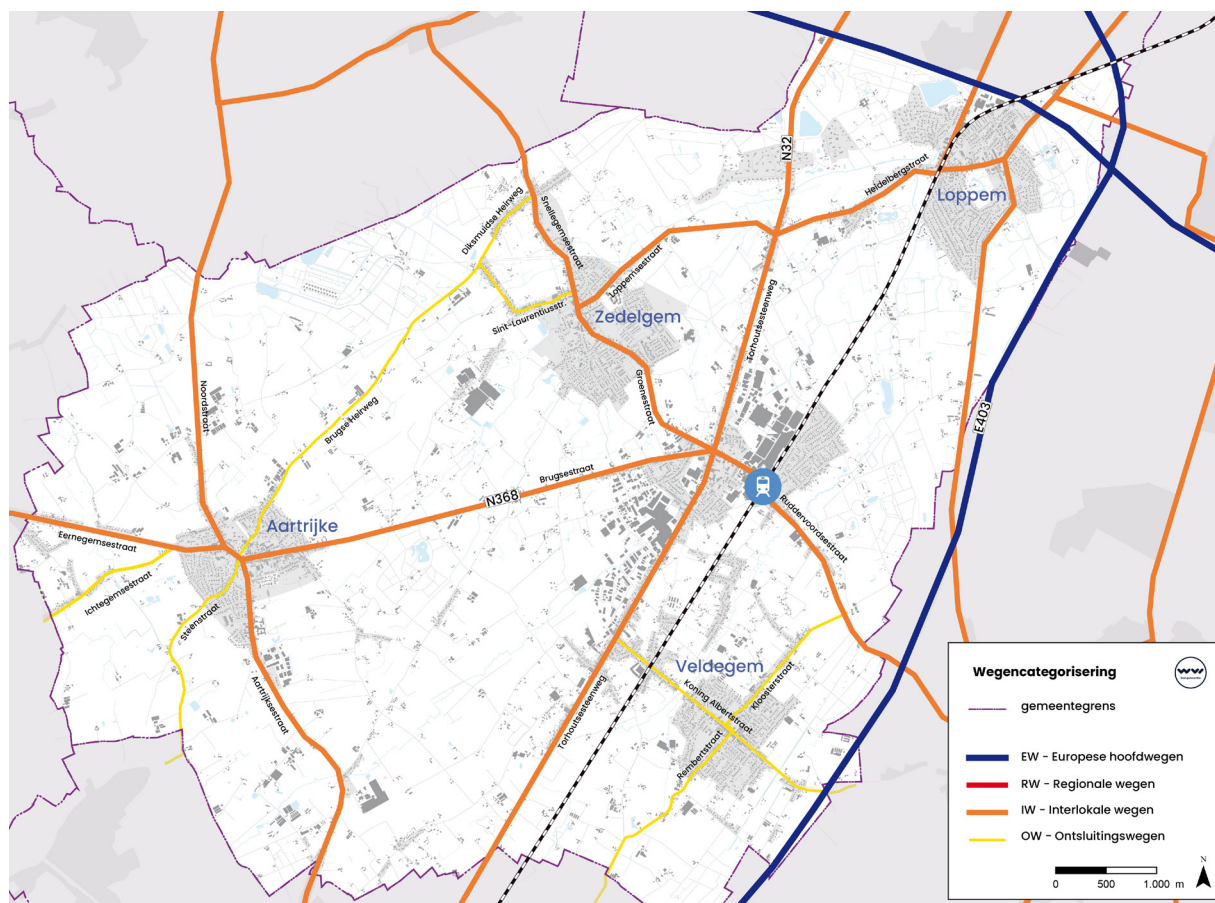
In Zedelgem zijn volgende wegen geselecteerd (zie kaart):

Europese hoofdwegen:

- de E40
- de E403.

Interlokale wegen:

- zie kaart



Bemerk: de categorisering staat los van de beheerder van de weg (gemeente of Vlaams gewest). Bepaalde gewestwegen kunnen geselecteerd zijn als lokale weg, terwijl bepaalde gemeentelijke wegen als interlokale weg geselecteerd zijn.

1.2. Lokale wegen

Alle wegen die niet geselecteerd zijn bij het dragend netwerk of het hoofdwegennet zijn lokale wegen. Het lokale wegennet heeft geen verbindende functie. Dit dient via de wegen van hogere categorie te verlopen.

Bij de lokale wegen wordt een onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

■ Ontsluitingswegen

Bij de ontsluitingswegen ligt de nadruk op de verzamelende functie. Ze zijn voor het autoverkeer de hoofdstraten voor een bepaald gebied. Ze hebben een ontsluitende functie voor de mazen gevormd door de interlokale wegen. Ze mogen niet gebruikt worden als verbinding tussen 2 interlokale wegen, maar zijn enkel gericht op verkeer dat een bestemming heeft binnen het betrokken gebied. Dit wil zeggen een bestemming binnen de maas begrensd door interlokale wegen.

Zeker in de woonkernen ligt de nadruk sterk op de leefbaarheid.

De basisprincipes voor de inrichting zijn weergegeven in het document: "Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen" (MOW, AWV, VVSG, febr. 2023).

Selectie ontsluitingswegen (zie kaart):

- Veldegem: de Koning Albertstraat, Koningin Astridlaan, Rembertstraat en Kloosterstraat, als verzamelstraten voor het verkeer van Veldegem;
- Diksmuidse Heirweg, Kronestraat, Sint-Laurentiusstraat: ontsluit onder meer het POV (Provinciaal Opleidingscentrum Veiligheidsdiensten) en Vloethemveld. Momenteel worden deze straten ook als verbindingsweg gebruikt. Dit doorgaand verkeer wordt best afgebouwd.
- Steenstraat: ter ontsluiting van Wijnendale, niet als een verbinding van Aartrijke met de N33 (zie ook mobiliteitsplan Torhout).

De in Zedelgem geselecteerde lokale ontsluitingswegen sluiten aan de gemeentegrens aan op lokale ontsluitingswegen in de buurgemeenten.

■ Erftoegangswegen

Alle andere straten worden geselecteerd als erftoegangswegen. De erftoegangswegen zijn gericht op het toegang geven tot de individuele percelen. Dit zijn onder meer woonstraten, landbouwwegen, wegen op bedrijvzones,... Ze zijn niet bestemd voor doorgaand verkeer en hebben geen verzamelende functie voor een groter gebied.

1.3. Verkeersluwe mazen

Het is de bedoeling dat de mazen gevormd door de interlokale wegen niet doorsneden worden door doorgaand verkeer. Er zullen daarom maatregelen genomen worden om dit doorgaand verkeer te weren. Een gericht snelheidsbeleid en een aangepaste weginrichting kunnen hierbij helpen. Kunnen onder meer overwogen worden:

- 30 km/u in woonbuurten, 50 km/u in landelijk gebied
- versmallen van het wegprofiel
- snelheidsremmers
- bepaalde gerichte knips, tractorsluizen (cfr. tractorsluis van Moubekestraat en Diksmuidse Heirweg)
- bepaalde straten beperken tot plaatselijk verkeer.

De best geschikte concrete maatregelen dienen telkens afhankelijk van het gebied afgewogen te worden, in overleg met de bewoners.

Hier worden voor enkele mazen reeds enkele aandachtspunten meegegeven die nader zullen afgewogen worden.

Wijk tussen Loppemsestraat en Groenestraat

Er is in het verleden vaak de vraag gesteld of de Groenestraat niet dient ontdebeld te worden door het verkeer af te leiden via de Sint-Jorislaan. In de Uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan zijn de verschillende mogelijkheden afgewogen. Er is beslist om het verkeer in de twee richtingen door de Groenestraat te behouden en geen doorgaand verkeer te sturen door de wijk tussen Groenestraat en Loppemsestraat (tenzij bij uitzonderlijke omstandigheden zoals wegenwerken of bepaalde festiviteiten). Er wordt

2. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID

■ Verblijfsgebieden

Er worden in Zedelgem vijf grotere verblijfsgebieden onderscheiden: Zedelgem dorp, Loppem, Aartrijke, Veldegem en Zuidwege/De Leeuw. In een verblijfsgebied vinden we naast woningen ook dagelijkse voorzieningen als scholen, winkels en diensten... In de verblijfsgebieden worden maatregelen genomen om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

In de hoofdstraten (interlokale wegen en ontsluitingswegen) mag het noodzakelijke verkeer niet de veiligheid in gevaar brengen of een te zware druk leggen op de leefbaarheid. Dit kan door een aangepaste snelheid af te dwingen en voldoende aandacht te besteden aan de voetgangers en fietsers.

Het beleid rond verkeersluwe mazen (zie hoger) heeft ook als doel de verkeersleefbaarheid binnen de mazen van de interlokale wegen te verhogen.

Er wordt ook gestreefd naar een beperking van het vrachtverkeer in de verblijfsgebieden: zie thema vrachtverkeer.

In de verschillende woonwijken dient er bijzondere aandacht te gaan naar de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de bewoners. Zone 30 is de streefnorm. De inrichting zal hierop afgestemd worden. Andere straten zullen ingericht worden als woonerf. In overleg met de bewoners kunnen eventuele maatregelen genomen worden om het doorgaande autoverkeer te weren, bijvoorbeeld een knip voor het autoverkeer.

■ Veilige schoolomgeving

Bijzondere aandacht wordt er besteed aan een veilige schoolomgeving. De situatie aan de verschillende scholen wordt opgevolgd, in overleg met de scholen.

Voor de nieuwe school in Zedelgem dorp is een mobiliteitsstudie uitgewerkt. Het autoverkeer voor de school wordt opgevangen bij de Braambeier. De Sint-Jorislaan wordt een fietsstraat.

■ Veilige doortochten

De doortochten van interlokale wegen door de woonkernen dienen op veilige wijze te worden ingericht. Voor de Groenestraat is de

heraanleg lopende. Voor de Stationsstraat in Loppem en de Ruddervoordsestraat in De Leeuw zal een studie worden uitgevoerd voor de verhoging van de leefbaarheid.

In Aartrijke zal in overleg met AWW en de buurgemeenten gezocht worden naar maatregelen om het vrachtverkeer te beperken (zie verder bij vrachtverkeer).

■ Netwerk van paden

In de dorpen wordt een fijnmazig netwerk van paden uitgebouwd. Dit verkort de wandelafstanden tot de verschillende voorzieningen. Veilige, korte en aangename looproutes zet aan tot meer verplaatsingen te voet.

Deze paden sluiten waar mogelijk ook aan op wandel- en fietsroutes komende van buiten de woonkern. Bijvoorbeeld het Leentjepad die de verbinding maakt tussen de Azalealaan en park Ter Loo.

■ Optimale toegankelijkheid openbare ruimte

De openbare ruimte en in het bijzonder de voetpaden worden ingericht in functie van alle gebruikers, ook voor personen met een beperking, voor kinderkoetsen, oudere mensen... De voetpaden worden zoveel mogelijk obstakelvrij gemaakt. Dit betekent aandacht bij het plaatsen van verkeersborden, kastjes van nutsmaatschappijen, uitstallingen, het tijdig scheren van hagen, enz...

Binnen de woonwijken wordt meestal geopteerd voor een voetpad aan één zijde van de straat. Dit draagt bij tot de ontharding en biedt de wijk een groener karakter. Hierbij wordt wel gestreefd naar een goede continuïteit van de voetpaden binnen de wijk.

Er is een meerjarenprogramma lopende om de voetpaden op te waarderen.

3. FIETSVRKEER

3.1. Fietsroutenetwerk

Een goed uitgebouwd fietsroutenetwerk moet ervoor zorgen dat meer mensen aangesproken worden om voor hun verplaatsingen de fiets te nemen. Een veilig en comfortabel ingericht fietsroutenetwerk kadert binnen de doelstellingen van het mobiliteitsplan. Het versterkt de plaats van de fiets als alternatief voor het autoverkeer, het stimuleert het fietsverkeer waardoor het autogebruik zal afnemen. Bedoeling is het netwerk op kwalitatieve wijze uit te bouwen.

3.1.1. Fietssnelweg

De Vlaamse overheid en de provincies hebben in 2016 een netwerk van fietssnelwegen uitgetekend, als snelle hoogwaardige assen voor de fietser. In Zedelgem is F32 Brugge – Torhout – Roeselare aangegeven. Vanaf de E40 volgt de F32 de Autobaan tot aan de Stationsstraat. Verder is nog geen fietspad aanwezig. Vanaf de Stationsstraat zal de F32 min of meer de spoorweg volgen richting Torhout. Voor het deel tussen de Stationsstraat en de Ruddervoordsestraat is de startnota reeds

goedgekeurd. De F32 zal daar de westzijde van de spoorlijn volgen.

Voor het vervolg dient het tracé nog verder bepaald te worden. In principe volgt die verder de spoorlijn. In Veldegem zal gezien de vele bebouwing langs de spoorlijn mogelijk de Lepemolenstraat gevolgd worden.

De aanleg van de fietssnelweg tussen de Stationsstraat, en in volgende fase tot de Koning Albertstraat, wordt voor Zedelgem als een prioritair project gezien. Het verbindt de kernen Loppem, De Leeuw en Veldegem met elkaar en met Brugge.

De ontwikkeling van de fietssnelweg gebeurt in overleg met Infrabel. Er is daarom een gezamenlijke streefvisie opgemaakt met betrekking tot de spooroverwegen: zie verder.

3.1.2. Bovenlokaal functioneel fietsroute-netwerk (BFF)

Het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is gericht op functionele verkeersrelaties (woon-werkverkeer, woon-school en woon-winkelverkeer). Het doel is om zich zo snel en efficiënt mogelijk van A naar B te verplaatsen. De routes vormen de verbindingen tussen de verschillende kernen (zie -kaart). Het netwerk geeft de wensstructuur aan. Niet alle



routes zijn op vandaag reeds goed uitgerust. Via het fietsfonds worden de gemeenten gesteund bij de uitbouw van dit netwerk.

3.1.3. Lokale fietsroutes

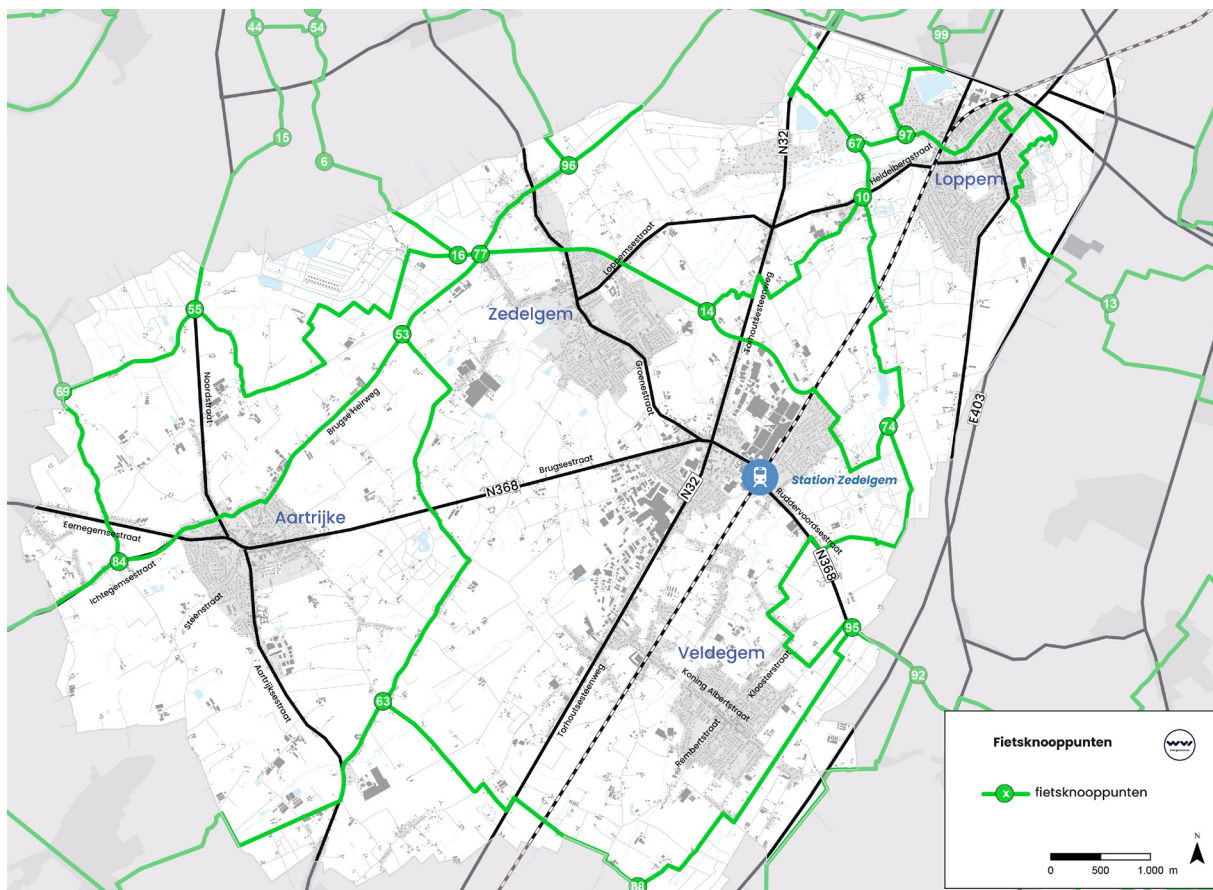
Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is geselecteerd met een bepaalde maaswijdte. Daarnaast zijn nog andere routes belangrijk voor de gemeente. Deze worden geselecteerd in het lokale netwerk. Ze verfijnen het bovenlokale netwerk of bieden een alternatieve route. Goede fietspaden langs drukke verkeersassen zijn noodzakelijk, maar ondanks goede fietspaden blijven er langs deze verkeersassen vaak heel wat conflictpunten: kruispunten, inritten... Het is voor de fietser aangenamer langs een rustige straat te fietsen, dan langs een drukke weg (uitlaatgassen, luchtverplaatsing, lawaai...). Dit criterium is belangrijk voor de recreatieve fietser, maar speelt zeker ook mee bij de functionele fietser. Een netwerk van goede alternatieve routes bieden extra mogelijkheden en doorsteken voor de fietser.

De selectie als fietsroute betekent niet dat er een fietspad dient aangelegd te worden, wel dat er speciale aandacht aan de fietser dient besteed te worden, bijvoorbeeld

door afremming van het autoverkeer of door het weren sluipverkeer waar zich problemen stellen.

Volgende routes zijn geselecteerd:

- de N32 Torhoutsesteenweg. De fietssnelweg F32 langs de spoorlijn wordt de grote bovenlokale verbindende as, maar de fietspaden langs de Torhoutsesteenweg blijven belangrijk voor de fietsontsluiting van de vele functies gelegen langs de weg.
- Het Vloethemveldpad op de vroegere spoorbedding.
- de Kezelbergstraat, als verbinding tussen Zedelgem-dorp en de Diksmuidse Heirweg
- het pad tussen de Potenteweg en de Groene Meersen;
- de Steenstraat - Zeeweg Zuid
- de Bekegemsestraat, als alternatieve route richting Eernegem, Bekegem, Gistel;
- de Kloosterstraat;
- de Koning Albertstraat - Koningin Astridstraat;
- de Rembertstraat;
- de Boudewijn Hapkenstraat;
- de Hollevoordestraat;
- de Molendreef;
- de Guido Gezellelaan;
- Pierlapont - Zeedijkweg;



- de Korenbloemstraat (Torhout) – Bergenstraat (Oostkamp). Een paar honderd meter loopt door grondgebied Zedelgem.

3.1.4. Fietsknooppunten

Dit netwerk is gericht op de recreatieve fietser. Op kaart is het netwerk van 2025 weergegeven. De routes worden af en toe aangepast, bijvoorbeeld naar aanleiding van de openstelling van een nieuwe fietsdoorsteek.

3.1.5. Afstemming fietsnetwerk en spooroverwegen

Het is belangrijk dat het fietsnetwerk afgestemd wordt op het beleid met betrekking tot de spooroverwegen. Ook wordt langsheen de spoorlijn de uitbouw van de fietssnelweg F32 gepland.

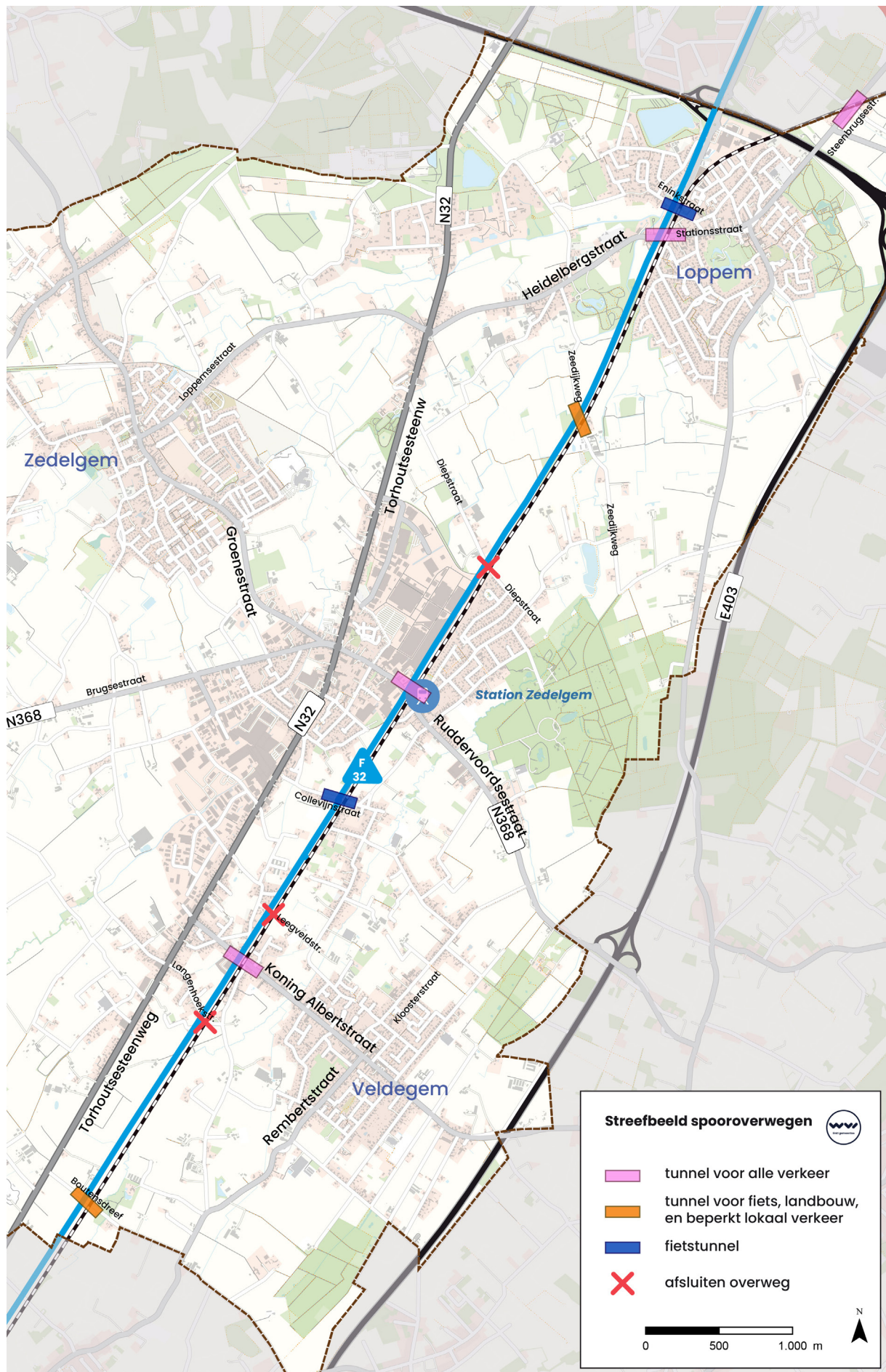
Voor de veiligheid aan de spooroverwegen streeft Infrabel naar een maximaal sluiten of vervangen door een ongelijkgrondse kruising van de spooroverwegen. Dit dient te gebeuren in afstemming met het netwerk voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Door de aanleg van de fietssnelweg langs de spoorlijn wordt ter hoogte van de overwegen en extra conflictpunt gecreëerd. Anderzijds wordt op diverse plaatsen de fietssnelweg aangelegd op domein van Infrabel. In dit kader is een streefbeeld voor de spooroverwegen in Zedelgem opgemaakt. Dit streefbeeld en de gemaakte afspraken zijn vastgelegd in een principiële akkoord tussen de gemeente en Infrabel, goedgekeurd in 2025 (GR 25 september 2025).

Voor de verschillende overwegen is volgend streefbeeld afgesproken tussen de gemeente en Infrabel

- N309 Steenbrugsestraat: is geselecteerd als interlokale weg en als bovenlokale functionele fietsroute. De overweg wordt op termijn vervangen door een tunnel met doorgang voor alle verkeer in de as van de weg.
- Kattestraat: de straat is een erftoegangsweg, maar vormt een belangrijke doorgang voor fietsers en voetgangers: verbinding tussen de wijk rond Eninkstraat met centrum Loppem en aantakking van Loppem op de fietssnelweg naar Brugge. In het opgestelde voorkeursscenario wordt daarom een fietstunnel voorzien iets ten noorden van de Kattestraat met een aantakking op de F32 fietssnelweg, alsook met een doorsteek onder de N397 Autobaan naar de

Eninkstraat. De sleuf zou voorzien worden tussen de Carrefour en de autogarage.

- N309 Heidelbergstraat – Stationsstraat: is geselecteerd als interlokale weg en als bovenlokale functionele fietsroute. Op de lange termijn wordt de overweg vervangen door een tunnel voor alle verkeer. De exacte locatie van deze tunnel wordt verder onderzocht: in de as van de weg of via een beperkte omleiding.
- Zeedijkweg: is geselecteerd als erftoegangsweg en als belangrijke lokale fietsroute. De overweg wordt vervangen door een kleine tunnel voor fietsers, landbouwverkeer en beperkt lokaal verkeer. Om sluipverkeer tegen te gaan wordt in de tunnel beurtelings verkeer voorzien door middel van een lichtenregeling.
- Diepstraat: geselecteerd als erftoegangsweg. De overweg kan afgesloten worden na realisatie van de fietssnelweg tussen Heidelbergstraat en Ruddervoordsestraat.
- N368 Ruddervoordsestraat: is geselecteerd als interlokale weg en als bovenlokale functionele fietsroute. Op termijn wordt de overweg vervangen door een tunnel voor alle verkeer.
- Collevijnstraat: is een erftoegangsweg. Om de lokale fietsverbinding te behouden, wordt de overweg vervangen door een fietstunnel.
- Leegveldstraat: erftoegangsweg. De overweg kan gesloten worden na realisatie van de fietssnelweg tussen Ruddervoordsestraat en Koning Albertstraat.
- Koning Albertstraat: geselecteerd als lokale ontsluitingsweg en als belangrijke lokale fietsroute. De overweg wordt op termijn vervangen door een tunnel voor alle verkeer in de as van de weg.
- Langenhoekstraat: erftoegangsweg. De overweg wordt afgesloten na realisatie van de fietssnelweg tussen Langenhoekstraat en Koning Albertstraat. Zo blijven de bewoners van de straat een goede fietsverbinding behouden richting dorpskern.
- Boutensdreef: erftoegangsweg en fietsknooppuntenroute. De overweg wordt vervangen door een kunstwerk met toegang voor landbouwers, fietsers en beperkt lokaal verkeer. Doorgaand verkeer wordt omgeleid via het hogere wegnnet.



3.2. Maatregelen fietsnetwerk

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de geplande ingrepen voor het opwaarderen van het fietsnetwerk. Vaak gebeuren de werken samen met de inrichting van de straat of doortocht.

Fietssnelweg F32

Eerste prioriteit gaat naar de realisatie van de fietssnelweg F32 tussen Loppem en De Leeuw (Ruddervoordsestraat) en verder naar Veldegem (Koning Albertstraat).

De doortrekking tussen Koning Albertstraat en Langenhoekstraat is van belang wanneer de spooroverweg van de Langenhoekstraat dicht gaat, zodat de bewoners zonder omwegen het centrum van Veldegem kunnen bereiken. In latere fase zal ook het traject tussen Langenhoekstraat en Torhout uitgebouwd worden.

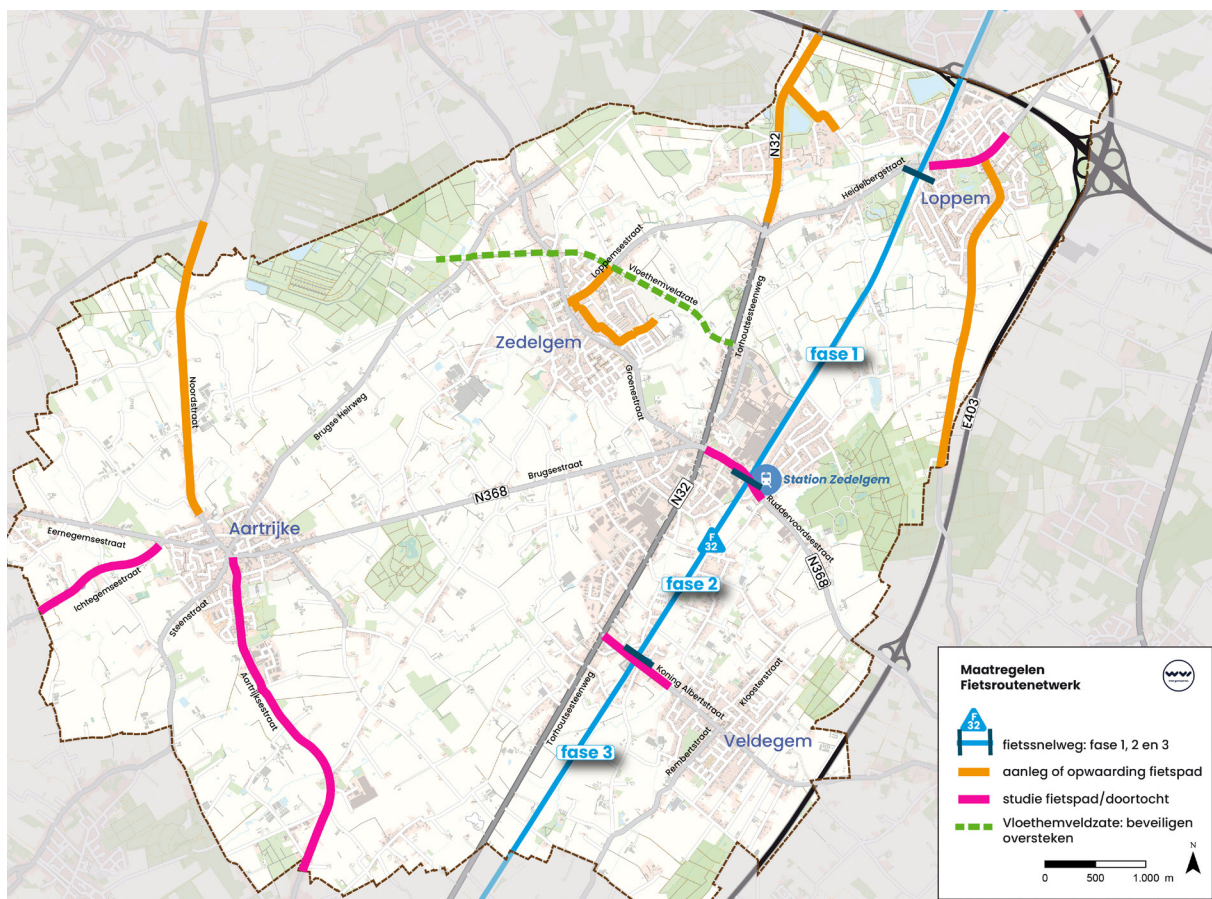
Maatregelen op het BFF

- Uitbouw veilige fietspaden langs de Noordstraat.
- Fietspad Loppemsestraat (bebouwde kom)
- Rijselsestraat
- Studie fietspad Ichtegemsestraat.

- Studie fietspad Aatrijksestraat
- Studie doortocht Loppem (N309), van Heidelbergstraat tot A. van Caloenstraat
- Studie doortocht Ruddervoordsestraat

Lokale fietsroutes

- N32 Torhoutsesteenweg (Heidelberg - brug snelweg)
- N32 bij De Leeuw: het dubbelrichtingsfietspad zorgt voor conflictpunten ter hoogte van De Leeuw, waar veel in- en uitritten zijn. Er zijn reeds maatregelen genomen om de situatie veiliger te maken. Dit wordt verder opgevolgd. Op termijn wordt wellicht best geopteerd voor enkelrichtingspaden in de bebouwde zone, maar dit vraagt een grondige aanpak van de weg. De fietssnelweg F32 kan voor een deel van de fietsers een veilig alternatief bieden.
- Studie Koning Albertstraat, van N32 tot de beek.
- Beveiligen oversteken Vloethemveldzate.
- Fietspad Rolleweg
- Verdere uitbouw van de fietsverbinding tussen de Groenestraat/Potenteweg en het sport en cultuurcentrum De Groene Meersen.



- Een kortere doorsteek tussen De Groene Meersen en Zaggebroekstraat.
- Fietsdoorsteek tussen Peerdenbilk en Groenestraat.
- Fietsdoorsteek tussen Reigerslaan/ Autobaan en tunneltje van Vijvers onder E40 (zie project De Lac).
- Onderzoek uitbouw fietsroute parallel met Snellegemsestraat, vanaf de Sint-Laurentiusstraat (gezien het ontbreken van fietspaden in de Snellegemsestraat).
- ...

3.3. Fietsstallingen

Kwalitatieve fietsstallingen nabij de verschillende bestemmingen bieden een stimulans om de fiets te gebruiken voor de dagelijkse verplaatsingen. De publieksaantrekkende functies worden daarom van de nodige stallingen voorzien. Dit kunnen zowel publieke functies zijn (sporthal, gemeentehuis, ontmoetingscentrum...) als in de buurt van handelszaken. De behoefte van de fietsstallingen zal regelmatig opgevolgd worden. Een kwalitatieve stalling dient geschikt te zijn voor de veelheid van types fietsen en om diefstal te voorkomen biedt de stalling een bevestigingsmogelijkheid voor het fietskader. Fietsbeugels (bv. type "fietsnietjes") bieden vaak een goede oplossing.

De fiets is ook interessant om zich te verplaatsen naar de bushalte. Zeker de hoppinpunten dienen uitgerust te worden met voldoende stallingsmogelijkheden, maar ook aan andere haltes zijn stallingen vaak wenselijk. Bij de bushaltes staat de fiets er vaak de hele dag. Een goede bevestigingsmogelijkheid van het fietskader is dan ook noodzakelijk. Aan de haltes dient ook overwogen te worden een overdekte stalling te voorzien, voor zover ruimtelijk mogelijk.

4. OPENBAAR VERVOER

4.1. Busvervoer

Busaanbod

Uitgaande van de principes van basisbereikbaarheid heeft de vervoerregio Brugge een nieuw netwerk voor het openbaar vervoer uitgewerkt.

Het netwerk is hiërarchisch opgebouwd:

- Het spoornet als hoogste niveau.
- Het kernnet: in Zedelgem behoort de route tussen Zedelgem Groenestraat en Brugge via Loppem tot het kernnet (lijn 70a/70b) Deze lijnen bieden samen een halfuurfrequentie.
- Aanvullend net: tussen Zedelgem Groenestraat en Torhout behoren de lijnen 70a en 70b tot het aanvullend net. Ze bieden elk een uurfrequentie.
- Functionele lijnen: deze hebben geen vaste frequentie, maar zijn meestal gericht op een aantal verplaatsingen in de spits, onder meer in functie van scholen. In Zedelgem: de lijn 703 Brugge – Zedelgem – Koekelare – Leke.
- Vervoer op Maat (VOM), voor Zedelgem te vermelden:

- » het flexvervoer
- » deelfietsen en deelauto's: met het aanbod van deelfietsen en -auto's wordt de combimobiliteit versterkt.

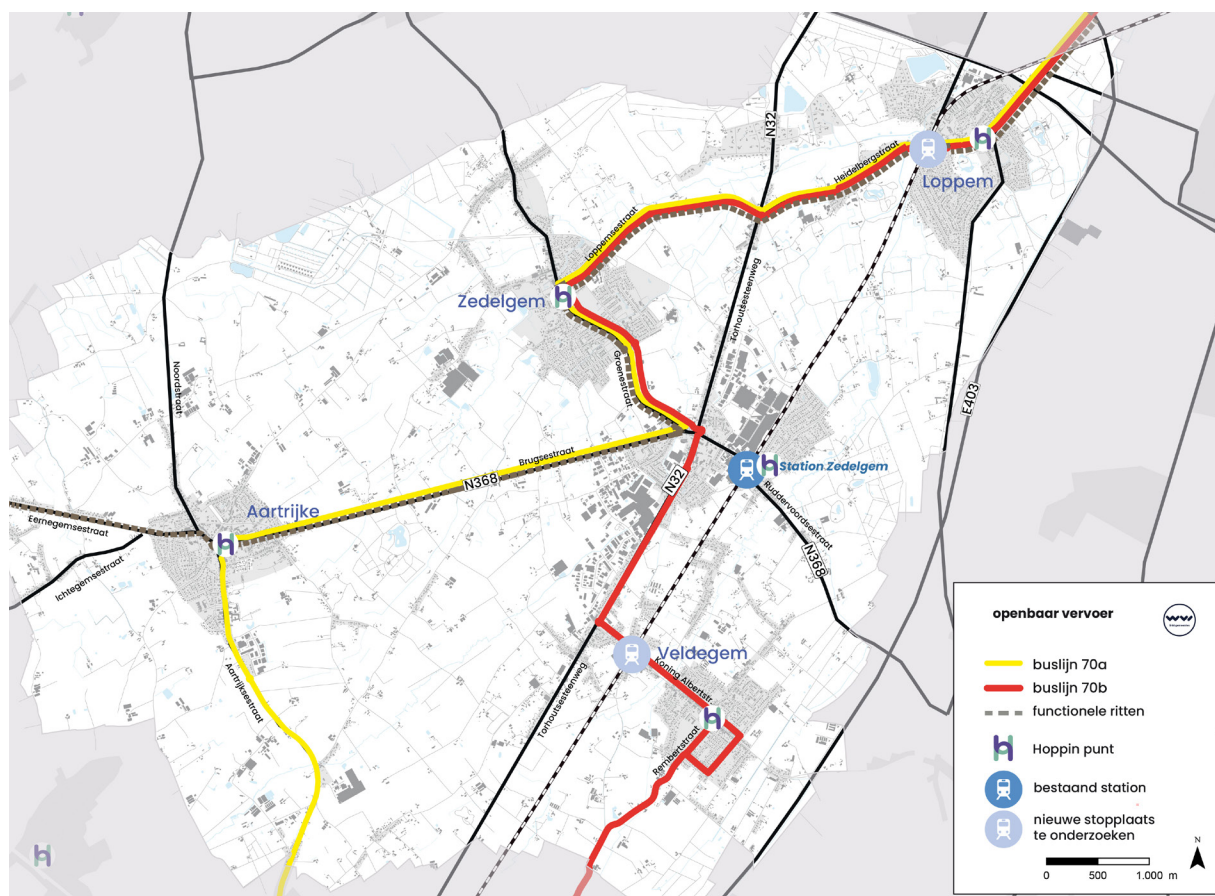
De buslijnen bieden passeren niet aan het station van Zedelgem, maar bieden wel trein-aansluiting in Brugge en Torhout.

Hoppinpunten

Op een hoppinpunt worden verschillende vervoerswijzen op elkaar afgestemd. Aan de haltes worden fietsstallingen voorzien, zijn parkeerplaatsen voor handen (ook voor personen met een beperking), in een aantal gevallen is er ook een aanbod van deelmobiliteit. Er wordt een optimale toegankelijkheid gegarandeerd.

Er wordt een lokaal hoppinpunt uitgebouwd aan het station en in de 4 dorpscentra:

- Station: lokaal hoppinpunt, met een aanbod van deelauto's en deelfietsen.
- Zedelgem Dorp: met deelfietsen
- Aartrijke Dorp: met deelfietsen en deelwagen.
- Veldegem Kerk, met deelfietsen en deelwagen.
- Loppem Dorp: met deelwagen.



Het gebruik van de deelmobiliteit zal geëvalueerd worden. Dit kan leiden tot verschuivingen of eventuele nieuwe locaties voor deelfietsen en deelwagens.

Toegankelijke en comfortabele haltes

Ook de andere haltes worden aangepakt om een maximale toegankelijkheid te creëren en comfort voor de reiziger te bieden. Zo wordt gestreefd naar een verhoogd perron om de bus toegankelijk te maken voor personen met een rolstoel. Dit verhoogt gelijktijdig ook de toegankelijkheid voor andere reizigers die minder mobiel zijn. Er wordt de komende jaren een programma uitgewerkt voor toegankelijke haltes.

Aan de opstapplaatsen worden waar mogelijk schuilhuisjes geplaatst. Om de combimobiliteit fiets – bus aan te moedigen, dienen er aan de bushaltes voldoende, veilige en comfortabele fietsenstallingen aangeboden worden. Ideaal zijn overdekte fietsstallingen, gezien veel fietsen er de volledige dag staan.

Doorgroeimogelijkheden

De gemeente vraagt om een mogelijke toekomstige frequentieverhoging tussen Brugge en Zedelgem Groenestraat te onderzoeken. Dit gemeenschappelijke deel van lijn 70a en 70b behoort tot het kernnet. Bij mogelijk toekomstig bijkomend aanbod kan een eventuele doorsteek van een bus richting het station van Zedelgem overwogen worden.

Aandacht voor doorstroming

Er stellen zich relatief weinig problemen voor de doorstroming van het openbaar vervoer in de gemeente. Toch zal de gemeente de nodige aandacht besteden aan de verdere optimalisatie van de doorstroming van de bus.

Binnen de bebouwde kom wordt in principe geopteerd voor uitstulpende haltes. Dit maakt voor de bus de doorstroming vlotter en er ontstaat meer ruimte voor de uitbouw van de halte-accommodatie.

Bij een verlaging van het snelheidsregime op een busroute zal het advies van De Lijn worden gevraagd.

Bij de herinrichting van de Groenestraat krijgt de route Loppemsestraat – Groenestraat voorrang, wat de route van de bussen is.

4.2. Spoorvervoer

Het station van Zedelgem ligt op de lijn 66 Brugge – Kortrijk. Er is een frequentie van 2 treinen per uur. De trein biedt een snelle verbinding met onder meer Brugge (op 8 minuten) en Torhout (op 6 minuten). Het station telt 636 opstappers op weekdays, 315 op zaterdag en 370 op zondag (cijfers 2023).

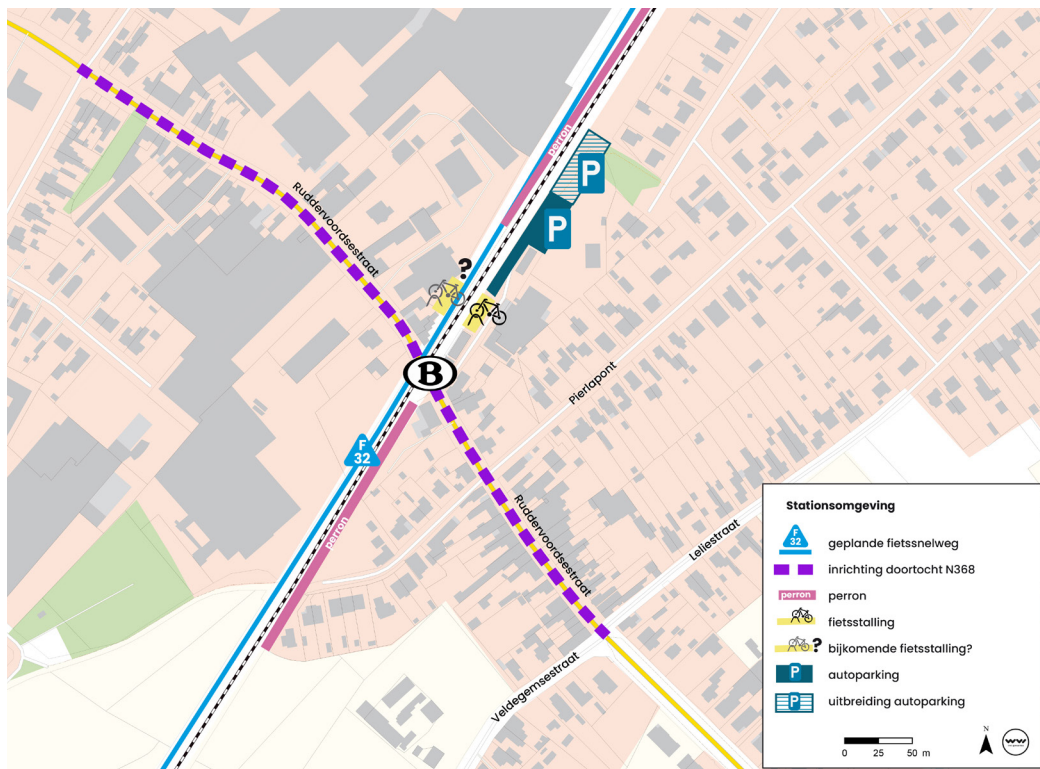
Het station is een belangrijke troef voor de mobiliteit in Zedelgem. De kern De Leeuw en de wijk Pierlapont zijn ontwikkeld rond het station. De dorpskernen van Zedelgem en Veldegem bevinden zich op minder dan 3 km.

Zedelgem is niet enkel een vertrekstation voor de reizigers, het is ook een bestemmingsplaats: de bedrijvenszones van De Leeuw vormen een van de belangrijkste tewerkstellingsconcentraties van de regio.

De gemeente wenst de rol van het station nog verder te versterken. De fiets- en wandelverbindingen naar het station zullen verbeterd worden:

- de uitbouw van het hoppinpunt, met deelwagens en deelfietsen.
- de aanleg van de fietssnelweg F32 langs de spoorweg tussen Loppem en Veldegem.
- de nieuwe geplande regionale bedrijvenzone Sint-Elooi Zuid zal aansluiten op de F32, die zo een directe verbinding zal bieden tussen de bedrijvenzone en het station.
- de nieuwe fietspaden in de Groenestraat als verbinding tussen Zedelgem-dorp en het station.
- de plannen voor de inrichting van de doortocht van de N368 Ruddervoordestraat.

Er is nood aan meer fietsstalplaatsen bij het station. Om de wandelafstand tussen de fietsenstalling en zowel het opstap- als het afstapperron te beperken, wordt de stalling bij voorkeur uitgebouwd nabij de spooroverweg. Indien ruimtelijk mogelijk, is het aan te bevelen een bijkomende stalling te voorzien bij het perron naar Brugge. Er kan zo vermeden worden dat fietsers komende uit Zedelgem dorp of De Leeuw en de trein richting Brugge nemen, tweemaal de overweg dienen over te steken.



Ook is er nood aan meer autoparkeerplaatsen. De stationsparking kan in noordelijke richting uitgebreid worden.

In het regionaal mobiliteitsplan wordt de mogelijkheid van een bijkomende stopplaats in Veldegem en Loppem naar voor geschoven. Vanuit het gemeentelijke mobiliteitsplan wordt gevraagd dit verder in overweging te nemen.

In het kader van de plannen voor de uitbouw van de fietssnelweg F32 langs de spoorlijn is een streefbeeld opgesteld met betrekking tot de spooroverwegen. Dit streefbeeld is vastgelegd in een principsovereenkomst tussen de gemeente en Infrabel: zie hoofdstuk fietsverkeer.

5. VRACHTVERKEER

Het vrachtverkeer verloopt best zoveel mogelijk via het hogere wegennet. In het regionaal mobiliteitsplan is de E40 en de E403 geselecteerd als hoofdvrachtgeleidingsroute. Voor de bedrijvzones rond De Leeuw is een aanrijroute aangeduid: de N368 Ruddervoordsestraat vanaf de E403 tot aan de N32; de N32 verdeelt verder naar onderscheiden bedrijvzones. Ook de nieuw geplande regionale bedrijvzone Sint-Elooi Zuid wordt op die wijze ontsloten.

Een aanpak van de doortocht van de Ruddervoordsestraat is evenwel wenselijk.

Uiteraard zijn er ook meer plaatselijke vrachtstromen in de verschillende richtingen. De gemeente streeft naar een beperking van het vrachtverkeer in de verschillende woonkernen, met uitzondering van de plaatselijke toelevering.

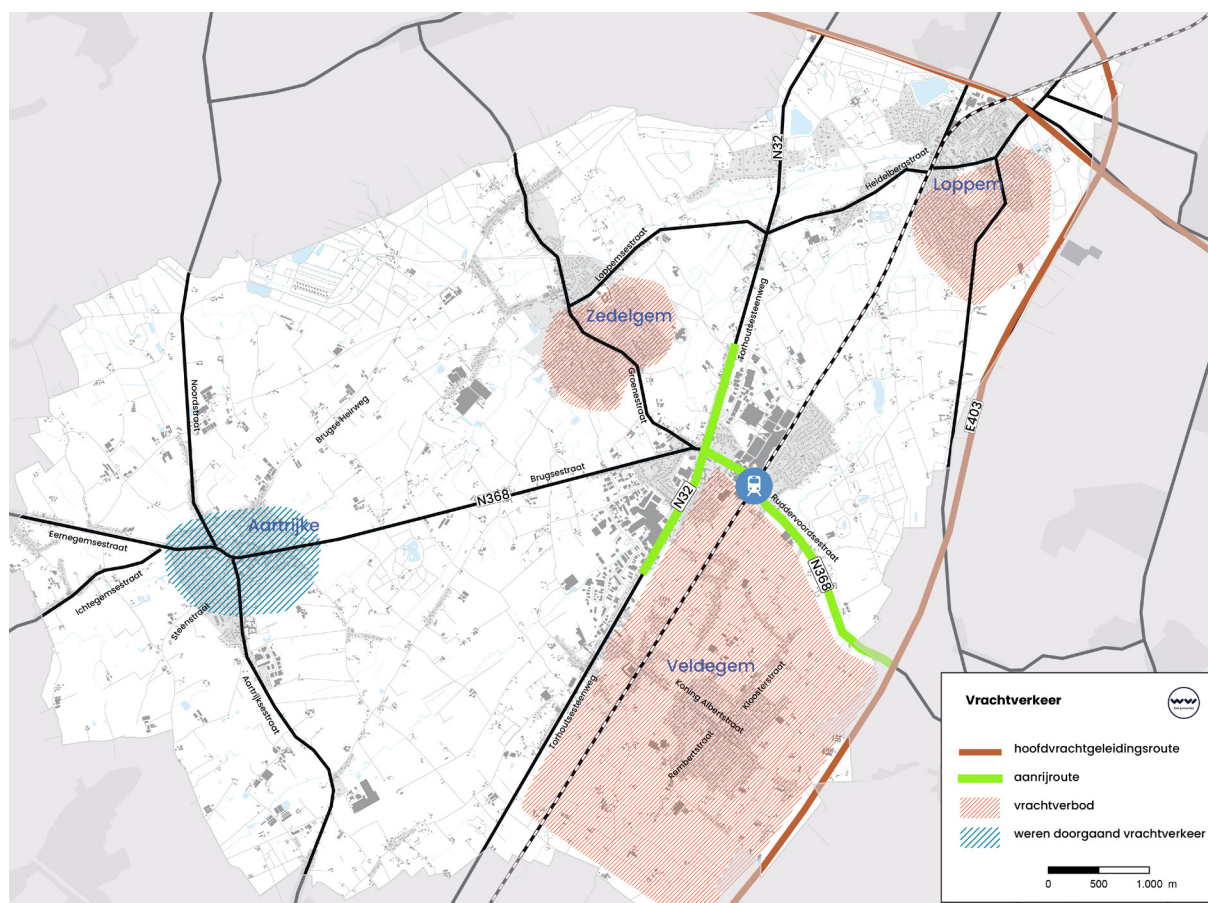
De actuele kilometerheffing voor vrachtwagens is nu vooral gericht op de grote verkeersassen die best wél gevolgd worden door het vrachtverkeer. In Zedelgem zijn dit de E403, E40 en N32. Op de kleinere wegen is er

geen heffing. Het is voor de gemeente wenselijk dat de heffing meer sturend optreedt.

In de kern van **Aartrijke** is de problematiek van het vrachtverkeer het sterkste. Er is een duidelijke vrachtstroom op de as N368 Brugsestraat – Eernegemsestraat, maar ook op de as Aartrijksestraat – Noordstraat. Door het smalle straatprofiel in de kern zijn er geen fietspaden. Het vrachtverkeer tussen de N32 en de N33 verloopt beter via de E40 of via de ring van Torhout in plaats van doorheen de kern van Aartrijke. Is een vrachtverbod op de N368 Brugsestraat – Eernegemsestraat niet haalbaar, kan een kilometerheffing op de N368 wat ontmoedigend werken. Ook het verlagen van de rijnsnelheid in de kern kan mee helpen (zone 30). Dit verhoogt de veiligheid en ontmoedigt het vrachtverkeer om deze route te volgen. Een zone 30 in de doortocht is conform de principes van het “Afwegingskader snelheden op gewestwegen” (AWV, 2024).

In de Aartrijksestraat wordt een vrachtverbod overwogen, in overleg met de buurgemeenten.

In de kern van **Zedelgem** is het vrachtverkeer beperkter, maar een verdere reductie is wenselijk. Er wordt voorgesteld een vrachtverbod



in te voeren in de Groenestraat, tussen de Loppemsestraat en de rotonde van de Stadionlaan:

- Hiermee wordt de doorgaande stroom tussen Zuidwege en Jabbeke onderbroken. Men kan nog omrijden via Heidelberg, maar vanaf Heidelberg zal men sneller geneigd zijn de E40 te nemen. Er kan verwacht worden dat zo ook het vrachtverkeer in de Snellegemsestraat zal afnemen.
- Een verbod over een korte afstand is veel gemakkelijker te controleren dan een verbod voor de hele zone tussen de N32 en de N367. En hoe groter de zone hoe meer bestemmingsverkeer.
- Ter hoogte van Zuidwege kan het verbod reeds aangekondigd worden, maar ter hoogte van de rotonde aan de Stadionlaan heeft het vrachtverkeer nog steeds de mogelijkheid terug te draaien.

In **Veldegem** geldt reeds een vrachtverbod in het volledige gebied tussen Torhoutsesteenweg – E403 – Ruddervoordsestraat – Boutensdreef. Snelheidsremmende maatregelen kunnen doorgaand vrachtverkeer verder ontmoedigen.

In **Loppem** geldt een vrachtverbod in onder meer de Rijselsestraat en Guido Gezellelaan. In de Stationsstraat – Steenbrugsestraat is de problematiek minder uitgesproken, onder meer door de aanwezige fietspaden.

De zones met vrachtverbod zijn op de kaart conceptueel weergegeven (geen exacte afbakening van het vrachtverbod).

6. SNELHEIDSBELEID

6.1. Algemene principes

Met het snelheidsbeleid wordt gestreefd naar een evenwicht tussen doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Prioriteit gaat naar het verhogen van de verkeersveiligheid.

Voor het snelheidsbeleid kan verwezen worden naar volgende documenten:

- Afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom, Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2021.
- Afwegingskader snelheid op gewestwegen, Agentschap Wegen en Verkeer, 2024.

Bij het snelheidsbeleid wordt uitgegaan van de functie van de weg (wegencategorisering) en de ruimtelijke situatie.

■ Interlokale wegen

Buiten de bebouwde kom geldt in principe 70 km/u, binnen de bebouwde kom 50 of 30 km/u. In de schoolomgeving wordt soms een variabele zone 30 toegepast.

Binnen de bebouwde kom kan dus ook op interlokale wegen plaatselijk geopteerd worden voor 30 km/u, zoals:

- Op de gedeeltes waar geen fietspaden aanwezig zijn.
- Bij een smal wegprofiel.
- Waar een hoge bebouwingsdichtheid is en/of een concentratie van centrumfuncties (handel, horeca, diensten,...), of een concentratie van voetgangers en fietsers, met oversteekbewegingen.

Dit dient situatie per situatie afgewogen te worden.

■ Lokale wegen

Voor de lokale wegen kunnen volgende basisregels gehanteerd worden:

- Op ontsluitingswegen bedraagt de snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer maximum 70 km/h buiten de bebouwde kom en maximum 50 km/h of 30 km/h binnen de bebouwde kom. Voor een kerngebied (dorpskern) wordt 30 km/h aangeraden.
- Op erftoegangswegen bedraagt de snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer maximum 50 km/h buiten bebouwde kom

en maximum 30 km/h binnen bebouwde kom en in kerngebied.

6.2. Voorstellen

Deze voorstellen zijn een streefvisie. Sommige maatregelen kunnen snel ingevoerd worden, terwijl in andere straten dit dient samen te gaan met aanpassingen aan de weginrichting.

In de woonwijken wordt in principe geopteerd voor een zone 30. Voor de Interlokale wegen en lokale ontsluitingswegen in de dorpen worden ook een aantal aangepaste snelheidsregimes voorgesteld. Deze straten zijn in de dorpen vaak de hoofdstraten met handel en voorzieningen en zijn vaak ook voor de voetgangers en fietsers de belangrijkste straten, met veel oversteekbewegingen. Om de leefbaarheid en veiligheid van de dorpskernen te verhogen, is daarom vaak 30 km/h aan te bevelen.

Zedelgem-dorp:

- Groenestraat: 30 km/u tussen Loppemsestraat en J. Vereeckestraat (deel zonder fietspaden en met smaller wegprofiel)
- Loppemsestraat: zone 30 van centrum tot De Braambeier: aanwezigheid school en dienstencentrum.
- Snellegemsestraat: zone 30 tot De Mote. De straat maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.
- Sint-Laurentiusstraat: zone 30 tot voorbij de Colruyt.

Veldegem:

- Koning Albertstraat – Koningin Astridstraat: het ontbreken van fietspaden is een argument om zone 30 over een lange afstand in te voeren. Zeker in het centrumgebied is zone 30 wenselijk. Voorstel tussen Veldegemstraat (= kruising fietsroute BFF) en Halfuurdreef.
- Rembertstraat: zone 30 minstens tot voorbij Coudenystraat.



Kaart: streefbeeld snelheden (kaart opgemaakt door gemeente Zedelgem)

- Kloosterstraat: zone 30 tot Wielewaalstraat (aansluiting wijk).

Loppem:

- zone 30 in alle wijken.
- zone 30 in begin Rijselsestraat, waar geen fietspaden zijn of iets verder.

Aartrijke:

- Doortocht N368 Brugsestraat – Eernegemsestraat: voorstel zone 30 over de gehele lengte waar geen fietspaden zijn: geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute, relatief hoge verkeersintensiteiten met veel vrachtverkeer, smal profiel tussen de gevels. Dit kan gelijktijdig een ontmoediging betekenen voor het zwaar verkeer.
- Noordstraat: zone 30 tot aan het begin van het fietspad.
- Aartrijksestraat: zone 30 tot aan het begin van het fietspad.
- Engelstraat – Brugse Heirweg: zone 30 tot aan het begin van het fietspad (bovenlokale functionele fietsroute).
- Steenstraat: zone 30 in het smalle deel van de straat. Gezien de straat niet geselecteerd is als interlokale weg kan op termijn, mits een aangepaste inrichting, de zone 30 verder verlengd worden.

De Leeuw:

- Gezien de relatief brede wegprofielen en de aanwezigheid van fietspaden hoeft er geen zone 30 ingevoerd te worden op de meeste interlokale wegen in De Leeuw. Er kan een uitzondering overwogen worden bij specifieke gevaarpunten zoals de Ruddervoordsestraat nabij het station.
- In de woonstraten tussen de interlokale wegen zal een zone 30 worden toegepast.

Landelijke wegen

Conform de algemene principes wordt hier naar 50 km/u gestreefd. Dit kan door grote zones af te bakenen van 50 km/u, waar nodig in afspraak met de buurgemeenten. Snelheidscontroles zijn er evenwel minder evident. Prioriteit zal daarom gaan naar potentiële conflictzones, zoals plaatsen met veel (functionele en recreatieve) fietsers, of waar een problematiek is van sluipverkeer. De routeplanners zijn vaak gebaseerd op de toegelaten rijsnelheid. Het verlagen van de snelheid kan zo mee helpen het sluipverkeer via landelijke wegen beperken.

7. PARKEREN

7.1. Parkeerdifferentiatie in de kernen

Er wordt gestreefd naar een optimaal gebruik van het bestaande parkeeraanbod. Handel en diensten zijn vaak voor een deel afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Het is van belang dat de cliënt voor een korte boodschap in de korte nabijheid een mogelijkheid heeft te parkeren. In de hoofdstraten waar een hogere parkeerbezetting vastgesteld wordt, is het wenselijk een voldoende rotatie te bekomen door het toepassen van parkeerduurbeperkingen, bijvoorbeeld door middel van blauwe zone. Soms kunnen enkele kortparkeerplaatsen ter hoogte van een handelszaak volstaan. De langparkeerders, zoals de mensen die werken in de handel en diensten, worden dan verwezen naar andere parkeermogelijkheden in de omgeving. Zo kunnen bijvoorbeeld in Zedelgem-dorp de langparkeerders verwezen worden naar de ondergrondse parking aan De Braambeier (ca. 100 plaatsen), de parking Schoolplein of Pater A. Vynckelein.

Waar er zich problemen stellen, kan de situatie bijgestuurd worden, bijvoorbeeld meer of minder parkeerplaatsen met blauwe zone, de tijdslimiet korter of langer maken... De situatie in de verschillende kernen zal opgevolgd worden.

Het weren van langparkeerders in de centrumstraat betekent ook dat meer ruimte kan gecreëerd worden voor de plaatsing van fietsstallingen, ruimte voor de voetganger en mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Op die manier wordt het dorpscentrum aangenamer voor bewoner en bezoeker.

7.2. Parkeersignalisatie

In de verschillende kernen worden de grotere parkings bewegwijzerd vanaf de hoofdstraat, zodat de parkings ook gemakkelijk vindbaar zijn voor wie niet vertrouwd is met de situatie.

7.3. Parkeervoorzieningen bij projecten

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de dorpskernen, zoals de bouw van appartementen, dienen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, zodat geen afwenteling op het openbaar domein ontstaat. Bij bouwprojecten wordt een minimum aantal parkeerplaatsen opgelegd. Waar niet aan het aantal parkeerplaatsen kan voldaan worden, wordt een gemeentelijke belasting opgelegd. Er wordt gezocht om in de stedenbouwkundige verordening ook de mogelijkheid in te bouwen om minder plaatsen te realiseren wanneer deelmobiliteit wordt voorzien.

Op de locaties waar de laadpalen intensief benut worden, worden indien mogelijk bijkomende laadpalen voorzien. Dit maakt het voor de gebruiker gemakkelijker snel een vrije laadpaal te vinden.

Op de carpoolparking van Loppem is een snel-laadstation ingericht.

7.4. Parkeren vrachtwagens

Het is het doel om het parkeren van vrachtwagens in woonstraten tegen te gaan. Hiertoe kan een parkeerverbod ingesteld worden in de woonkernen. Gelijktijdig dient er gezocht te worden naar oplossingen waar de chauffeurs hun vrachtwagens wel kunnen stallen. Bij voorkeur gebeurt dit maximaal op privéterrein, maar dat is niet steeds mogelijk.

De gemeente Zedelgem zal zoeken naar locaties waar zones afgebakend kunnen worden voor het stallen van vrachtwagens. Momenteel is er in De Arend reeds een zone voor vrachtwagens afgebakend.

De problematiek op regionale en bovenregionale schaal dient op hoger niveau aangepakt te worden.

7.5. Parkeren station

Er is een tekort aan parkeerplaatsen bij het station. Er wordt voorgesteld de bestaande stationsparking uit te breiden (zie ook bij openbaar vervoer).

7.6. Laadpalen

De laatste jaren zijn reeds heel wat publieke laadpalen geplaatst in de gemeente. De gemeente streeft naar een afdekking van de woonzones, met een laadpaal binnen een afstand van 250 meter.

Momenteel is een plan voor strategische laadpalen in opmaak. Voorkeur gaat naar laadpalen op gegroepeerde parkeerplaatsen in plaats van bij langsparkeren.

8. ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

8.1. Deelmobiliteit

Een deelwagen vervangt meerdere particuliere wagens. Dit betekent minder ruimtebeslag in de dorpskernen. Wie aan autodelen doet, gaat ook bewuster om met mobiliteit: men verplaatst zich meer met de fiets of het openbaar vervoer. Deelwagens kan ook een verplaatsingsmogelijkheid bieden voor personen die niet over een wagen beschikken.

Vaak vervangt de deelwagen de tweede auto in het gezin.

De gemeente stelt een actieplan op voor de uitbouw van deelmobiliteit.

Vanuit het concept van de basisbereikbaarheid stelt Vlaanderen middelen ter beschikking voor de uitbouw van deelwagens en deelfietsen in de vervoerregio's.

Aan de hoppinpunten worden deelwagens voorzien. Dit kan ook uitbreiden naar andere locaties waar voldoende vraag is. Ook deelfietsen worden geplaatst aan het station en in bepaalde dorpskernen.

De gemeente wenst de deelmobiliteit nog verder uit te breiden. Streefdoel is om deelwagens te voorzien in Zedelgem dorp en Loppem, zodat er in elke kern een aanbod is. Het gebruik van de deelmobiliteit zal verder opgevolgd worden en waar nodig bijgestuurd of uitgebreid.

De gemeente verspreidt informatie over deelmobiliteit en promoot het gebruik van de beschikbare deelwagens en -fietsen. Ook voor dienstverplaatsingen van de gemeente kan gebruik gemaakt worden van de deelmobiliteit.

8.2. Communicatie en sensibilisatie

■ Betrokkenheid bewoners

Bij heraanleg van straten en belangrijke mobiliteitsmaatregelen worden de bewoners betrokken. Dat kan door verspreiding van informatie, het opzetten van een info- en inspraakavond, enz.

■ Informatie via gemeentelijk infoblad

Belangrijke wijzigingen met betrekking tot verkeer en mobiliteit worden via het

gemeentelijk infoblad verspreid naar de bevolking: opening van een nieuw fietspad, gewijzigde verkeerssituatie, nieuw aanbod van openbaar vervoer, geplande campagnes,...

■ Opzetten verkeerscampagnes

De politie en gemeente werken samen om verkeerscampagnes op te zetten. Zo kunnen ze bv. een campagne starten rond het dragen van de gordel, een veilig rijgedrag en aangepaste rijsnelheid, rond het fietsgebruik,... De campagnes moeten de verkeersveiligheid ten goede komen en het gebruik van fiets of openbaar vervoer stimuleren.

■ Informatie over het openbaar vervoer

De gemeente zal samen met De Lijn en de NMBS het openbaar vervoer promoten. Daarnaast worden ook wijzigingen in het openbaarvervoersaanbod of de dienstregeling duidelijk kenbaar gemaakt worden aan de bevolking. Dit kan door middel van de website, het gemeentelijk infoblad, affiches, folders, ... Dit mag uiteraard geen eenmalige actie zijn. De mensen moeten continu geïnformeerd worden over de mogelijkheden van openbaar vervoer in de gemeente.

8.3. Beleid naar de scholen toe

Naast een veilige inrichting van de schoolomgeving, worden ook begeleidende maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen.

■ Fietszones

In de buurt van de scholen zijn fietszones ingevoerd. Hiermee wordt de rol van de fietser benadrukt en de veiligheid verhoogd.

■ Campagne Victor veilig

Aan de scholen worden "Victor veilig"-beeldjes geplaatst om de chauffeurs er attent op te maken te vertragen en extra op te letten.

■ Gemachtigde opzichters

Aan de scholen wordt het oversteken beveiligd door gemachtigde opzichters. Deze krijgen een speciale opleiding door de politie.

■ Verkeerslessen en fietscontroles

De politie biedt verkeerslessen aan in de scholen. Al dan niet in combinatie met de verkeerslessen voert de politie ook fietscontroles uit.

■ Verkeersweek

Er wordt in elke school een verkeersweek georganiseerd. Hierbij gaat aandacht naar educatie, verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit, bepaalde acties...

■ Schoolroutekaarten

Voor de verschillende scholen in Zedelgem zullen schoolroutekaarten worden opgesteld in samenwerking met de scholen.

8.4. Handhaving

- Parkeercontrole. De effectiviteit van het gemeentelijk parkeerbeleid is sterk afhankelijk van de mate waarin de maatregelen die tot doel hebben het parkeren te reguleren, worden nageleefd. Er zal daarom regelmatig controle plaatsvinden op de blauwe zone. Ook zal er controle zijn op het foutparkeren.
- Controle op het parkeren op plaatsen voor mindervaliden.
- Snelheidscontroles. Om de verkeersveiligheid te verhogen, zullen regelmatig politiecontroles zijn op de snelheid.
- Fietscontroles. Bij onder meer de schoolgaande jeugd, met bijzondere aandacht voor de fietsverlichting.

8.5. Beleidsondersteuning:

■ Verkeerscommissie

De verkeerscommissie behandelt alle vragen en problemen in verband met verkeer die de inwoners van Zedelgem hebben. Ze adviseert het gemeentebestuur in functie van een veilig en leefbaar verkeer.

De verkeerscommissie is samengesteld uit vertegenwoordigers de politieke fracties, verenigingen en verkeersspecialisten. Elke burger kan voor de verkeerscommissie punten signaleren die te maken hebben met verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, parkeren, openbaar vervoer, ... De commissie komt een zestal keren per jaar samen.

■ Mobiliteitsambtenaar

De mobiliteitsambtenaar volgt de verschillende dossiers op die verband houden met verkeer en mobiliteit, in overleg met andere diensten. De mobiliteitsambtenaar staat ook in voor de opvolging van het mobiliteitsplan.

ACTIETABEL

Volgende tabel biedt een overzicht van de maatregelen die gepland zijn in het kader van het mobiliteitsplan.

Bij de timing wordt bij korte termijn (KT) bedoeld de maatregelen die gepland worden binnen de 3 à 4 jaar. Deze termijn biedt slechts een indicatie; verschuivingen in de planning zijn steeds mogelijk. In de tabel wordt vaak ook een onderscheid gemaakt tussen het onderzoek of studiewerk en de aanleg van de infrastructuur.

ACTIETABEL

nr.	actie	locatie	timing	initiatiefnemer	partners
categorisering wegen					
1	aanpassen bewegwijzering aan categorisering	Gebiedsdekkend	KT	gemeente	Provincie, AWV
2	studie interlokale maas rond Veldegem		KT	MOW	gemeentes
verkeersleefbaarheid en -veiligheid					
1	Aanpassing kruispunt N309 Heidelbergstraat - N397 Autobaan (in onderzoek)	N309 - N397	KT	AWV	gemeente
2	Herinrichting doortocht Ruddervoordsestraat	N368		AWV	gemeente
3	Herinrichting St-Laurentiusstraat, park gemeentehuis, plein Snellegemsestraat	Zedelgem dorp	KT	gemeente	
4	Herinrichting Faliestraat - Kronestraat	Zedelgem dorp	KT	gemeente	
5	Maantjeveld - Diksmuidse Heirweg	Zedelgem dorp	KT	gemeente	
6	Torhoutsesteenweg, van Heidelberg tot brug E40	N32	KT	AWV	gemeente
7	Ruddervoordsestraat: doortocht (zie ook fietspaden)	N368		AWV	gemeente, provincie, MOW
8	herinrichting Dorp Loppem	Loppem	KT	gemeente	AWV
9	vernieuwen Halfuurdreef	Veldegem	KT	gemeente	
10	Jos Vereeckestraat	Zedelgem dorp	LT	gemeente	
11	Omgevingsaanleg nieuwe school	Zedelgem dorp	KT	gemeente	
12	Ossebijkstraat snelheidsremming	Aartrijke	KT	gemeente	
13	Save project De Leeuw	De Leeuw	KT	gemeente	
fietsverkeer					
Fietssnelweg F32					
1	Aanleg fase 1: Heidelbergstraat - Ruddervoordsestraat		KT	provincie	gemeente, MOW, AWV, Infrabel
2	Studie fase 2: Ruddervoordsestraat - Boutensdreef		KT	provincie	gemeente, MOW, AWV, Infrabel
3	Aanleg fase 2a: Ruddervoordsestraat - Langenhoekstraat			provincie	gemeente, MOW, AWV, Infrabel
4	Aanleg fase 2b: Langenhoekstraat - Boutensdreef		MT	provincie	gemeente, MOW, AWV, Infrabel

nr.	actie	locatie	timing	initiatiefnemer	partners
5	Fietstunnel bij Kattestraat			Infrabel	gemeente, AWV, MOW, provincie
Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk					
1	Fietspad Noordstraat	Aartrijke	KT	gemeente	provincie, MOW
2	Fietspad Rijselsestraat	Loppem	KT	gemeente	provincie, MOW
3	Fietspad Loppemsestraat (bebouwde kom)	Zedelgem dorp	KT	gemeente	provincie, MOW
4	Studie fietspad Ichtegemsestraat	Aartrijke		gemeente	provincie, MOW, Ichtegem
5	Fietspad Ruddervoordsestraat, in kader van doortocht	N368		AWV	gemeente, MOW, provincie
6	Studie fietspad Aartrijksestraat	Aartrijke	KT	gemeente	provincie, MOW
Lokale fietsroutes					
1	Fietspad N32 Torhoutsesteenweg: Heidelberg tot brug E40	N32		AWV	gemeente
2	Fietspad Rolleweg	Loppem		gemeente	
3	Fietspad Potenteweg - Groene Meersen	Zedelgem dorp	KT	WVI, gemeente	
4	Studie herinrichting Koning Albertstraat, tussen N32 en beek	Veldegem	KT	gemeente	
Trage wegen					
1	doorsteek Kloosterstraat - L. Vandendriesscheplein	Veldegem	KT	gemeente	
2	Laekebosdreef: studie	Aartrijke	KT	gemeente	
Fietsstallingen					
1	fietsstallingen bij bushaltes	Gebiedsdekkend	KT	gemeente	
2	algemene opvolging fietsstallingen bij bestemmingen	Gebiedsdekkend	KT	gemeente	
openbaar vervoer					
1	inrichting hopinpunten	Gebiedsdekkend		gemeente	De Lijn, MOW
2	fietsstallingen bij haltes	Gebiedsdekkend		gemeente	De Lijn
3	masterplan toegankelijke haltes	Gebiedsdekkend		gemeente	De Lijn

nr.	actie	locatie	timing	initiatiefnemer	partners
	vrachtverkeer				
1	vrachtverbod Groenestraat (centrum)		KT	gemeente	
2	overleg en maatregelen voor beperken vrachtverkeer in Aartrijke	N368 en andere	KT	gemeente	MOW, AWV, buurgemeenten
3	herinrichting doortocht N368 Ruddervoordsestraat	N368		AWV	gemeente, MOW, provincie
	parkeerbeleid				
1	Parkeerduurbeperkingen: opvolging			gemeente	
2	Plan strategische Laadpalen		KT	gemeente	Fluvius, MOW
3	Parkeren vrachtwagens: aanpak (boven)regionale problematiek			MOW	gemeentes
	flankerend beleid				
	deelmobiliteit				
1	uitbreiding deelmobiliteit naar alle kernen		KT	gemeente	
2	opvolging, evaluatie en bijsturing deelmobiliteit		KT	gemeente, WVI, MOW	
	communicatie, sensibilisatie				
1	voorlegging maatregelen aan bewoners			gemeente	
2	info mobiliteit via gemeentelijk infoblad			gemeente	
3	verkeerscampagnes			gemeente, politie	
4	info openbaar vervoer			De Lijn, NMBS, gemeente	
	handhavingsbeleid				
1	snelheidscontroles	Gebiedsdekkend		lokale politie	
2	controles vrachtverbod	Gebiedsdekkend		lokale politie	
3	controles op foutief parkeren	Gebiedsdekkend		lokale politie	
4	controle blauwe zone	Gebiedsdekkend		lokale politie	

nr.	actie	locatie	timing	initiatiefnemer	partners
	acties naar scholen toe				
1	inzet gemachtigde opzichters			gemeente	scholen
2	overleg veiligheid schoolomgeving			gemeente	scholen
3	campagne Victor Veilig			gemeente	scholen
4	verkeerslessen			lokale politie	scholen
5	fietscontroles			lokale politie	scholen
	andere				
1	verkeerscommissie			gemeente	
2	mobiliiteitsambtenaar			gemeente	
3	derdebetalersysteem De Lijn			gemeente	De Lijn
4	verkeerslessen senioren				
5	fietsregistratie				

BIJLAGE: VERSLAG PARTICIPATIE

Op 14 oktober 2025 is in De Braambeier een participatieavond georganiseerd. De avond is aangekondigd via het gemeentelijk infoblad Zedelgem Magazine. De personen die zich inschreven, kregen het document "Mobiliteitsplan: aanzet beleidsplan" toegestuurd. Er waren 26 personen ingeschreven. Sommige personen waren niet in de mogelijkheid om op de avond aanwezig te zijn en hebben hun opmerkingen via mail doorgegeven.

Op de avond is eerst een algemene presentatie gegeven van het document. Daarna zijn de mensen verdeeld over 4 tafels, waarbij een bepaald thema als invalshoek werd gehanteerd:

- thema goede bereikbaarheid
- thema veilig verkeer
- thema leefbaarheid
- thema duurzame mobiliteit.

De aanwezigen konden telkens bemerkingen maken vanuit het thema. De begeleiders van de tafels noteerden zoveel mogelijk bemerkingen. Ook werd de bewoners gevraagd om op kaart een post-it te kleven met hun bemerkingen.

Na elke gespreksronde schoven de deelnemers door naar een volgende tafel, zodat elke deelnemer aan de 4 thematafels kon deelnemen.

De bemerkingen van de post-it's zijn door de gemeente in onderstaande tabellen per thematafel verzameld, met de locatie en het type input.

Een reeks bemerkingen hebben geleid tot een aanvulling of aanpassing van het mobiliteitsplan. Andere bemerkingen leidden niet tot een aanpassing van de tekst, maar zijn zeker nuttig bij de verdere opvolging of bij de uitvoering van concrete projecten.

Thema goede bereikbaarheid

Nr.	Letterlijke Opmerking (van post-it)	Specifieke Locatie (straat, kruispunt, wijk)	Type Input
GB-01	Niemand stopt bij stopteken Autobaan Loppem	Autobaan 1	Knelpunt: handhaving
GB-02	Knooppunt Autobaan - Heidelbergstraat	Autobaan 1	Knelpunt: infrastructuur
GB-03	Geen parking, gevaarlijk voor fietsers	Guido Gezellelaan	Knelpunt: geparkeerde wagens
GB-04	School Loppem alleen via Kattestraat, geen park	Ieperweg 9	Opmerking: algemene bedenking
GB-05	Pierlapont	Pierlapont	Opmerking: algemene bedenking
GB-06	Stationsgebouw + omgeving	Ruddervoordsestraat 65	Opmerking: algemene bedenking
GB-07	School De Leeuw moeilijk bereikbaar te voet als je van overkant komt	Ruddervoordsestraat 21	Knelpunt: oversteekbaarheid
GB-08	Hagen langs de N32 Torhoutsesteenweg tijdig snoeien i.k.v. zichtbaarheid	Torhoutsesteenweg tussen Remi Claeysstraat en de Koning	Suggestie: Onderhoud
GB-09	Voetpaden met respect voor andervaliden en kinderwagens	Grondgebied Zedelgem	Opmerking: algemene bedenking
GB-10	Tractorsluis	Populierendreef	Suggestie: voorzien tractorsluis in de Populierendreef

Thema veilig verkeer

Nr.	Letterlijke Opmerking (van post-it)	Specifieke Locatie (straat, kruispunt, wijk)	Type Input
VV-01	30 is traag bij ruimere wegen - vele plaatsen 30	Grondgebied Zedelgem	Opmerking: algemene bedenking
VV-02	Gevaarlijke brug	Koningin Astridstraat	Knelpunt: beperkte breedte en fietsers op de rijweg
VV-03	Wijziging voorrangsregeling Kloosterstraat en Rembertstraat waarbij de doortocht Koning Albertstraat - Koningin Astridstraat uit de voorrang wordt gebracht.	Koning Albertstraat tussen Rembertstraat en Kloosterstraat	Suggestie: wijzigen voorrangsregelen voor remmen van de snelheid.
VV-04	1 meter voor de fiets	Koning Albertstraat. Door middengeleiders niet mogelijk om voorbij te steken	Knelpunt: Desondanks het inhaalverbod, halen wagens toch in.
VV-05	Langere voorsorteerstrook. Nu doen auto's die afslaan al het verkeer stoppen. Onveilig met zwaar verkeer.	Kruispunt Kloosterstraat - Ruddervoordsestraat	Suggestie: aanpassen van de infrastructuur.
VV-06	Rondpunt + oversteek voor fietsers	Kruispunt Kloosterstraat - Ruddervoordsestraat	Suggestie: aanpassen van de infrastructuur.
VV-07	Jumbo	Torhoutsesteenweg 216	Knelpunt: in- en uitrit site Jumbo
VV-08	Vanaf hier 70	Rijselsestraat ter hoogte van de Zeedijkweg	Suggestie
VV-09	50 Niet overal!	Zeeldijkweg	Suggestie
VV-10	stukje op Heidelbergstraat is nu al 50. misschien beter aanduiden (flikkerlicht)	Heidelbergstraat	Suggestie
VV-11	Gevaarlijke versmalling Rijselsestraat (vooral voor fietsers)	Rijselsestraat ter hoogte van Brombilk	Knelpunt: aanpassen infrastructuur
VV-12	Trajectcontrole op 50 en nu onder 30	Stationsstraat -	Opmerking: algemene bedenking
VV-13	Congestie Autobaan project LAC	Autobaan - De Lac	Knelpunt: extra verkeer door mogelijke woonuitbreiding
VV-14	Reigerslaan = vluchtweg! Mag zeker 30 / u	Reigerslaan	Knelpunt: sluipverkeer in Reigerslaan.
VV-15	Meer parking aan de nieuwe school	Loppemsestraat 14	Suggestie
VV-16	Vluchtheuvel aan De Pleyne - Loppemsestraat	Loppemsestraat - De Pleyne	Suggestie
VV-17	Geen parking rond de school. Gebruik maken van parking op het dorp	Loppemsestraat 14	Opmerking: algemene bedenking
VV-18	Handhaving zone 30!	Grondgebied Zedelgem	Knelpunt: gebrek aan handhaving
VV-19	30 - Op school leren rond scholen	Grondgebied Zedelgem	opmerking: algemene bedenking
VV-20	Geef prioriteit aan fiets en voetpaden in beleid!	Grondgebied Zedelgem	Suggestie
VV-21	Schoolzones betere signalisatie	Grondgebied Zedelgem	Suggestie

VV-22	70 in Diksmuidse Heirweg tussen Zabbekestraat en Bebouwde kom Aatrijke	Brugse Heirweg	Suggestie
VV-23	Indien ok, niet veranderen	Faliestraat	opmerking: algemene bedenking
VV-24	In Faliestraat tussen Brugsestraat en huisnummer 107 is smalste - veel fietsen - zone 30!	Faliestraat tussen Brugsestraat en huisnummer 107	Suggestie
VV-25	F1 en F3 staan t.o.v. verkeerd	Brugsestraat	Opmerking: aanpassen
VV-26	Zichtbaarheid op Brugsestraat vanaf de Ossebilkstraat	Brugsestraat - Ossebilkstraat	Knelpunt: slechte zichtbaarheid
VV-27	Zichtbaarheid Engelstraat naar dorp problematisch	Eernegemsestraat - Engelstraat	Knelpunt: slechte zichtbaarheid
VV-28	Voorstel Trajectcontrole Eernegemsestraat	Eernegemsestraat BUBEKO	Suggestie
VV-29	Meer controle	Grondgebied Zedelgem	Knelpunt: handhaving
VV-30	Zone 30 in dorpskernen - Ok !	Grondgebied Zedelgem	opmerking: algemene bedenking
VV-31	Controle op speedpedelecfietsen rijden 45 km/u	Grondgebied Zedelgem	Knelpunt: handhaving
VV-32	Fietsstraten sensibilisering	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: communicatie
VV-33	Consequentie in snelheden heeft ook voordelen?	Grondgebied Zedelgem	opmerking: algemene bedenking
VV-34	Geen auto's in schoolomgeving! Afleiden naar de grote openbare parkings	Grondgebied Zedelgem	Suggestie
VV-35	Voetgangers en fietsers prioritair in mobiliteitsplan	Grondgebied Zedelgem	opmerking: algemene bedenking
VV-36	Bang om kinderen met de fiets naar school te laten rijden. Sint-Elooi!! Loppem!	Grondgebied Zedelgem	Knelpunt: gevaarlijke oversteekplaatsen
VV-37	Geef prioriteit in het beleid aan fiets- en voetpaden. Vertrek van dat uitgangspunt in het mobiliteitsbeleid	Grondgebied Zedelgem	Suggestie
VV-38	Woonkernen altijd 30 zone -> éénvoudigheid. Handhaving = voorwaarde (politie, trajectcontrole...)	Grondgebied Zedelgem	Knelpunt: handhaving

Thema leefbaarheid

Nr.	Letterlijke Opmerking (van post-it)	Specifieke Locatie (straat, kruispunt, wijk)	Type Input
LB-01	Fietssuggestiestroken	N368 - Brugsestraat BIBEKO	Opmerking: infrastructuur
LB-02	Parkeerplaatsen Sportlaan	Sportlaan, Aatrijke	Opmerking: parkeerplaatsen
LB-03	Aatrijke KM-heffing, maar liever nog geen zwaar verkeer	N368 Brugsestraat / Eernegemsestraat	Knelpunt: zwaar verkeer
LB-04	Faliestraat, sluipverkeer voor verkeer naar POV. Conflict met fietsers en aangelanden, drie fietsroutes!	Faliestraat BUBEKO	Knelpunt: sluipverkeer
LB-05	Faliestraat POV via Populierendreef	Faliestraat en Populierendreef	Knelpunt: sluipverkeer
LB-06	Kilometertaks Aatrijke	N368 - Brugsestraat -	Knelpunt: zwaar verkeer
LB-07	Fietspaden maken (parkeerstroken weg)	N368 - Brugsestraat - Eernegemsestraat BIBEKO	Suggestie: supprimeren parkeerplaatsen voor fietspaden
LB-08	Sint-Laurentiusstraat, zwaar vervoer van tractoren en wildparkeren	Sint-Laurentiusstraat	Knelpunt: zwaar verkeer en parkeren
LB-09	Koning Albertstraat, fietssuggestiestroken	Koning Albertstraat	Suggestie: signalisatie
LB-10	Tegelwippen kerkplein Sint-Elooi	Sint-Elooistraat 41	Suggestie: ontharden
LB-11	Appartementen aan Jumbo en bedrijven	Torhoutsesteenweg 216	Knelpunt: verzwarende op- en afrit van de site
LB-12	Stationswijk verloederend	N368 Ruddervoordsestraat tussen de Sint-Elooistraat en de	Opmerking: algemene bedenking
LB-13	Ruddervoordsestraat niet voorzien voor al het extra verkeer	N368 Ruddervoordsestraat	Knelpunt: verzadiging Ruddervoordsestraat
LB-14	Fietsveiligheid + voetgangers en De Lijn tit aan Pierlapont	Pierlapont, Leliestraat, ..	Knelpunt: infrastructuur en openbaar vervoersplan
LB-15	Knip tussen Fazantenlaan en Azalealaan voor fietspad	Fazantenlaan 1	Suggestie: voorzien verkeersknip
LB-16	Knip nieuwe wijk ter hoogte van Sint-Jorislaan	Sint-Jorislaan	Suggestie: voorzien verkeersknip

LB-17	Rare knik in fietspad	Rotonde Heidelberg langs dubbelrichtingsfietspad	Opmerking: Infrastructuur
LB-18	Extra op- en afrit met E40? Torhoutsesteenweg	N32 - Trohoutsesteenweg ter hoogte van De Watermolen	Suggestie: herziening op- en afrittencomplex
LB-19	Geen treinhalte (in Loppem), te druk en onveilig	Heidelbergstraat - Autobaan	Opmerking: geen treinhalte te voorzien.
LB-20	Overweg Loppem	Heidelbergstraat - Autobaan	Knelpunt: moeilijke overgang
LB-21	Ontsluiting wijk de Toekomst	Wijk de toekomst	Knelpunt: opstopping aan
LB-22	Sluipverkeer spitsuren	Rijdselsestraat - Stationsstraat	Knelpunt: sluijverkeer
LB-23	Groene longen i.p.v. betonblokken	Loppem dorp	Opmerking: algemene bedenking
LB-24	Uitrit Gheeraert rond punt	Autobaan 14	Knelpunt: zwaar verkeer en dubbelrichtingsverkeer
LB-25	Zware files voor en na werkuren	E403 - E40	Knelpunt: filevorming op

Thema duurzame mobiliteit

Nr.	Letterlijke Opmerking (van post-it)	Specifieke Locatie (straat, kruispunt, wijk)	Type Input
DM-01	Kwaliteit fietspad N309 Steenbrugsestraat	Fietspad N309 - Steenbrugsestraat tussen de A. Van Caloenstraat en	Suggestie: onderhoud
DM-02	Verhoogde bushalte Rijdselsestraat - Stationsstraat. Schuin rijden om fietspad te bereiken (richting spoorweg).	Steenbrugsestraat 1	Suggestie: infrastructuur
DM-03	Verdwijnen bushalte aan Lac van Loppem	Autobaan	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-04	Verlichting F32	Fietssnelweg F32 tussen Ruddervoordsestraat en de	Suggestie: voorzien van verlichting langs fietssnelweg.
DM-05	Sluipverkeer in de Rolleweg	Rolleweg - Eninkstraat	Knelpunt: Sluipverkeer
DM-06	Sluipverkeer Diepstraat	Diepstraat	Knelpunt: Sluipverkeer
DM-07	kwaliteit fietspad N32 Torhoutsesteenweg	Fietspad ter hoogte van Ter Loo	Suggestie: onderhoud
DM-08	Busbediening Hopper / Merkerveld	Merkerveldweg 15	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-09	Ontbreken busverbinding Zuidwege - Oostkamp	Ruddervoordsestraat	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-10	Ontbreken fietspad op brug tussen Veldegem en Ruddervoorde over de E403	Koningin Astridstraat	Knelpunt: smalle brug over E403
DM-11	Versmallingen en middengeleiders inde Koning Albertstraat maken het gevaarlijk voor fietsers.	Koning Albertstraat tussen de Veldegemsestraat en de Kloosterstraat	Opmerking: infrastructuur
DM-12	Alternatieve route voor de bus van- en naar Veldegem via de Ruddervoordsestraat, Kloosterstraat naar centrum Veldegem	Ruddervoordsestraat - Kloosterstraat	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-13	In- en afrit Jumbo gevaarlijk voor fietsers, vraag om aanduiding dubbelrichtingsfietspad op site Jumbo	Torhoutsesteenweg 216	Suggestie: signalisatie
DM-14	Voorzien van voetgangerstunnel i.k.v. een veilige oversteek	Station Zedelgem	Suggestie: voorzien voetgangerstunnel
DM-15	Verbinding tussen Hoge Vautestraat en station van Zedelgem beter aanleggen	Doorsteek Ruddervoordsestraat via kerkhof Hoge Vautestraat / Stijn Streuvelstraat	Opmerking: infrastructuur
DM-16	Voorzien fietssuggestiestrook BIBKO Ruddervoordsestraat	N368 - Ruddervoordsestraat vanaf kruispunt N32 tot aan	Opmerking: infrastructuur
DM-17	Ontbreken vaste busverbinding van- en naar het station van Zedelgem	Station Zedelgem	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-18	Waarom gaat buslijn 70b over Zedelgem dorp?	buslijn 70b	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-19	Voorzien knip in de Fazantenlaan	Fazantenlaan 4	Suggestie: verkeersfilter
DM-20	Loppemsestraat te smal om voorbij te steken	Loppemsestraat BUBKO	Opmerking: infrastructuur
DM-21	Ontbreken fietspad in de Snellegemsestraat zelf of een parrallel alternatief	Snellegemsestraat	Opmerking: infrastructuur
DM-22	Fietssuggestiestroken in centrum Aatrijke	N368 - Brugsestraat BIBKO	Opmerking: infrastructuur
DM-23	Meer haltes en minder frequentie (uitgezonderd piekuur)	Buslijn 70a, 70b en 703	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-24	Weekend vervoer, late buslijn van en naar Brugge	Buslijn 70a, 70b en 703	Opmerking: openbaar vervoersnet

DM-25	Belbus niet klantvriendelijk, Flexbus enkel digitaal	Flexbus	Opmerking: openbaar vervoersnet
DM-26	Ondersteuning busabonnement voor jeugd	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: voorzien derdebetalersysteem
DM-27	Duidelijkheid voor parkeren van deelwagens	Deelmobiliteit	Suggestie: signalisatie
DM-28	Moeten fietsen op dezelfde locatie teruggezet worden?	Deelmobiliteit	Suggestie: sensibiliseren
DM-29	Vervanging 2e auto	Deelmobiliteit	Suggestie: sensibiliseren
DM-30	Verplaatsen naar Hoppinpunt	Deelmobiliteit	Suggestie: sensibiliseren
DM-31	Complexe systeem om te ontlene	Deelmobiliteit	Suggestie: sensibiliseren
DM-32	Voordelen verschillende modellen van wagens (in Zedelgem allemaal dezelfde modellen)	Deelmobiliteit	Suggestie: diverentatie aanbod
DM-33	auto's aanbod moet groot genoeg zijn	Deelmobiliteit	Suggestie: uitbreiden aanbod
DM-34	Kosten voor de gemeente	Deelmobiliteit	Opmerking: het voorzien van extra deelwagens vergt een bepaald
DM-35	Hangt af van hoeveel je de auto nodig hebt	Deelmobiliteit	Opmerking: algemene bedenking
DM-36	Vooraf voor bezoekers	Deelmobiliteit	Opmerking: algemene bedenking
DM-37	Fietsen in landelijke gemeente? zinvol?	Deelmobiliteit	Opmerking: algemene bedenking
DM-38	Handhaving fietsstraat	fietszones	Knelpunt: handhaving door politie
DM-39	Onderhoud fiets- en voetpaden	Grondgebied Zedelgem	Opmerking: infrastructuur
DM-40	Ruimtelijke ordening	Grondgebied Zedelgem	Opmerking: algemene bedenking
DM-41	Rode fietsstroken en fietsstraten in centrum	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: signalisatie
DM-42	Fietsstalling	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: voorzien extra fietsenstalling op het openbaar
DM-43	OV laten branden	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: niet doven vna openbare verlichting
DM-44	snelladers voor fiets en herstelpunt (bv. fietspomp)	Grondgebied Zedelgem	Suggestie
DM-45	Draaicirkels voor bakfietsen	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: rekening houden bij nieuwe ontwerpen voor
DM-46	Fietssluisen afstellen (fietstassen)	Grondgebied Zedelgem	Suggestie: herbekijken fietssluisen
DM-47	Parkeren voor laden en lossen op het fietspad - handhaving	Grondgebied Zedelgem	Knelpunt: handhaving door politie
DM-48	Afgescheiden fietspad	Grondgebied Zedelgem	Opmerking: algemene bedenking