

## *ONTWERP BELEIDSPLAN*

# MOBILITEITSPLAN AALST FASE 3



Stad Aalst

31 mei 2017

Rapport opgemaakt door:

MINT nv, Hendrik Consciencestraat 1b, 2800 MECHELEN



**COLOFON**

|                             |                                                                                                                              |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opdrachtgever               | De stad Aalst<br><br>Grote Markt 3 – 9300 Aalst                                                                              |
| Projectleider opdrachtgever | Dirk Auwelaert (Mobiliteitsambtenaar stad Aalst)<br><br>(+32) 5 373 23 23 / <a href="mailto:info@aalst.be">info@aalst.be</a> |

|                    |                                                                                                                                         |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opdrachtnemer      | MINT nv<br><br>Hendrik Consciencestraat 1b – 2800 Mechelen<br><br>(+32) 15 560 420 / <a href="mailto:mint@mintnv.be">mint@mintnv.be</a> |
| Projectmedewerkers |                                                                                                                                         |
| Conrad De Poortere | Projectcoördinator Verkeersplanning                                                                                                     |
| Enid Zwerts        | Senior Adviseur Verkeersplanning                                                                                                        |
| Tim De Roeck       | Medior Adviseur Verkeersplanning                                                                                                        |

|            |                                                                                                  |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Documenten |                                                                                                  |
| 2017-05-31 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 3: Beleidsplan – ontwerpversie voorlopige vaststelling gemeenteraad |
| 2017-04-05 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 3: Beleidsplan – ontwerpversie GBC2                                 |
| 2017-03-03 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 3: Beleidsplan – draftversie voor overleg fiets                     |
| 2017-02-20 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 3: Beleidsplan – draftversie vaste actoren                          |
| 2017-01-19 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 3: Beleidsplan – draftversie GBC1                                   |
| 2016-11-14 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 3: Beleidsplan - draftversie                                        |
| 2016-08-01 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 2: Synthesenota                                                     |
| 2014-01-28 | Mobiliteitsplan Aalst – Fase 1: Oriëntatienota                                                   |

## INHOUDSTAFEL

|             |                                                                               |           |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b>   | <b>INLEIDING</b>                                                              | <b>6</b>  |
| 1.1.        | VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSPLAN                                           | 6         |
| 1.2.        | MACROSCOPISCH MULTIMODAAAL VERKEERSMODEL                                      | 7         |
| <b>2.</b>   | <b>KNELPUNTEN EN KANSEN</b>                                                   | <b>8</b>  |
| 2.1.        | KNELPUNTEN                                                                    | 8         |
| 2.2.        | KANSEN                                                                        | 8         |
| <b>3.</b>   | <b>MOBILITEITSSCENARIO'S</b>                                                  | <b>10</b> |
| 3.1.        | SCENARIO 1                                                                    | 10        |
| 3.2.        | SCENARIO 2                                                                    | 12        |
| <b>4.</b>   | <b>RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN</b>                                      | <b>14</b> |
| 4.1.        | RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN                                                  | 14        |
| 4.2.        | MOBILITEITSPLANNEN                                                            | 14        |
| 4.3.        | KLIMAATPLAN                                                                   | 14        |
| <b>5.</b>   | <b>DOELSTELLINGEN</b>                                                         | <b>15</b> |
| 5.1.        | BEREIKBAARHEID                                                                | 15        |
| 5.2.        | TOEGANKELIJKHEID                                                              | 16        |
| 5.3.        | VERKEERSONVEILIGHEID TERUGDRINGEN                                             | 16        |
| 5.4.        | VERKEERSLEEFBAARHEID                                                          | 16        |
| 5.5.        | MILIEUEFFECTEN TERUGDRINGEN                                                   | 17        |
| <b>6.</b>   | <b>BELEIDSSCENARIO VOLGENS DE WERKDOMEINEN A-B-C</b>                          | <b>18</b> |
| <b>6.1.</b> | <b>WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN</b>    | <b>20</b> |
| 6.1.1.      | RUIMTELIJKE PLANNING                                                          | 20        |
| 6.1.2.      | STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT | 20        |
| 6.1.3.      | CATEGORISERING VAN WEGEN EN DE RUIMTELIJKE GEVOLGEN                           | 24        |
| <b>6.2.</b> | <b>WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS</b>                                      | <b>26</b> |
| 6.2.1.      | VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN                                 | 26        |
| 6.2.2.      | FIETSROUTENETWERK                                                             | 27        |



|              |                                                                              |           |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.2.3.       | OPENBAARVERVOERNETWERK                                                       | 33        |
| 6.2.4.       | NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER                                                | 35        |
| 6.2.5.       | SNELHEIDSBELEID                                                              | 42        |
| 6.2.6.       | PARKEERBELEID                                                                | 42        |
| 6.2.7.       | GOEDERENVERVOER                                                              | 45        |
| <b>6.3.</b>  | <b>WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN</b>                              | <b>47</b> |
| 6.3.1.       | VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN             | 47        |
| 6.3.2.       | TARIFERING                                                                   | 48        |
| 6.3.3.       | ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN | 48        |
| 6.3.4.       | HANDHAVING                                                                   | 49        |
| 6.3.5.       | BELEIDSONDERSTEUNING                                                         | 49        |
| 6.3.6.       | MONITORING EN EVALUATIE                                                      | 50        |
| <b>6.4.</b>  | <b>BELEID OP LANGE TERMIJN</b>                                               | <b>50</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>7.</b>    | <b>ACTIEPLAN</b>                                                             | <b>51</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>8.</b>    | <b>VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPLANNEN</b>             | <b>51</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>9.</b>    | <b>TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN</b>                                          | <b>51</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| 9.1.         | BEREIKBAARHEID                                                               | 51        |
| 9.2.         | TOEGANKELIJKHEID                                                             | 52        |
| 9.3.         | VERKEERSONVEILIGHEID TERUGDRINGEN                                            | 52        |
| 9.4.         | VERKEERSLEEFBAARHEID                                                         | 53        |
| 9.5.         | MILIEUEFFECTEN TERUGDRINGEN                                                  | 53        |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>10.</b>   | <b>VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE</b>                                | <b>54</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>11.</b>   | <b>PARTICIPATIE</b>                                                          | <b>54</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>12.</b>   | <b>BIJLAGEN</b>                                                              | <b>56</b> |
| <br>         |                                                                              |           |
| <b>12.1.</b> | <b>FIETSROUTENETWERK EN WEGENCATEGORISERING PER DEELGEMEENTE</b>             | <b>56</b> |
| 12.1.1.      | AALST CENTRUM                                                                | 56        |
| 12.1.2.      | BAARDEGEM                                                                    | 57        |
| 12.1.3.      | EREMBODEGEM                                                                  | 58        |
| 12.1.4.      | GIJZEGEM                                                                     | 59        |
| 12.1.5.      | HERDERSEM                                                                    | 60        |
| 12.1.6.      | HOFSTADE                                                                     | 61        |
| 12.1.7.      | MELDERT                                                                      | 62        |
| 12.1.8.      | MOORSEL                                                                      | 63        |
| 12.1.9.      | NIEUWERKERKEN                                                                | 64        |

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>12.2. VERSLAGEN GBC</b>                                               | <b>65</b> |
| <b>12.3. SAMENSTELLING GBC EN DOCUMENTEN MBT HET PARTICIPATIETRAJECT</b> | <b>77</b> |
| <b>12.4. ADVIES RMC FASE 2</b>                                           | <b>84</b> |
| <b>12.5. REACTIES PARTICIPATIE 'AALST ONTKNOOPT'</b>                     | <b>87</b> |

## 1. INLEIDING

### 1.1. VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSPLAN

De stad Aalst heeft in 2010 de sneltoets doorlopen. Deze resulteerde in een keuze om het mobiliteitsplan volledig te vernieuwen ('spoor 1'). Dat werd door alle partners bevestigd in de GBC van 17 november 2010 en bekrachtigd op de RMC van 20 december 2010. In 2011 startte de stad in samenwerking met studie bureau Mint met de opmaak van een nieuwe mobiliteitsplan. De opmaak van elk nieuw mobiliteitsplan verloopt in drie fases:

#### 1. Oriëntatiefase

De basis voor de oriëntatiefase is de uitkomst van de sneltoets. Omdat de stad Aalst doorheen de jaren verder is geëvolueerd wordt de planningscontext in de eerste fase geactualiseerd. Vervolgens worden de verschillende actoren die een rol spelen in het mobiliteitsbeleid van de stad bevraagd en worden de knelpunten alsook potenties naar boven gehaald. Op basis van dit wordt er gekeken welke informatie beschikbaar en bruikbaar is en wordt er nagegaan of verder onderzoek in het kader van het mobiliteitsplan noodzakelijk is.

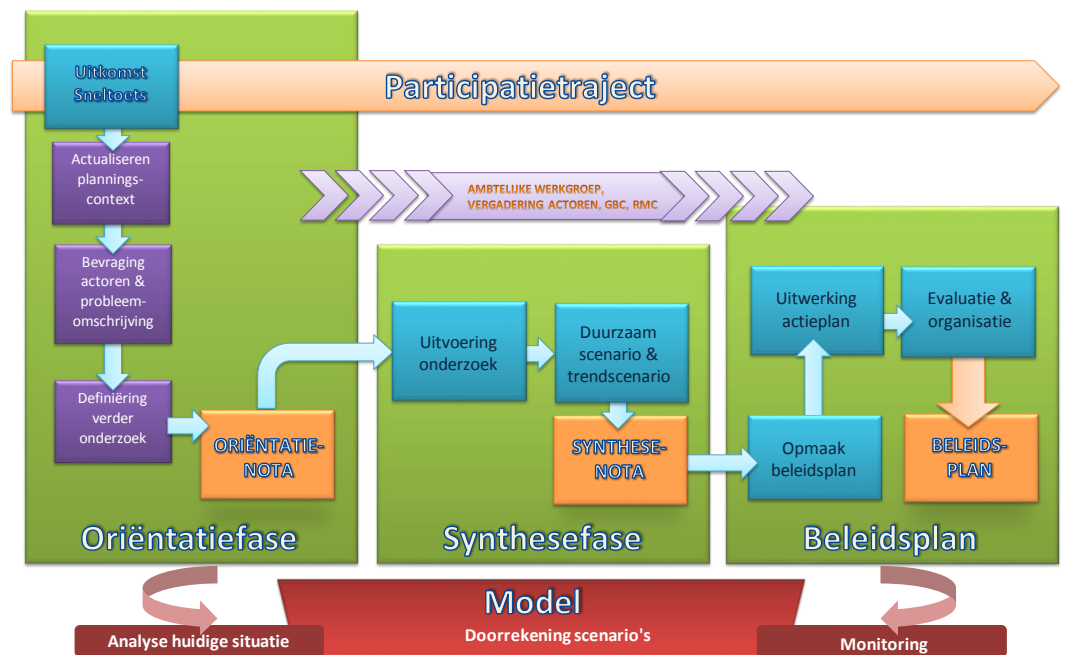
#### 2. Synthesefase

Indien uit de oriëntatienota blijkt dat verder onderzoek nodig is, wordt dit in de synthesefase uitgevoerd. Nadien wordt er een trendscenario opgesteld dat de situatie weergeeft bij een ongewijzigd beleid. Twee duurzame scenario's worden opgemaakt om het mobiliteitsbeleid verder te verduurzamen. Op het einde van deze fase wordt een keuze gemaakt voor een van de voorliggende scenario's.

#### 3. Beleidsplanfase (dit rapport)

Het gekozen scenario uit de synthesefase, wordt in de beleidsplanfase verder uitgewerkt. Dat zorgt voor de opbouw van het beleidsplan. Hieraan wordt een actietabel gekoppeld om het gewenste beleid te bereiken.

Doorheen de verschillende fases loopt het **participatietraject**. Deze vorm van communicatie met andere belangengroepen is hier noodzakelijk om het maatschappelijk draagvlak van de keuzes in het beleidsplan van het mobiliteitsplan van Aalst te verzekeren en waar nodig knelpunten voorafgaand te detecteren en te remediëren.



Ondersteunend aan de opmaak van de verschillende fases van het mobiliteitsplan wordt er een **macroscopisch multimodaal verkeersmodel** opgebouwd. Dit verkeersmodel laat toe om voor de huidige situatie de knelpunten binnen het verkeersnetwerk te berekenen, mogelijke toekomstscenario's door te rekenen alsook de nodige monitoring van het beschreven actieplan uit te voeren door middel van een aantal toekomst analyses.

## 1.2. MACROSCOPISCH MULTIMODAAL VERKEERSMODEL

In het kader van dit mobiliteitsplan voor Aalst wordt er parallel aan de opmaak van de drie verschillende fases van het planningsproces ook een macroscopisch multimodaal verkeersmodel opgemaakt voor het grondgebied van Aalst.

Dit multimodaal verkeersmodel is een **evaluatie-instrument** waarop Aalst kan terugvallen, met het oog op het evalueren en toetsen van het huidig en toekomstig mobiliteitsbeleid. Dit verkeersmodel biedt de mogelijkheid om knelpunten in het huidige verkeersnetwerk te identificeren alsook na te gaan welke impact bepaalde maatregelen zullen hebben op de verkeersstructuur.

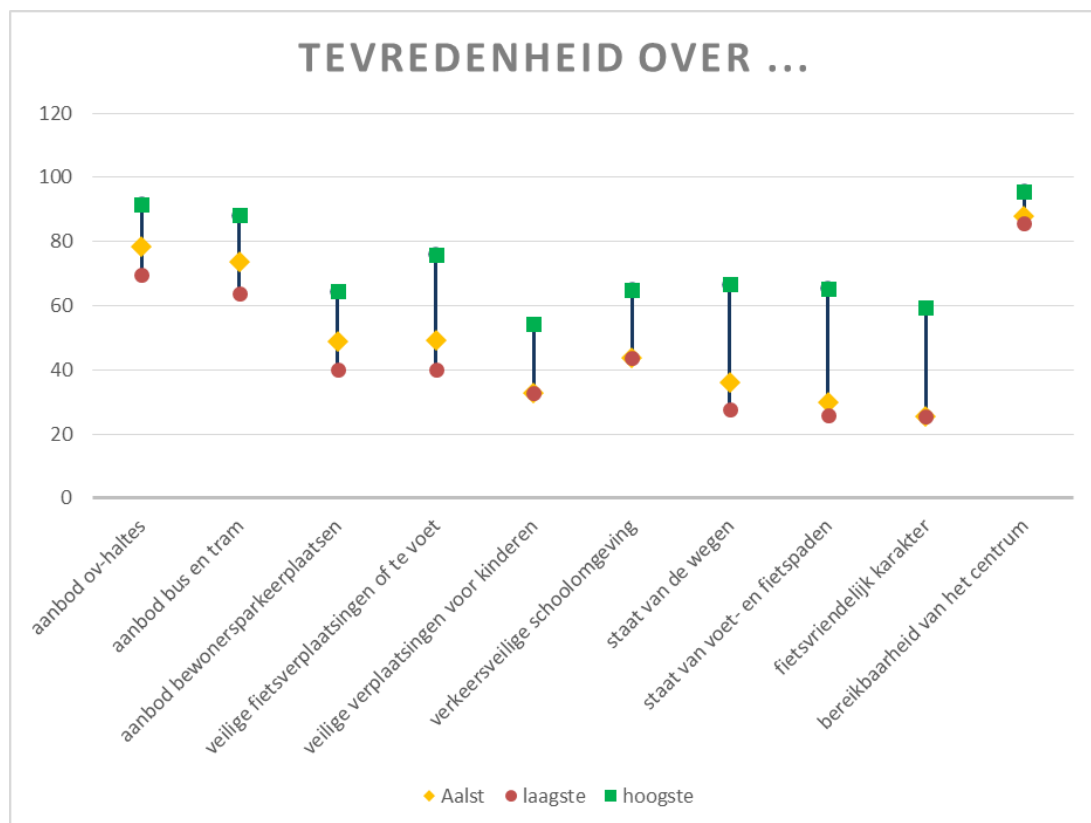
Het gebruik van dit verkeersmodel kan gezien worden als een tool voor de uitwerking en verfijning van het toekomstige mobiliteitsbeleid van Aalst, waarbij de impact van **nieuwe toekomstige ontwikkelingen** en **infrastructuur** kan getoetst worden. Op basis van deze evaluatie kunnen eventuele nieuwe knelpunten worden gedetecteerd.

## 2. KNELPUNTEN EN KANSEN

De knelpunten en kansen uit de synthesenota worden hieronder overgenomen.

### 2.1. KNELPUNTEN

- Ontbreken van een duidelijke hiërarchische wegenstructuur
- Niet optimaal functionerende hoofdstructuur (R41) op het vlak van doorstroming en verkeersveiligheid
- Algemene congestie voor gemotoriseerd verkeer in en rond de binnenstad
- Een zeer beperkt fietsklimaat: afwezigheid van aangepaste infrastructuur, beperkte oversteekbaarheid en comfort voor fietsers, zeer laag fietsaandeel in het woon-schoolverkeer
- Lage commerciële snelheid van het openbaar vervoer in de binnenstad
- Foutparkeren op voet- en fietspaden, bushaltes, ...
- Barrières als weerstand voor fijnmazigheid van wandel en fietsnetwerken
- De inzet en investeringen in autoverkeer hebben een limiet bereikt

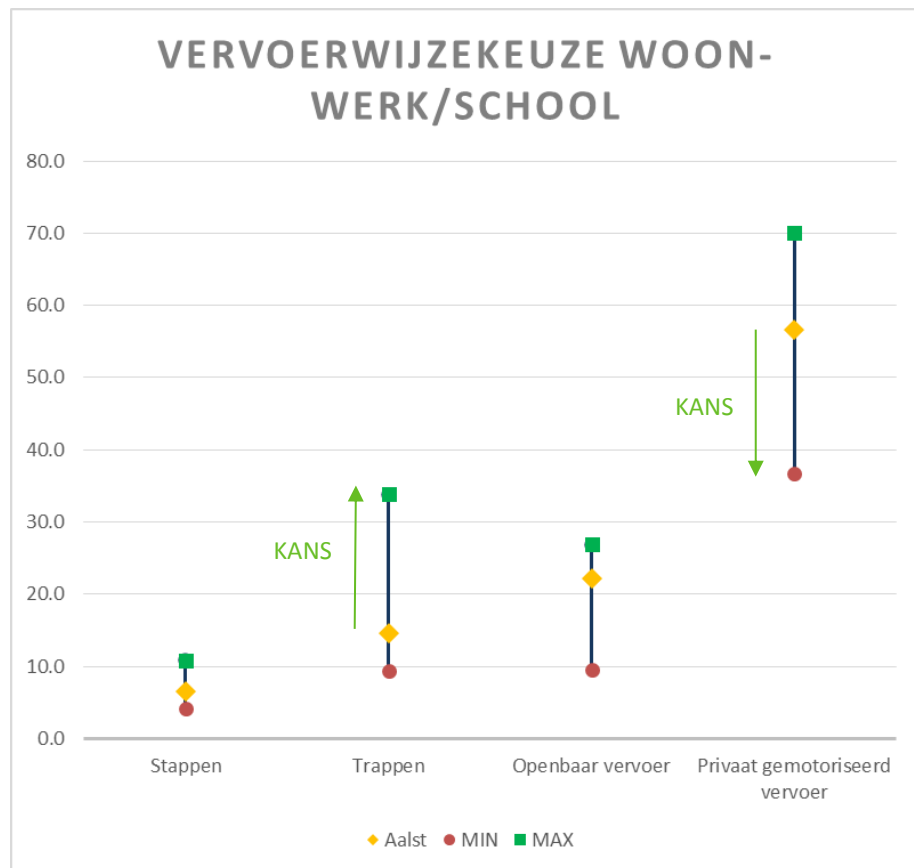


Figuur 1: tevredenheid over verschillende mobiliteitsaspecten in de 13 Vlaamse centrumsteden (stadsmonitor, 2014)

### 2.2. KANSEN

- Aalst is een scholenstad. Daar zit een groot fietspotentieel.
- Er kan een grote stap gezet worden wat betreft fietsvriendelijke infrastructuur

- Optimalisatie van de doorstroming op de R41
- Aanleg van randparkings als alternatief voor de auto tot in de binnenstad
- Uitbreiding autovrije en –luwe zone in de binnenstad
- Situering van Aalst aan de E40
- Situering van Aalst aan de Dender
- Ligging van het station in het centrum van de stad
- Barrières als potentie voor selectieve doorgang van de gewenste modus
- Voldoende aandacht voor het maatgevende ontwerpvoertuig
- Duidelijke structuur voor kort- en langparkeren
- Ten gunste van de algemene bereikbaarheid van de stad kan er nog heel wat winst gehaald worden uit het vervangen van autobereikbaarheid door fietsbereikbaarheid
- Burgemeesterconvenant en klimaatplan als stimulans om de inzet te verschuiven van autogebruik naar gebruik van duurzamere verplaatsingswijzen



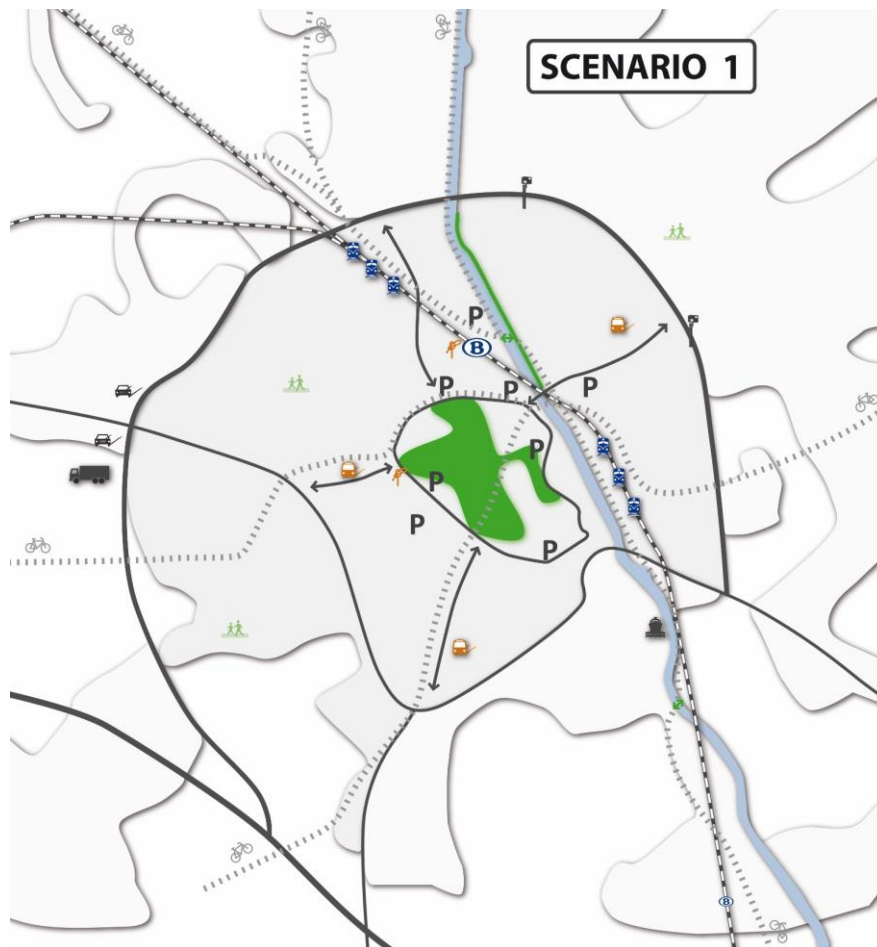
Figuur 2: vervoerswijzekeuze in de 13 centrumsteden (stadsmonitor, 2014)

### 3. MOBILITEITSSCENARIO'S

*In dit hoofdstuk wordt een korte omschrijving opgenomen van de twee scenario's die in aanmerking werden genomen. In de vorige fase van het planningsproces werd gekozen voor scenario 1 met bijkomende bus in tegenrichting in de Burchtstraat zoals omschreven in de synthesenota bij het hoofdstuk consensus. Het volledige beleidsscenario wordt uitgebreid beschreven in hoofdstuk 6.*

#### 3.1. SCENARIO 1

Het eerste duurzame scenario gaat uit van een duidelijkere wegenstructuur in de binnenstad van Aalst. De Wallenring fungeert als eenrichtingslus voor de autobediening van het centrum en de parkings (hiermee wordt ook plaats gemaakt voor andere weggebruikers zoals voetgangers en fietsers). Een aantal in- en uitvalsassen verbinden de Wallenring met de ringweg R41. Buiten deze hoofdstructuren wordt er plaats gemaakt voor de fiets als meest geschikte verplaatsingswijze op korte afstand en voor straten in het kader van de stedelijke leefbaarheid en kindvriendelijkheid. Daartoe wordt in de woonbuurten tussen de hoofdstructuren een circulatieconcept ontwikkeld dat de toegankelijkheid van de wijken verzekert, maar tegelijkertijd het louter door rijden van sluipverkeer beperkt.

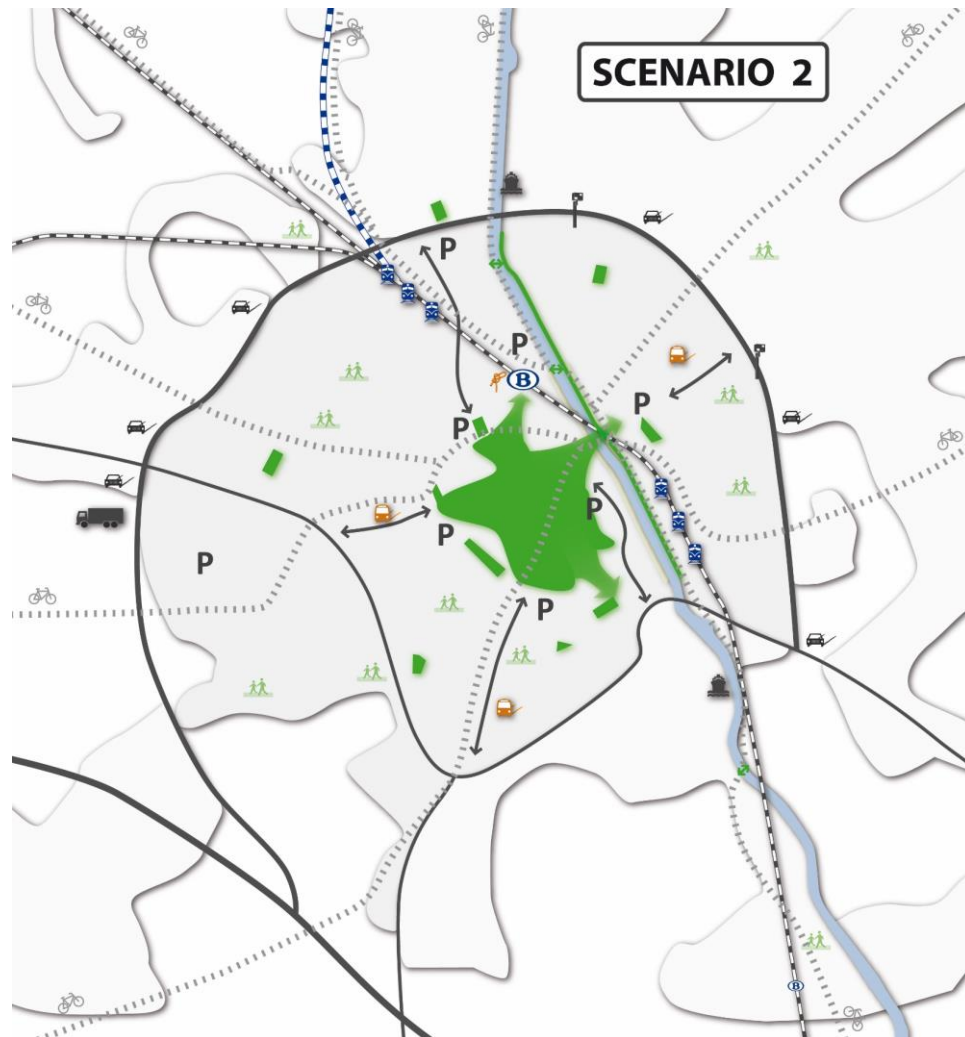


*Figuur 3: conceptuele voorstelling scenario 1*

| Wallenring                                               |   |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------|---|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| W<br>E<br>R<br>K<br>D<br>O<br>M<br>E<br>I<br>N<br>E<br>N | A | Ruimte          | De ruimtelijke structuur wordt afgestemd op een eenrichtingsWallenring<br>Kernversterking binnen Wallenring<br>Woonverdichting tussen Wallenring en R41<br>Wonen aan de Dender<br>Verdichting in de dealkernen<br>Evaluatie mobiliteitseffecten op basis van draagkracht en nabijheid<br>Gedifferentieerde eisen in functie van verstedelijkingsgraad<br>Doorwaadbaarheidstoets                                                                        |
|                                                          |   | Stappers        | Versterking van het bestaande voetgangersgebied<br>Wonen aan het water: Pierre Corneliskaai als wandelboulevard<br>Nieuwe oversteken Dender ikv stationsproject en sluis<br>Vernieuwing dorpspleinen in deelgemeenten<br>Kwaliteitsvolle inrichting voetgangersverbindingen<br>Ondersteuning scholen die schoolstraat willen invoeren<br>Ondersteuning straten die leefstraat willen worden                                                            |
|                                                          | B | Trappers        | Nieuw fietsrouten netwerk<br>Onderzoek naar de invulling van de potentiële routes<br>Opportuniteiten voor conflictvrije oplossingen op kruisingen hoofdroutes<br>Realisatie fietssnelwegen in samenwerking met de provincie<br>Nieuwe fietsinfrastructuur conform vademecum fietsvoorzieningen<br>Stallingaanbod houdt rekening met het stijgende fietsgebruik                                                                                         |
|                                                          |   | OV              | Station als multimodale knoop<br>Duidelijke hiërarchie tussen station Aalst en Erembodegem<br>Busverknoping aan het station<br>Busverkeer afgestemd op Wallenring en in- en uitvalsassen<br>Duidelijke afspraken over medegebruik en busdoorsteken<br>Wijken in de binnenstad bedienen met kleine en schone bussen<br>Onderscheid tussen ontsluiten en verbinden van de dealkernen                                                                     |
|                                                          |   | Privaat vervoer | R41 als verkeersdrager<br>Wallenring als ontsluitingsstructuur binnenstad<br>Tunnelwerken zorgen voor minder wachtrijvorming op R41<br>Hertekening op- en afrittencomplex in kader van veiligheid en duidelijkheid<br>Wijkcirculatieplannen in dense woongebieden buiten de hoofdstructuren<br>Zones 30 in woongebieden<br>Geen nieuwe parkeerplaatsen in het centrum, wel ondergrondse compensatie van parkeerplaatsen die een andere functie krijgen |
|                                                          |   | Vracht          | Lokale vrachtroutes<br>Venstertijden binnen de Wallenring<br>Blijvend inzetten op Dender                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                                                          | C | Flankerend      | Bedrijfsvervoerplannen per bedrijvenzone met reële engagementen<br>Bedrijfsvervoerplan van de stad zorgt voor een voorbeeldrol<br>Ondersteuning voor schoolvervoerplannen<br>Parkeertarifiering in functie van kort en middellangparkeerders in het centrum en langparkeerders aan de rand<br>Snelheidshandhaving in verblijfsgebied en trajectcontrole<br>Blijvende ondersteuning mobiliteitsdienst<br>Jaarlijkse monitoring adhv verkeerstellingen   |

### 3.2. SCENARIO 2

Het tweede duurzame scenario wil een grotere stap zetten op het vlak van duurzame mobiliteit als het eerste. Vanuit nagenoeg alle partijen die reageerden tijdens het participatieproces in oriëntatiefase en synthesefase, komt het signaal dat er nood is aan een duidelijke ommezwaai van het mobiliteitsbeleid naar minder automobilititeit en meer duurzame mobiliteit. De Aalsterse mobiliteit komt vaak negatief in de pers. De stad haalt povere resultaten op het vlak van de bereikbaarheid met en tevredenheid over duurzame modi in bijvoorbeeld de stadsmonitor. Ook de opgevraagde visies van alle actoren binnen de GBC vragen voor een mobiliteitsbeleid dat meer gericht wordt op onder andere de fiets. Gelet op deze zeer sterke en algemene feedback, wordt een tweede scenario opgebouwd met een duidelijkere keuze. Elk vervoersmiddel op de juiste plaats met een focus op bestemmingsverkeer. Dit scenario wil de bereikbaarheid van de stad nog verder opkrikken en tegelijkertijd de leefkwaliteit in de stad vergroten. Op deze manier worden meer mensen naar de stad gelokt. En door in te zetten op te voet, met de fiets en openbaar vervoer geraken er veel meer mensen in de stad om deze nooit te vergeten.



Figuur 4: conceptuele voorstelling scenario 2

| Scenario 2                                               |   |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------|---|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| W<br>E<br>R<br>K<br>D<br>O<br>M<br>E<br>I<br>N<br>E<br>N | A | Ruimte   | <p>Ruimtelijke structuur in kader van groene ontmoetingsplekken en speellinten</p> <p>Kernversterking binnen R41 en N9</p> <p>Relatieversterking met de Dender voor wonen en ontmoetingsplekken</p> <p>Verdichting en ontmoetingsplekken in de dealkernen</p> <p>Evaluatie mobiliteitseffecten op basis van draagkracht en nabijheid</p> <p>Principe van nabijheid als antwoord op groeiend autobezit</p> <p>Gedifferentieerde eisen in functie van verstedelijkingsgraad</p> <p>Autogerichte functies die concurreren met de binnenstad krijgen negatief advies</p> <p>Lagere mobernorm dan die op Vlaams niveau</p>                                                                                                                                                   |
|                                                          |   |          | <p>Actief op zoek naar uitbreiding voetgangersgebied naar station en rechteroever</p> <p>Stad aan het water: wandelboulevard en speellint langs de Dender</p> <p>Nieuwe oversteken Dender ikv stationsproject, sluis en Trangel</p> <p>Verspreide ontmoetingsplaatsen in de binnenstad (stapstenen)</p> <p>Vernieuwing dorpspleinen in deelgemeenten</p> <p>Kwaliteitsvolle inrichting voetgangersverbindingen</p> <p>Samenwerking toegankelijkheidsbureau</p> <p>Schoolstraten worden geleidelijk aan de norm in schoolomgevingen</p> <p>Actief op zoek naar interesse voor leefstraten en kindvriendelijke initiatieven</p>                                                                                                                                           |
|                                                          |   |          | <p>Nieuw fietsroutenetwerk</p> <p>Onderzoek naar de invulling van de potentiële routes</p> <p>Conflictvrije oplossingen op kruisingen hoofdroutes</p> <p>Realisatie fietssnelwegen in samenwerking met de provincie</p> <p>Nieuwe fietsinfrastructuur conform vademecum fietsvoorzieningen</p> <p>Autoluwe centrumas voor fietsverkeer</p> <p>Stallingaanbod anticipeert op het groeiende fietsgebruik</p> <p>Park&amp;Bike</p> <p>Fietsbeleidsplan</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                                          | B | OV       | <p>Station als multimodale knoop</p> <p>Onderzoek naar de potentie voor een reële verbreding van het treinaanbod</p> <p>Busverknoping aan het station</p> <p>Busverkeer via corridors tussen R41 en station</p> <p>Duidelijke afspraken over medegebruik en busdoorsteken</p> <p>Wijken in de binnenstad bedienen met kleine en schone bussen</p> <p>Op de gewenste plaatsen worden busdoorsteken gevrijwaard</p> <p>Onderscheid tussen ontsluiten en verbinden van de dealkernen</p> <p>Toegankelijke uitbouw van de halte accommodatie</p>                                                                                                                                                                                                                            |
|                                                          |   |          | <p>R41 als verkeersdrager</p> <p>In- en uitvalsassen als vlotte toegangen tot de binnenstad</p> <p>Tunnelwerken en uit te werken doorstromingsmaatregelen zorgen voor minder wachtrijvorming op R41</p> <p>Hertekening op- en afrittencomplex in kader van veiligheid en categorisering</p> <p>Wijkcirculatieplannen in dense woongebieden buiten de hoofdstructuren</p> <p>Zones 30 in woongebieden</p> <p>Verlies aan parkeeraanbod op straat compenseren met deelauto's, fietsboxen en bewonersparkeren in centumparkings</p> <p>Openbare parkeerplaatsen in het centrum die een andere functie krijgen, worden gecompenseerd op randparkings</p> <p>Aangename begeleiding van randparking naar binnenstad</p>                                                       |
|                                                          |   |          | <p>Duurzame stadsdistributie</p> <p>Venstertijden binnen de R41 met inschakeling overslagcentrum</p> <p>Vrachtbelevering via Dender en uitbouw ervan</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                                          | C | Goederen | <p>Bedrijfsvervoerplannen per bedrijvenzone met afdwingbare doelstellingen kaderend in klimaatplan</p> <p>Bedrijfsvervoerplan van de stad zorgt voor een voorbeeldrol met effectieve vervanging van voorbehouden parkeerplaatsen in een fietsenstalling</p> <p>Schoolvervoerplannen in alle scholen en in functie van klimaatplan</p> <p>Parkeertarifiering in functie van afstand tot het centrum en bewonersparkeren</p> <p>Mogelijkheid van GAS-boetes voor foutparkeren nagaan</p> <p>Snelheidshandhaving in verblijfsgebied en trajectcontrole</p> <p>Uitbreiding mobiliteitsdienst</p> <p>Jaarlijkse monitoring adhv verkeerstellingen</p> <p>Analyse ongevalgegevens als input voor beleid</p> <p>Opvolging luchtvervuiling van het verkeer in de binnenstad</p> |
|                                                          |   |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

## 4. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

*“Er moet worden aangegeven in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op andere beleidsplannen, inclusief deze van de hogere overheden.” (Richtlijnen Mobiel Vlaanderen – Het gemeentelijk mobiliteitsplan – Fase 3: Beleidsplan)*

### 4.1. RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aalst (GRS) leggen elk op hun eigen schaalniveau de gewenste ruimtelijke structuur vast.

Voorliggend mobiliteitsplan past binnen de ruimtelijke wensbeelden van het RSV waarbij Aalst geselecteerd wordt als regionaalstedelijk gebied gelegen in de Vlaamse Ruit. Op het spoorwegennet wordt Aalst aanzien als hoofdstation en de ontwikkeling van station Denderleeuw, als onderdeel van het regionaalstedelijk gebied Aalst, kan niet ten kosten gaan van Aalst zelf. De primaire wegen worden in het RSV aangeduid. Daarnaast is er ook afstemming met het PRS dat de hoofddorpen en woonkernen aanduidt en de secundaire wegen selecteert.

Tot slot is er ook afstemming met de selecties van deelruimten en deelstructuren uit het GRS. De invulling van de ringweg R41 in dit beleidsplan wijkt wel sterk af ten opzichte van wat in het structuurplan werd opgenomen.

### 4.2. MOBILITEITSPANNEN

Het mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau past binnen de doelstellingen van de mobiliteitsplanning op hoger beleidsniveau en bij de buurgemeenten. De bereikbaarheid waarborgen, iedereen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, de verkeersonveiligheid terugdringen, de verkeersleefbaarheid verhogen, en de schade aan milieu en natuur terugdringen zijn principes die ook doorvertaald worden op het gemeentelijk niveau.

### 4.3. KLIMAATPLAN

De Stad Aalst ondertekende op 25 maart 2014 het Burgemeestersconvenant. Daarmee engageerde zij zich om 20% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten tegen 2020 en te streven naar klimaatneutraliteit tegen 2050. Vanuit de nulmeting (referentiejaar 2011) werd een Sustainable Action Plan (SEAP) opgesteld. Deze SEAP bevat een aantal acties die de Stad Aalst moet uitvoeren om het aangegeven engagement te behalen. Ook op mobiliteitsvlak liggen hier grote uitdagingen die doorvertaald moeten worden in het mobiliteitsbeleid.

## 5. DOELSTELLINGEN

Hieronder worden de operationele doelstellingen uit de synthesesnota overgenomen. In het kader van het mobiliteitsconvenant worden deze een eerste keer geëvalueerd 6 jaar na de vaststelling van het mobiliteitsplan.

### 5.1. BEREIKBAARHEID

- Het bestemmingsverkeer naar Aalst moet vlotter, zowel voor voetgangers, fietsers, als openbaar vervoer. Autoverkeer naar de parkings moet gefaciliteerd worden. Om het verkeer in de binnenstad af te stemmen op die binnenstad, wordt het doorgaand (niet bestemmings-) autoverkeer door het centrum ontraden.
- Voor korte verplaatsingen blijft de fiets het duurzaamste vervoermiddel. Het beleid wil de rol van de fiets herwaarderen en het fietsen in de stad aanmoedigen. Er komen comfortabele en veilige fietsroutes, fietssnelwegen, en bijkomende fietspaden.
- De bovengrondse parkeerplaatsen die een invulling krijgen als vernieuwde pleinen en straten op mensenmaat, worden gecompenseerd in geclusterde parkings. De ondergrondse parking Esplanadeplein is gepland. Het nieuwe parkeeraanbod in de parking Esplanadeplein wordt maximaal gecompenseerd door parkeerplaatsen op maaiveld om te vormen naar kwaliteitsvolle stedelijke ruimte. Nadien wordt het parkeeraanbod in absolute aantallen niet meer uitgebreid binnen het centrum. Een stringent circulatieconcept stuurt/beheerst de verkeersbewegingen van en naar de parkings.
- Comfortabele en rechtstreekse looproutes vanaf de parkings die de te overbruggen wandelafstand aanvaardbaar en aangenaam maken.
- Op de prioritaire busassen stijgt de commerciële snelheid van het openbaar busverkeer naar 20 km/u. In het kader van netmanagement is dat het streefdoel voor lokale verbindingen in stedelijke en grootstedelijke gebieden (haalbaar bij snelheidsregime 30 km/u).
- Bij nieuwe ontwikkelingen is er steeds aandacht voor de multimodale bereikbaarheid door enerzijds de meest geschikte locatie te kiezen en anderzijds de gepaste voorzieningen te treffen.
- De potenties van de trein afstemmen en inschakelen in het wensbeeld van de mobiliteit rond Aalst.
- Het regionale en bovenlokale verkeer wordt maximaal afgewikkeld langs de R41. Daarbij wordt er gestreefd naar een vermindering van de verliestijd.
- De Dender wordt verder ingeschakeld voor aan- en afvoer van goederen.
- De bereikbaarheid van schoolomgevingen te voet en met de fiets krijgt meer ruimte

## 5.2. TOEGANKELIJKHEID

- Voor elke modus wordt de top 5 van bottlenecks aangepakt zonder nieuwe bottlenecks voor andere modi te creëren
- Er komt binnen de 5 jaar na goedkeuring van het mobiliteitsplan 57 kilometer conforme fietsinfrastructuur bij op het fietsroutenetwerk. Dat is ongeveer een derde van de totale lengte van de vooropgestelde functionele fietsroutenetwerken samen (ongeveer 187 km op basis van GIS).
- Toekomstige infrastructuur wordt steeds afgetoetst aan de gewenste ontwerpeisen en gaat nooit onder de minimumvereisten (onteigeningen mogelijk).
- Minstens het autovrije gebied voldoet aan de normen van het vademecum toegankelijk publiek domein. Ook de looproutes tussen centrum en 'uitwisselingspunten (parkings, station) voldoen aan de normen van dit vademecum.
- Er wordt gestreefd naar een duidelijk leesbare verkeersstructuur
- De algemene tevredenheid van de reizigers op het busnet in Aalst stijgt tot 80% aan het einde van de geldigheidsperiode van dit mobiliteitsplan.

## 5.3. VERKEERSONVEILIGHEID TERUGDRINGEN

- Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel. Via doorgedreven analyse van verkeersongevallen wordt een prioriteitenlijst opgesteld voor het aanpakken van gevaarlijke punten of wegvakken. Op basis van deze doorgedreven analyse worden ook de dominante ongevalstypes in kaart gebracht. Aan de hand daarvan kan worden nagegaan waar 'quick wins' gerealiseerd kunnen worden om zo de verkeersveiligheid te verhogen.
- Een verkeerscirculatie die uitgaat van maximale ontvlechting van de hoofdassen voor fietsers en die voor gemotoriseerd verkeer binnen de ringweg R41
- Conflictpresentatie en -regeling op de ontmoetingsplaatsen van verschillende verkeerssoorten met infrastructuur op maat van het gewenste gebruik.
- Wegwerken van de gevaarlijke punten zonder comfortverlies voor fietsers en voetgangers
- Daling van het aantal ongevallen met 10% binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan (referentie is het gemiddelde van de voorbije 3 jaren)
- Daling van het aantal fietsongevallen met 15% (in verhouding tot het fietsgebruik) binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan
- Daling van het aantal ongevallen met doden of zwaargewonden van 20% binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan (referentie is het gemiddelde van de voorbije 3 jaren)
- Voor fietsers en voetgangers worden minstens 5 bijkomende bottlenecks rond onveiligheid weggewerkt (zie fietsbeleidsplan).
- Aan schoolomgevingen worden onveilige situaties vermeden. Nieuwe concepten zoals de schoolstraat kunnen hierop een antwoord bieden.
- Bij elke heraanleg van een weg wordt er bekeken welke verkeersremmende maatregelen er noodzakelijk of mogelijk zijn.

## 5.4. VERKEERSLEEFBAARHEID

- Mobiliteit is geen doel op zich. Het is wel een middel om de stad te doen bruisen. Alle verplaatsingswijzen moeten vlot in het centrum geraken. Anderzijds kan te veel verkeer ook voor overlast zorgen in de stad. Daarom streeft het stadsbestuur naar een verkeersluw stadscentrum. Om de combinatie van een verkeersluw centrum met een vlotte toegang voor bestemmingsverkeer mogelijk te maken, wordt het doorgaand (niet bestemmings-) autoverkeer geweerd uit het centrum. Op deze manier wordt een mobiliteit op maat van de inwoners verkregen.
- Uitbreiding van het autovrije/luwe gebied voor een kern die niet louter verkeersleefbaar is, maar effectief leefkwaliteit biedt.
- Aalst wil investeren in vernieuwde pleinen en straten waar de mensen centraal staan. Een vermindering van het parkeeraanbod op straatniveau geeft plaats aan groene ontmoetingsplaatsen voor jong en oud. De opgeofferde parkeerplaatsen worden gecompenseerd met geclusterde (eventueel ondergrondse) parkeerlocaties in de binnenstad of aan de rand van de stad.
- Door de geleidelijke verschuiving van straatparkeren voor bezoekers naar de geclusterde parkeerplekken wordt parkeerzoekverkeer vermeden, en dit in zowel het centrum als de woonbuurten.
- Verschuiving van vrachtvervoer met grote hinderlijke vrachtwagens naar meer gebruik van de Dender en inschakeling van op maat gemaakte stadsdistributie.

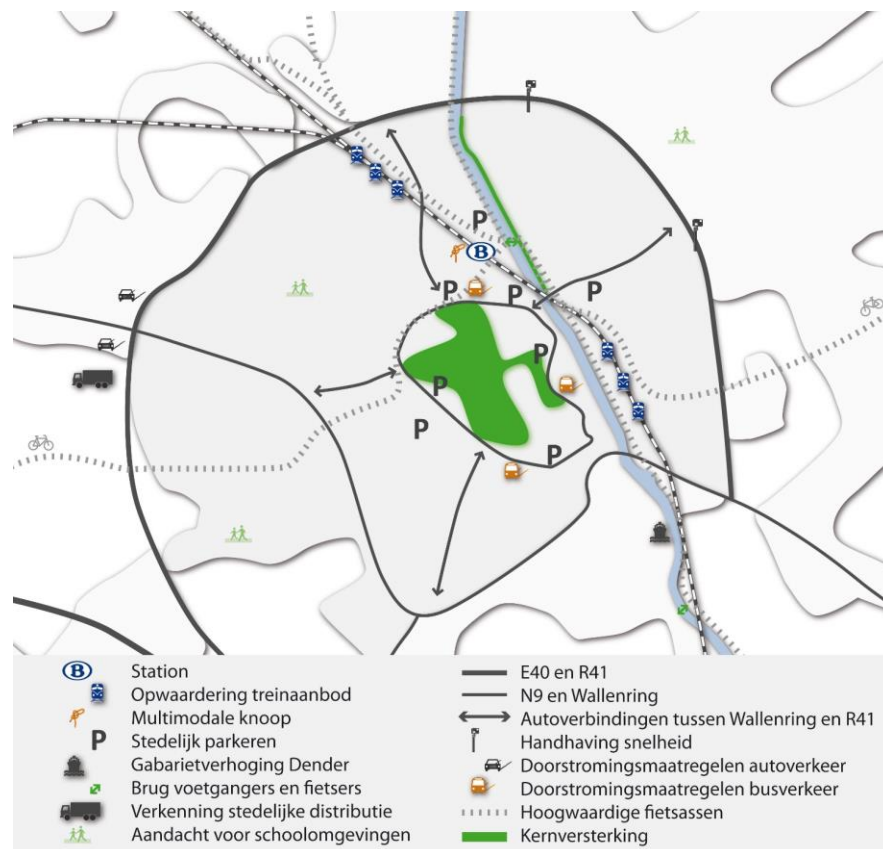
## 5.5. MILIEUEFFECTEN TERUGDRINGEN

- Een verschuiving van de vervoerswijzekeuze bij woon-schoolverkeer naar een vermindering van het autogebruik en een stijging van het fietsgebruik. Het aandeel autoverplaatsingen wordt significant teruggedrongen tegen het einde van de geldigheidsperiode van dit mobiliteitsplan. De eerste meting van de verplaatsingswijze wordt uitgevoerd vlak na de goedkeuring van het beleidsplan, een tweede meting vijf jaar na goedkeuring. De meting wordt uitgevoerd via een bevraging van (de ouders) de schoolgaanden (lager onderwijs, secundair onderwijs, hoger onderwijs) via de scholen.
- De helft van de korte verplaatsingen (tot 5 km) gebeurt te voet of met de fiets.
- Het nieuwe mobiliteitsplan heeft respect voor natuur en omgeving. Daartoe wordt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer doorheen natuurgebieden en andere rustige omgevingen verminderd.
- Terugdringen van het autogebruik in afstemming met het burgemeesterconvenant en het klimaatplan, zijnde een daling van 13,82% CO<sub>2</sub>-uitstoot tengevolge transport.
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen situeren zich op plekken die duurzame vervoersmiddelen stimuleren onder het motto van nabijheid

## 6. BELEIDSSCENARIO VOLGENS DE WERKDOMEINEN A-B-C

In de vorige stap van het planningsproces werd gekozen voor duurzaam scenario 1 met toevoeging van busverkeer in tegenrichting op de volledige Burchtstraat. Dat wordt hieronder verder uitgewerkt.

Het mobiliteitsscenario voor de stad Aalst wil het mobiliteitsgebeuren verduurzamen en de bereikbaarheid garanderen. Er wordt ingezet op een nieuw parkeerplan, op een nieuw fietsbeleidsplan en op een herstructurering van de binnenstad. Daar wordt op de Wallenring eenrichtingsverkeer ingevoerd om meer plaats te geven aan fietsverkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer te optimaliseren. Binnen de Wallenring en in de wijken gesitueerd tussen de (hoofd)ontsluitingsstructuur voor de binnenstad is de auto 'te gast'. Voor die wijken worden wijkcirculatieplannen opgesteld die de toegankelijkheid garanderen, het doorgaand verkeer ontraden of zelfs onmogelijk maken en het autogebruik voor korte interne stedelijke verplaatsing ontraadt. Schoolomgevingen worden ingericht volgens het STOP-principe. De stedelijke distributie wordt verduurzaamd. De eerste vereiste om het aandeel van de fiets te verhogen is het voorzien van kwalitatieve fietsinfrastructuur en –voorzieningen. Het fietsnetwerk wordt grondig aangepakt en de lange afstandsroutes en functionele fietsroutes worden prioritair gerealiseerd zodat fietsen aantrekkelijk(er) en veilig(er) wordt. Een structurele verhoging van het aandeel fietsgebruik voor korte verplaatsingen, heeft ook invloed op de bereikbaarheidskwaliteit van de stad voor weggebruikers voor wie de fiets een minder evidente keuze is (bvb. omwille van de verplaatsingsafstand).



Figuur 5: conceptuele voorstelling beleidsscenario

| Wallenring                                               |   |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------|---|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| W<br>E<br>R<br>K<br>D<br>O<br>M<br>E<br>I<br>N<br>E<br>N | A | Ruimte          | De ruimtelijke structuur wordt afgestemd op een eenrichtingsWallenring<br>Kernversterking binnen Wallenring<br>Woonverdichting tussen Wallenring en R41<br>Wonen aan de Dender<br>Verdichting in de deekernen<br>Evaluatie mobiliteitseffecten op basis van draagkracht en nabijheid<br>Gedifferentieerde eisen in functie van verstedelijkingsgraad<br>Doorwaadbaarheidstoets                                                                         |
|                                                          |   | Stappers        | Versterking van het bestaande voetgangersgebied<br>Wonen aan het water: Pierre Corneliskaai als wandelboulevard<br>Nieuwe oversteken Dender ikv stationsproject en sluis<br>Vernieuwing dorpspleinen in deelgemeenten<br>Kwaliteitsvolle inrichting voetgangersverbindingen<br>Ondersteuning scholen die schoolstraat willen invoeren<br>Ondersteuning straten die leefstraat willen worden                                                            |
|                                                          | B | Trappers        | Nieuw fietsrouten netwerk<br>Onderzoek naar de invulling van de potentiële routes<br>Opportuniteiten voor conflictvrije oplossingen op kruisingen hoofdroutes<br>Realisatie fietssnelwegen in samenwerking met de provincie<br>Nieuwe fietsinfrastructuur conform vademecum fietsvoorzieningen<br>Stallingaanbod houdt rekening met het stijgende fietsgebruik                                                                                         |
|                                                          |   | OV              | Station als multimodale knoop<br>Duidelijke hiërarchie tussen station Aalst en Erembodegem<br>Busverknoping aan het station<br>Busverkeer afgestemd op Wallenring en in- en uitvalsassen<br>Duidelijke afspraken over medegebruik en busdoorsteken<br>Wijken in de binnenstad bedienen met kleine en schone bussen<br>Onderscheid tussen ontsluiten en verbinden van de deekernen                                                                      |
|                                                          |   | Privaat vervoer | R41 als verkeersdrager<br>Wallenring als ontsluitingsstructuur binnenstad<br>Tunnelwerken zorgen voor minder wachtrijvorming op R41<br>Hertekening op- en afrittencomplex in kader van veiligheid en duidelijkheid<br>Wijkcirculatieplannen in dense woongebieden buiten de hoofdstructuren<br>Zones 30 in woongebieden<br>Geen nieuwe parkeerplaatsen in het centrum, wel ondergrondse compensatie van parkeerplaatsen die een andere functie krijgen |
|                                                          |   | Vracht          | Lokale vrachtroutes<br>Venstertijden binnen de Wallenring<br>Blijvend inzetten op Dender                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                                                          | C | Flankerend      | Bedrijfsvervoerplannen per bedrijvenzone met reële engagementen<br>Bedrijfsvervoerplan van de stad zorgt voor een voorbeeldrol<br>Ondersteuning voor schoolvervoerplannen<br>Parkeertarifiering in functie van kort en middellangparkeerders in het centrum en langparkeerders aan de rand<br>Snelheidshandhaving in verblijfsgebied en trajectcontrole<br>Blijvende ondersteuning mobiliteitsdienst<br>Jaarlijkse monitoring adhv verkeerstellingen   |

## 6.1. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

### 6.1.1. *RUIMTELIJKE PLANNING*

De ruimtelijke structuur houdt rekening met een eenrichtings-Wallenring. Er wordt gewerkt aan kernversterking van het gebied binnen de Wallenring en aan kwaliteitsvolle verdichting van het woonweefsel tussen de Wallenring en de R41 (rekening houdende met de draagkracht). Daarbij ligt een grote focus op het wonen aan de Dender. Het versterken van de relatie met de Dender (wonen aan het water) krijgt volop invulling. Daarvoor wordt een ontwikkelingskader Dender opgesteld. Ook in de deekernen ligt de nadruk op kwaliteitsvolle verdichting. Ontwikkelingen situeren zich binnen de kernen en niet daarbuiten. De open ruimte wordt gespaard, mede om bundeling van mobiliteitsstromen mogelijk te maken. De functies worden afgestemd op het mobiliteitsgebruik: autogerichte functies worden gesitueerd aan de wegen met hogere categorie.

Nieuwe ontwikkelingen hebben steeds een impact op de mobiliteit. De mobiliteitseffecten moeten daarom tijdig ingeschat en geëvalueerd worden. Voor het uitgangspunt van de ontwikkeling worden volgende twee aspecten nagegaan:

- De draagkracht van de verkeersinfrastructuur
- Het gewenste principe van nabijheid om duurzame verplaatsingswijzen alle kansen te geven
- STOP-principe zodat ontwikkelingen vlot kunnen aansluiten op assen van het openbaar vervoer of het fietsnetwerk

Bij een positieve evaluatie van deze twee aspecten kan de ontwikkeling doorgaan en wordt bekeken in hoeverre de ontwikkelaar kan bijdragen aan het gebruik van de duurzame modi.

De stad Aalst heeft momenteel een verordening voor meergezinswoningen met aandacht voor parkeren. Deze wordt uitgebreid naar meerdere types van ontwikkelingen. Daarbij worden de eisen voor alle vervoersmodi gedifferentieerd naargelang de verstedelijkingsgraad.

Bij nieuwe ontwikkelingen en reconversies wordt steeds een 'doorwaadbaarheidstoets' ingelast. Daarbij worden de mogelijkheden voor fiets- en voetgangersdoorsteken nagegaan om verplaatsingsafstanden te verkorten en het principe van nabijheid verder te ondersteunen. De doorsteekjes worden zo ingericht dat ze herkenbaar zijn en een beeldkwaliteit/belevingswaarde hebben en aldus ook 'sociaal veilig' zijn.

### 6.1.2. *STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT*

Een overzicht van de grotere ruimtelijke projecten met aanzienlijke impact op mobiliteit wordt hieronder opgenomen.



*Figuur 6: Overzicht grotere ruimtelijke projecten*

Het project **Siesegemkouter** voorziet de realisatie van een industrieel-ambachtelijke zone, alsook een crematorium. Het toegangscomplex wordt aangelegd samen met de tunnelwerken. Deze ontwikkeling, die meer op gemotoriseerd verkeer is afgestemd, werd gelokaliseerd nabij de hoofdweg R41 en E40. De impact op de kern van Nieuwerkerken wordt bekeken in een aparte studie.

De stad Aalst plant belangrijke stadsvernieuwingsprojecten in het stadsdeel Noord, ter hoogte van de **Tragel**. Zowel de functies wonen, kantoor als retail worden hier voorzien. De aanleg van de nieuwe Tragelweg, met een rechtstreekse verbinding tussen de R41 en de nieuwe pendelparking, creëert kansen om de zachte verbindingen tussen het gebied en het stadshart te ondersteunen.

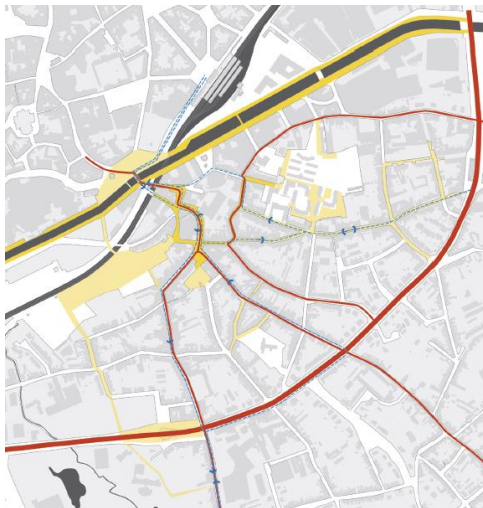


De **stationsomgeving** wordt ontwikkeld als een knooppunt van openbaar vervoer, maar ook als kantoorlocatie. Het gaat om een compleet stadsvernieuwingsproject dat als hefboom wil werken voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de Denderomgeving doorheen het stadscentrum van Aalst. Doelstelling voor de Denderomgeving is de realisatie van een “waterfront” aan de Dender, waarbij de Dender terug een volwaardig deel wordt van het stedelijk leven. De stationsomgeving wordt uitgebouwd als een goed functionerend multimodaal knooppunt met hoogwaardige dienstverlening voor alle gebruikers. De stationsomgeving wordt functioneel opgeladen met diverse stedelijke activiteiten. Er komt ook een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Dender ter hoogte van het station. Aansluitend op deze brug wordt ook een nieuwe fietsenstalling gepland.

Het **‘Ontwikkelingskader Dender’** legt de randvoorwaarden vast voor de transformatie van de Denderoevers en stedelijke voorzieningen er langs tot een dynamische en kwalitatieve stedelijke ruimte. Om de relatie met de Dender maximaal te benutten worden de Denderkaaien heringericht met nadruk op het verblijfskarakter. De verkeersfunctie van de Denderkaaien wordt afgebouwd.

Het RUP **Uitbreiding Stadspark** staat voor een stedelijke woonontwikkeling langs de Dender in de omgeving van de Electrabel-site, een evenementenweide, een nieuwe stuwsuis op de Dender en een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Dender. Er wordt gestreefd naar een compacte ontsluiting van het gebied.

Het **Masterplan Albrechtlaan** schept het kader voor de stadsvernieuwing in het oostelijke



deel van het centrum. Het is een sterke visie voor de opwaardering met strategische projecten, ondernemerszone, zorgwoning, evenementenpark, zwembad, Molenbeekvallei, ... Binnen dit kader gebeurden ook een aantal uitspraken omtrent mobiliteit. De heraanleg van de Moorselbaan als veilige eenrichtingsstraat werd alvast gerealiseerd. Daarnaast werden er twee hoofdlussen voorgesteld binnen de wijk. De overige woonstraten worden op die hoofdlussen aangetakt. Op deze manier wordt de druk van gemotoriseerd verkeer op de veiligheid en de leefbaarheid in de wijk beperkt.

Dit masterplan is een indicatief document. In het categoriseringsplan werd afgeweken van de in het

masterplan voorgestelde ontsluitingsinfrastructuur.

Deze indeling geeft reeds gedeeltelijk invulling aan het principe van voorliggend mobiliteitsplan voor de opmaak van wijkcirculatieplannen. In dat opzicht kan een eerste wijkcirculatieplan opgemaakt worden in dit stadsdeel. In navolging van het Masterplan worden RUP's opgemaakt.

Het project **Schotte** omvat de bouw van de nieuwe sportaccommodatie aan de Kapellekensbaan. Als sportsite moet er vanzelfsprekend ook voldoende aandacht gaan naar een vlotte en veilige bereikbaarheid te voet en met de fiets.

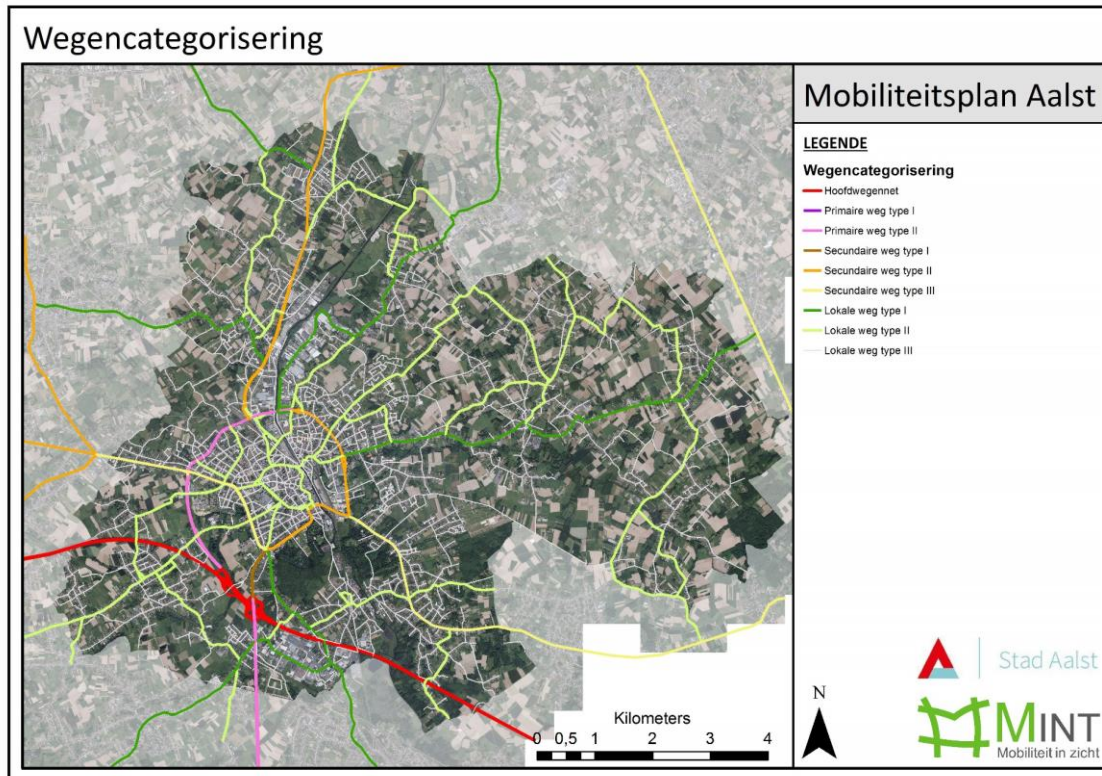
Voor het stedelijk woongebied **Immerzeeldreef** werd een globaal inrichtingsplan en een beeldkwaliteitsplan opgemaakt. De Stad Aalst wil van dit gebied een strategisch voorbeeldproject maken waarin de kwalitatieve en duurzame ontwikkeling van het gebied vooropstaat. Bijzondere aandacht gaat naar de invulling van de openbare ruimte: open ruimte en groen, parkeren en ontsluiting van het verkeer, fijnmazigheid en verbindingen langzaam verkeer (doorwaadbaarheid). Het plan zal resulteren in een duidelijk kader dat in een RUP gegoten wordt waarmee ontwikkelaars rekening moeten houden.

Door de kern van Erembodegem rijdt heel wat sluipverkeer. Meer dan de helft van het verkeersvolume is doorgaand verkeer. Het terug dringen van de overlast ervan wordt mede verwerkt bij de opmaak van het **masterplan Erembodegem**. Binnen dat masterplan zal ook de barrièrewerking van lijninfrastructuren (Dender, spoor, E40) op langzaam verkeersverbindingen een belangrijk focuspunt zijn.

De uitbreiding van het **Kravaalbos** is een prioriteit voor de stad Aalst. Het is de bedoeling om dit historisch bos uit te breiden en in ere te herstellen. Vanuit de discipline mobiliteit wordt hieraan bijgedragen door binnen het bos(uitbreidings)gebied op zoek te gaan naar lokale wegen type III die opgeheven kunnen worden of omgevormd kunnen worden tot Trage Weg. In de deekernen die toegang geven tot het Kravaalbos, zal aandacht besteed worden aan de inrichting van 'inwandelpunten'. Dit zijn plekken waar bezoekers hun voertuig (auto of fiets) kunnen achterlaten om van daaruit het bosgebied te verkennen. Deze voorzieningen kunnen op minder drukke momenten (bvb. weekdagen) aangewend worden voor lokaal gebruik.

In Hofstade is een grote verkaveling gepland. Project **Weyveld** omvat 180 à 200 (sociale) woningen. In de deelgemeente zijn nog een aantal andere kleinere verkavelingen gepland. Ze liggen allemaal op fietsafstand van het centrum van Aalst en voldoen dus aan het principe van de nabijheid. Bovendien zorgt een directe connectie met de fietssnelweg F43 voor een vlotte fietsverbinding richting Aalst.

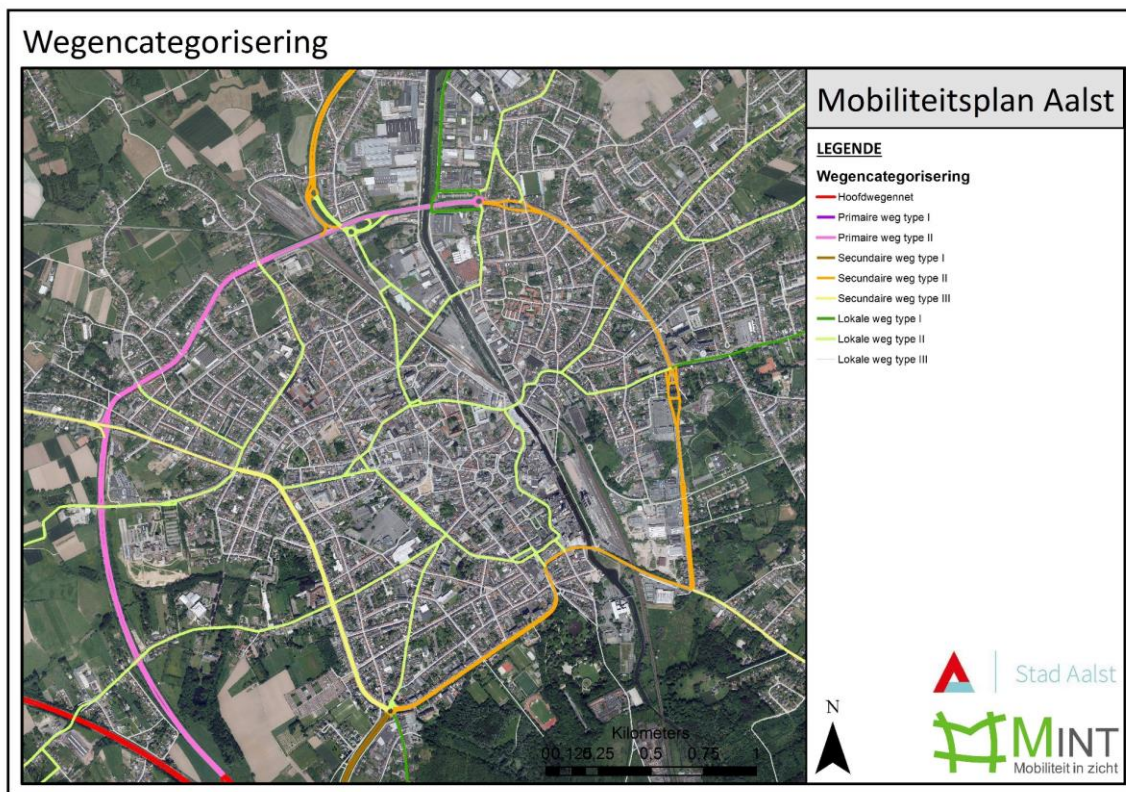
### 6.1.3. CATEGORISERING VAN WEGEN EN DE RUIMTELIJKE GEVOLGEN



Figuur 7: wegcategorisering grondgebied Aalst

Ten opzichte van de eerdere versie voor de wegcategorisering in de synthesesnota, is de categorisering van volgende wegen/assen gewijzigd:

- as Kortenhoekstraat-Zijpstraat/Karel Van der Slotenstraat-Steenweg op Aalst in Hofstade wordt geselecteerd als lokale weg type I: verbinding naar hoofddorp Lede, af te stemmen met gemeente Lede
- as Pachthofstraat-Migrostraat (Dendermonde) wordt geselecteerd als lokale weg type I (vanaf de aansluiting van de 'omleiding N41): overeenkomstig de selectie als lokale weg type 1 in Dendermonde
- as Waterstraat-Babbelaarstraat-Overbroekstraat wordt geselecteerd als lokale weg type II
- de as Nieuwbroekstraat-Maal wordt geselecteerd als lokale weg type II
- de as Raymond Uyttersprotstraat-Leirekensstraat-Geensbeekstraat wordt geselecteerd als lokale weg type II
- as Paardendries-Rozendreef wordt geselecteerd als lokale weg type II
- Capucienenlaan wordt geselecteerd als secundaire weg type III overeenkomstig selectie op provinciaal niveau



*Figuur 8: Wegencategorisering Aalst centrum*

De wegcategorisering geeft aan de verschillende wegen een functie en schept zo een kader voor de inrichting ervan. De **primaire weg** type II op de ringweg R41 zorgt voor de ontsluiting van het stedelijk gebied Aalst en de bedrijventerreinen. Bovendien kan op deze manier ook naar de toekomst, met de geplande ontwikkelingen in stadsdeel-noord, een antwoord geboden worden op de noden die er vanuit die ontwikkelingen worden gesteld. De tunnelwerken en het viaduct geven invulling aan deze categorisering. Ook de N45 ten zuiden van de E40 is een primaire weg. De N45 ten noorden van de E40 is een secundaire weg type I ter verbinding van het zuiden van Aalst met de E40. De aansluiting naar de R41 is aldus van hogere categorie dan die naar de N45.

Het oostelijk deel van de ringweg R41 en de Parklaan zijn **secundaire wegen** type II. Zij zorgen voor de ontsluiting van alle functies in het oosten van Aalst. Tegelijkertijd behouden zij de aanliggende woonfunctie. Naar het noorden loopt nog de N41 met de omleidingsweg langs Gijzegem als secundaire weg type II ter ontsluiting van de noordelijke regio's. De N9 ten westen en ten oosten van de R41 werden aangeduid als secundaire wegen type III voor hun ontsluitende functie en hun belangrijke functie voor openbaar vervoer.

De **lokale verbindingswegen** lopen in de verschillende windrichtingen:

- Noordoosten: Eendrachtstraat – Victor Bocquéstraat – Wijngaardveld – Grote Baan
- Oosten: N411
- Zuiden: N405
- Zuidwesten: N460 – Industrielaan

De N9 binnen de R41 is ook een lokale verbindingsweg gelet op zijn belangrijke verbindingfunctie voor de binnenstad.

Daartussen worden de **lokale ontsluitingswegen** aangeduid (zie kaart van de wegcategorisering). Voor de binnenstad gaat het over de Wallenring en de in- en uitvalsassen. Erembodegem wordt zowel in oostelijke als in westelijke richting ontsloten.

De **overige wegen** hebben louter een toegangverlenende functie naar de aanliggend percelen. Op deze manier wordt een duidelijke hiërarchie ingebouwd en kunnen keuzes met betrekking tot maatregelen en inrichtingen gemaakt en verantwoord worden.

De voorgestelde categorisering sluit aan bij de voorstellen die verder voor de verkeersnetwerken geformuleerd worden. De **gevolgen** van deze categorisering situeren zich vooral op het vlak van leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Aalst en de gebieden tussen de geselecteerde assen. Er zal door de mobiliteitsbegeleider een afstemming gebeuren van de wegcategorisering in de buurgemeenten. Voor een aantal bovenlokale wegen wordt een aanpassing van de wegcategorie gevraagd (zie hfst 8).

## 6.2. WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

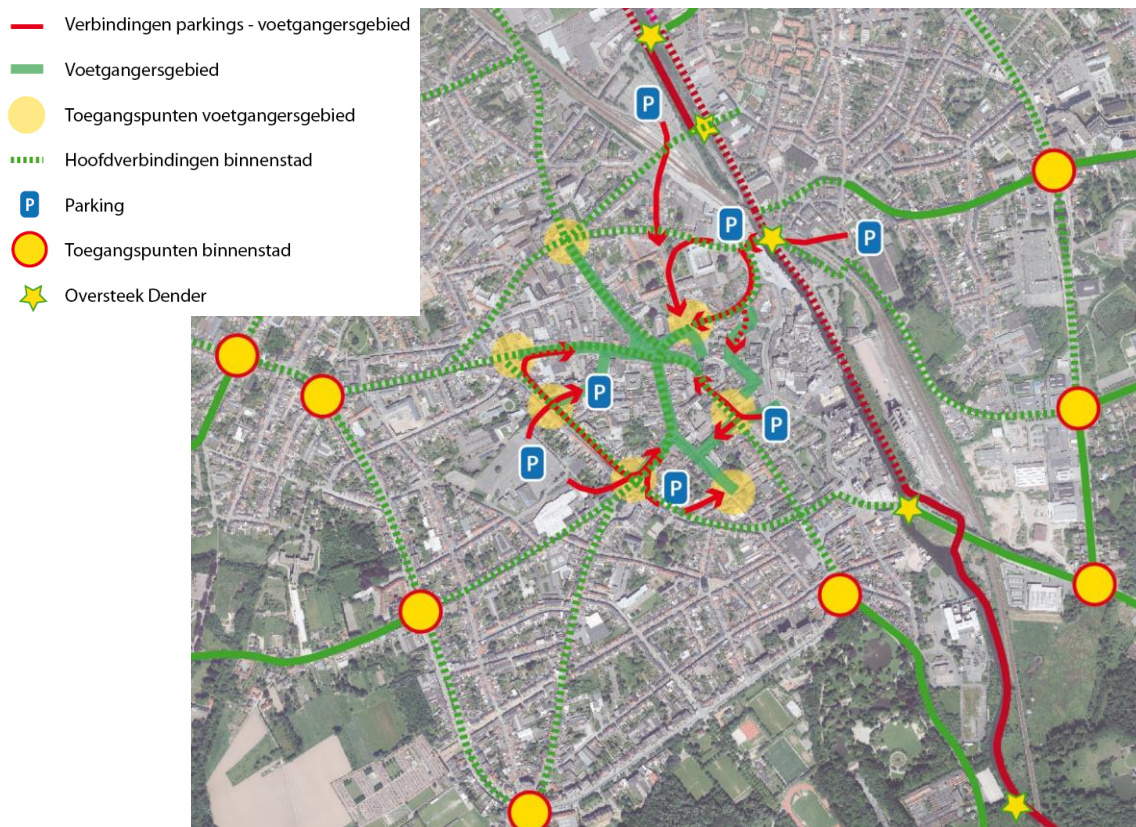
### 6.2.1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Het centrum van Aalst heeft een ruim **voetgangersgebied**. De kwaliteit ervan wordt bewaakt en verder versterkt. Indien er zich opportuniteiten voordoen, past een uitbreiding binnen de mogelijkheden. Handhaving van het voetgangersgebied zal worden aangepakt. De huidige paaltjes zijn verouderd. Voor het hele centrum gebeurt een screening naar toegankelijkheid: de opmaak van een Steegjesplan moet de fijnmazigheid voor voetgangers verder uitbouwen. De stad onderzoekt samen met de handelaars de beleveringsalternatieven voor de binnenstad. Het sturen van het logistiek verkeer kan de beleving van het stadscentrum al positief beïnvloeden.

Aalst aan de **Dender** en wonen aan het water vragen een versterking van de Dender als ontmoetingsplek. Conform het masterplan Stationsomgeving wordt doorgaand verkeer over de Pierre Corneliskaai ontmoedigd en komt er een nieuwe oversteek over de Dender ter hoogte van het station. Ook aan de nieuwe sluis komt een voetgangers- en fietsersbrug over de Dender.

In de dealkernen is het de bedoeling om de openbare ruimte in de kernen te vernieuwen. In Baardegem is de uitvoering van de herinrichting van de N411 gepland. Voor Erembodegem is een Masterplan in ontwikkeling. In Gijzegem is de vernieuwing van de Pachthofstraat gekoppeld aan de realisatie van de omleidingsweg (die deel uitmaakt van de secundaire wegverbinding N41 tussen Aalst, Dendermonde en Sint-Niklaas. Daarnaast zullen ook de kernen van Hofstade en Herdersem worden aangepakt.

De routes naar het voetgangersgebied (zie Figuur 9) worden gescreend op belevingskwaliteit en comfortniveau. Ook **looproutes** tussen verschillende (openbare) functies, richting de scholen en de link met de randparkings krijgen de aandacht. Deze looproutes moeten 'kind- en seniorproof' zijn.



Figuur 9: belangrijkste schakels in het voetgangersnetwerk

In de deeltkernen is er ook aandacht voor het voetgangersnetwerk. Voetgangers krijgen steeds voldoende ruimte conform het vademecum voetgangersvoorzieningen. Bij de heraanleg van het openbaar domein zullen de vademeca 'toegankelijkheid' en 'voetgangersvoorzieningen' de leidraad zijn. De toegankelijkheid van de bushaltes is daarbij een specifiek aandachtspunt.

Er is een trage wegenplan voor een groot deel van de wijk Faluintjes. De actietabel die hieruit voortvloeide wordt uitgevoerd. Het is de bedoeling om stelselmatig het hele grondgebied te screenen op trage wegen in samenwerking met de vzw trage wegen. Eerst komen Herdersem en Gijzegem aan bod.

Het concept van de **schoolstraat** werd bij wijze van proef geïntroduceerd in de deelgemeente Meldert. Er zal een beleidskader worden uitgewerkt ten behoeve van scholen die in het concept van de schoolstraat willen meestappen. Scholen die zich engageren, krijgen de nodige omkadering en ondersteuning. Naast het concept van de schoolstraat in schoolomgevingen bestaat er ook de **leefstraat** in woonomgevingen. Ook voor dit concept worden de bewoners van een straat ondersteund indien er voldoende engagement/draagvlak aanwezig is. De stad Aalst voert eveneens een specifieke studie 'kindvriendelijke ruimte' uit. Daarin wordt voldoende aandacht besteed aan zelfstandige verplaatsingen van kinderen. Het concept 8-80 zal hiervoor inspiratie bieden (<http://www.citylab.com/cityfixer/2012/01/8-80-problem-designing-cities-young-and-old/959/>).

## 6.2.2. FIETSROUTENETWERK

Er zijn zeer veel argumenten en onderbouwingen voor een sterker fietsbeleid. Een sterk fietsbeleid omvat vele facetten. Om al deze facetten volwaardig aan bod te laten komen, zal de stad binnen het jaar na goedkeuring van het mobiliteitsplan een apart fietsbeleidsplan opmaken. Het kader voor de opmaak van dat plan wordt binnen dit mobiliteitsplan gecreëerd. Fietsbeleid staat immers niet op zichzelf. Het is een belangrijk onderdeel van het algemene mobiliteitsbeleid en heeft raakvlakken met nagenoeg alle andere beleidsdomeinen.

### Fietsroutenetwerk

---

Een eerste kader voor het fietsbeleid is de uitbouw van een aantrekkelijk **fietsnetwerk**. Dat wordt hiërarchisch opgebouwd: fietssnelwegen, langeafstandsfietspaden, bovenlokale functionele fietsroutes, lokale functionele fietsroutes en slimme schakels. Voor Aalst wordt uitgegaan van een radiale routestructuur.

Het netwerk langeafstandsfietspaden (LAF) is een breedmazig net langs rivieren, kanalen en (oude) spoor en trambeddingen. Het netwerk wordt gekenmerkt door zijn hoge comfort en uniforme bewegwijzering. De Provincie wenst prioriteit te geven aan een selectie van de meest functionele assen uit dit LAF en in te richten als fietssnelwegen. Ze hebben als doel om regionale verplaatsingen over langere afstanden te faciliteren (mede ondersteund door de komst van de elektrische fiets) aan de hand van hoogwaardige verbindingen. Alle (Oost-)Vlaamse steden en economische knooppunten dienen verankerd te worden in dit fietssnelwegennetwerk.

Verschillende fietssnelwegen komen samen in Aalst, met het station als knooppunt:

- F2 Gent – Aalst – Brussel: langs de spoorweg naar Lede/Gent, via de noordoostkant van de sporenbundel langs de Kerrebroekstraat onder de R41 tot aan het station, via de nieuwe fietsbrug over de Dender langs de rechteroever van de Dender verder richting Denderleeuw en Brussel
- F27 Aalst – Londerzeel (en verder aansluiting richting Mechelen): de Leirekensroute
- F43 Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas: vanaf het station via de oostkant van de sporenbundel onder de R41 en over het oude treinspoor naar Dendermonde
- F414 Aalst – Zottegem: vanaf het station via Stationsstraat – Esplanadeplein – Vrijheidstraat – Vredeplein – Arbeidstraat – Marktweg aansluiten op de trage weg ten zuiden van het ASZ. Via de fietstunnel onder de R41 Siesegemlaan naar de Merestraat en verder richting Zottegem.
- F220 Aalst – Asse – Brussel: vanaf de Leirekensroute een aftakking in zuidoostelijke richting in de omgeving van de Affligemdreef (trace in onderzoek).

Samen met de provincie wordt het netwerk van fietssnelwegen gerealiseerd op het terrein (zie [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be) ).

De **bovenlokale functionele fietsroutes** (BFF) werden vastgelegd door de provincie in opdracht van het Vlaams Gewest. Het netwerk is opgebouwd uit hoofdroutes en bovenlokale functionele fietsroutes. Het is de intentie om de fietssnelwegen 1:1 af te stemmen met de hoofdroutes van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). De laatste stand van zaken is steeds terug te vinden op de website van de provincie ([www.gisoost.be](http://www.gisoost.be) ).

Op basis van de inspraak en na afstemming met de beleidsactoren wordt een samenhangend bovenlokaal functioneel fietsnetwerk verkregen (zie Figuur 10). Er zijn een aantal wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie:

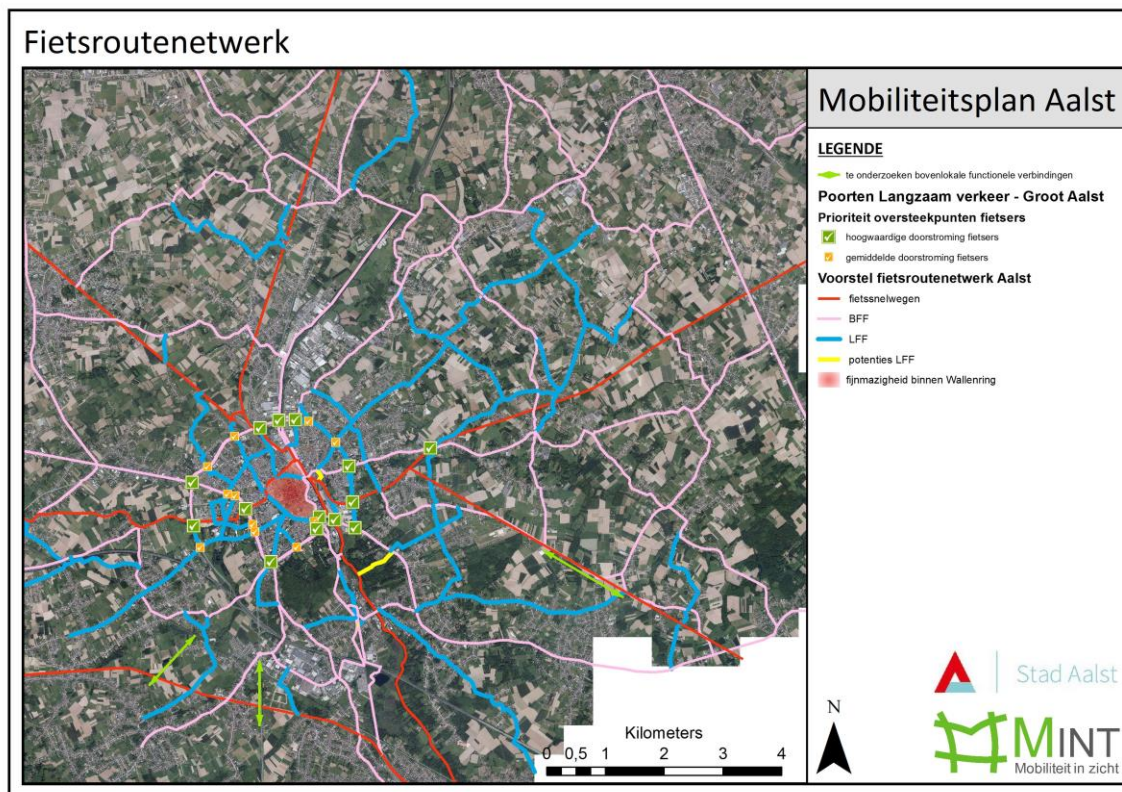
- Opwaardering van de spoorlijn Aalst – Lede (F2) tot hoofdroute BFF
- Désiré de Wolfstraat
- Burchtstraat – Alfred Nichelsstraat tussen N9 en Wallenring
- Beide oevers van de Dender ten noorden van de Sint-Annabrug tot aan de R41
- Eendrachtstraat
- R41 tussen N9 en aansluiting op fietstunnel onder R41 net ten zuiden van ASZ
- Toevoeging Churchillsteenweg als directe schakel tussen de gemeente Haaltert, de regionale bedrijvenzone en de stad Aalst
- Opname van de link tussen Erembodegemstraat en fietssnelweg F2 over de Dender
- Schrapping van de R41 tussen de rotonde Verbrandhofstraat en de N9
- Schrapping Binnenstraat – Boetermelkstraat – Pontweg

Het BFF verknoopt aan het station.

Buiten het stadscentrum wordt het BFF verder verfijnd met **lokale functionele fietsroutes** (LFF). Op basis van de workshops en na input van de beleidsactoren werd een samenhangend netwerk bekomen (zie Figuur 10).

Binnen de Wallenring, in het **stadscentrum** worden geen fietsroutes aangeduid. Daar worden alle straten fietsvriendelijk ingericht, is de auto louter te gast met een aangepaste snelheid en wordt het netwerk zo fijnmazig mogelijk gemaakt.

Het eenrichtingsverkeer op de Wallenring maakt plaats voor een ruime fietsring.



Figuur 10: Fietsrouten netwerk Aalst

### Inrichtingsprincipes

Op **fietsnelwegen** wordt gestreefd naar eenzelfde comfort voor fietsers zoals automobilisten dat krijgen op autosnelwegen. Met volgende hoofdeisen gebeurt de inrichting van de fietsnelwegen zoals vastgelegd in het Vademecum Fietsvoorzieningen:

- Inrichting conform de huisstijl van fietsnelwegen zoals die werd afgesproken met alle provincies.
- Ontwerpsnelheid van 30km/u langs een autovrije/-luwe as
- Directe verbinding zonder omwegen
- Geen oponthoud: voorrang aan kruisingen met lokale wegen, ongelijkvloerse kruisingen met hoger gecategoriseerde wegen.
- Ondergrond met de minste weerstand: asfalt
- Voldoende breedte (basisnorm 4 meter, minimum 3 meter)
- Verlichting en andere comfortmaatregelen zoals schuilmogelijkheden en groene windschermen, ...

Op het **bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk** staat de uitbouw van comfortabele fietsroutes voorop. Het wordt verder uitgebouwd conform het vademecum fietsvoorzieningen.

Het **lokale functionele fietsnetwerk** wordt opgebouwd met verschillende fietsvriendelijke maatregelen, niet per se enkel fietspaden:

- conforme fietspaden

- autoluwe straten
- fietsstraten
- fietsen in tegenrichting
- trage wegen
- slimme schakels

Een specifiek geval is de **Wallenring**. Daar worden de bestaande twee rijstroken omgevormd tot (zie ook hoofdstuk 6.2.4):

- een rijstrook in tegenwijzerzin voor gemengd verkeer
- een rijstrook in wijzerzin voor exclusief fietsverkeer, voor fiets- en busverkeer, of voor gemengd verkeer, al naargelang het segment

**Buiten het fietsnetwerk** zijn er vanzelfsprekend ook nog fietsmaatregelen noodzakelijk. In het algemeen worden volgende principes vooropgesteld:

- gemengd verkeer op lokale wegen type III, met een snelheidsregime van maximaal 50 km/u
- gemengd verkeer in de kernen, met een maximal snelheidsregime van 50 km/u
- verhoogd aanliggende of vrijliggende fietspaden op hoger gecategoriseerde wegen, conform de richtlijnen het vademecum 'Fietsvoorzieningen'.

Daarnaast is fijnmazigheid van groot belang voor het kort houden van de af te leggen afstand met de fiets. **Slimme schakels** kunnen in dat opzicht een belangrijke rol spelen. Ze zorgen voor kortere afstanden op een veilige manier. Er wordt steeds naar zo veel mogelijk fijnmazigheid voor fietsers en voetgangers gestreefd.

Voor alle fietspaden is asfalt de norm. Deze fietspaden lopen in een rechte lijn door over de ondergeschikte zijstraten.

Om het fietsaandeel voor korte (interne) stedelijke verplaatsingen door bewoners en/of bezoekers te verhogen, zal de haalbaarheid van een grootschalig fietsdeelnitiatief onderzocht worden.

#### Stand van zaken

---

Verschillende onderdelen van het fietsnetwerk zijn reeds volwaardig uitgebouwd. Op andere plaatsen is er nog heel wat werk aan de winkel.

Om de kwaliteit van het fietsnetwerk te monitoren, zal de stad Aalst periodiek een meetcampagne uitvoeren met een meetfiets. De verworven informatie zal de basis vormen voor onderhoud of investeringsinitiatieven.

#### Uitbouw fietsinfrastructuur

---

Om fietsverplaatsingen mogelijk te maken is een degelijke fietsinfrastructuur noodzakelijk. Volgende projecten worden uitgevoerd/gepland. Het infrastructuurprogramma kan nog wijzigen/aangevuld worden naar aanleiding van het fietsbeleidsplan dat in uitvoering van dit mobiliteitsplan zal uitgewerkt worden.

- Upgrade van de Leirekensroute tot fietssnelweg (inclusief fietstunnel Moorselbaan)
- N411 Baardegem

- N411 Aalst-Moorsele
- N460 Erembodegem
- Fietsroute Aalst-Lede naast spoorlijn 50A
- Doortrekking fietssnelweg tussen Erpe-Mere en Aalst via Siesegemkouter
- Doortrekking fietsroute achter ASZ tussen Kasteeldreef en Capucienenlaan
- Fietsbrug ter hoogte van de stuwsuis
- Fietsbrug ter hoogte van het station Aalst (tussen Zwarte Hoekbrug en Sint Annabrug)
- Fietsroute tussen Hoge Vesten en N9 langsheen de Gheeraerdtlaan
- Doortrekking fietsroute op de oude spoorwegbedding tussen Gijzegem en Oudegem
- Fietsroute langsheen de Tragel tussen Aalst en Hofstade
- N9 Gentsesteenweg

### Fietsparkeren

---

In het stadscentrum en op locaties met een belangrijke publieksfunctie (ook in de deelgemeenten) wordt het **stallingsaanbod** voor fietsen gescreend. Dat geldt zowel op vlak van het aantal stallingsplaatsen als de kwaliteit ervan. De trend van een stijgend fietsgebruik wordt gevolgd. De differentiatie in het fietsparkeeraanbod wordt zo voorzien dat verblijfsduur en doel van de fietsverplaatsing mee in rekening wordt gebracht: bewoners hebben andere eisen dan een fietser die een snelle boodschap wil doen, een shopper met de fiets heeft andere noden dan een werknemer.

### Fietsservices

---

Naast de basisinfrastructuur voor het mogelijk maken van de fietsverplaatsingen (fietspaden en fietsenstallingen, zie hierboven), zijn er ook heel wat bijkomende maatregelen die het fietsen comfortabeler maken. Het gaat dan niet meer gewoon om fietsen mogelijk te maken, maar om het fietsen aantrekkelijk(er) te maken. We hebben het dan over:

- Bewegwijzering voor fietsers
- Aanbieden van fietspompen, herstelkits, herstellocaties, laadpunten, ...
- Verkeerslichten voorzien van vrije rechtsaf/rechtdoor door rood, een voetsteun voor wachtende fietsers, kortere wachttijden bij regenweer, ...

Ook de uitrol van een deelfietsstelsel maakt deel uit van het serviceconcept.

De verdere uitwerking zal deel uitmaken van het fietsbeleidsplan.

### Fietscultuur

---

Om ervoor te zorgen dat het fietsbeleid mede van onderuit gesteund wordt, zullen er verschillende communicatiecampagnes opgezet worden. De opmaak van het fietsbeleidsplan op basis van een sterk participatief proces.

### Monitoring

---

Om de vinger aan de pols te houden met betrekking tot de realisaties van het fietsbeleid is een goede monitoring belangrijk. Opvolging van allerlei gegevens is een must voor het

onderbouwen van toekomstige keuzes. Het gaat daarbij om gestructureerde tellingen van het aantal fietsers, opvolging van het aantal fietsongevallen, tevredenheidsenquêtes, gebruik van de meetfiets, ...

### Fietsbeleidsplan

---

Na goedkeuring van het beleidsplan wordt er zo snel mogelijk een fietsbeleidsplan met een dynamisch karakter opgemaakt. De bovengenoemde uitgangspunten worden meegenomen en aangevuld om tot een volwaardig fietsbeleid te komen. Ook de knelpunten/bottlenecks worden daar verder uitgewerkt.

## 6.2.3. OPENBAARVERVOERNETWERK

Conform het masterplan **stationsomgeving** wordt het station van Aalst verder uitgebreid als een multimodale knoop voor Aalst en de ruime omgeving. De uitbouw en ontwikkeling van het station en zijn omgeving, in het centrum van Aalst, zorgen voor een extra uitstraling naar bezoekers en werknemers.

De stad Aalst wil het gebruik van het openbaar vervoer **naar school** verhogen door te sensibiliseren en het wijzigen van het aanbod. Ook voor andere verplaatsingsmotieven is dat belangrijk.

Wat de **trein** betreft is een verhoging van het treinaanbod in het IC-station van Aalst aan de orde. Daarenboven wordt samen met de NMBS en Infrabel onderzocht wat de potenties zijn voor een reële uitbreiding van het treinaanbod:

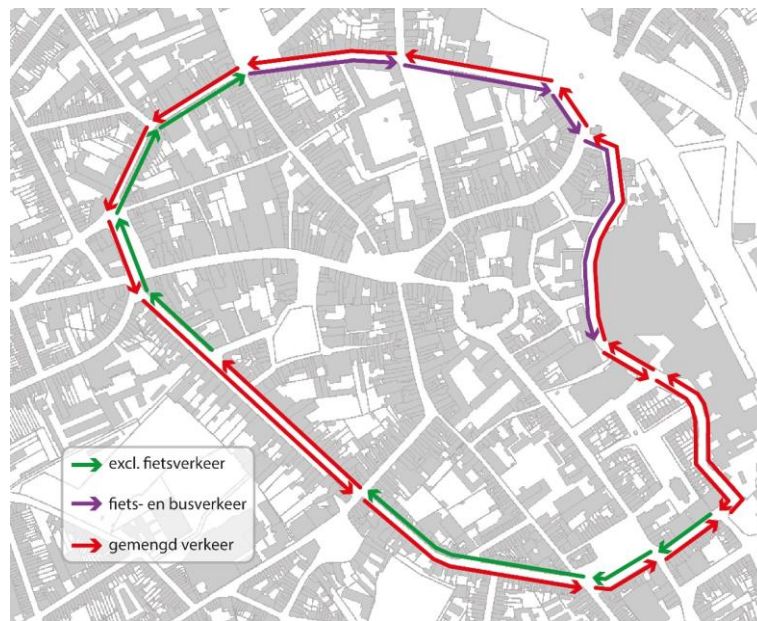
- Latere treinen vanuit Gent en Brussel
- Treinrelatie in noordoostelijke richting Dendermonde / Mechelen / Antwerpen
- Treinrelatie in zuidwestelijke richting Ninove / Geraardsbergen

Dankzij een groter treinaanbod in Aalst moet de hiërarchie met het lokale station van Erembodegem opnieuw duidelijk worden. Dit zou ertoe moeten leiden dat de huidige parkeerproblematiek aan het station van Erembodegem en de verkeersproblematiek in Erembodegem niet verder toeneemt.

Voor **busverkeer** blijft de hoofd**verknoping** zich situeren aan het treinstation Aalst. Het is daar dat het overgrote deel van de reizigers op- en afstapt. De circulatie van het busverkeer wordt afgestemd op de Wallenring als hoofdstructuur in eenrichting tegenwijzerzin. Op een aantal strategische en ruimtelijk inpasbare delen van de eenrichtingslus, wordt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer echter versterkt door bussen in tegenrichting toe te laten:

- Van Esplanadeplein tot Werfplein (Esplanadeplein – Esplanadestraat – Graanmarkt – Vaartstraat – Werfplein)
- Burchtstraat vanaf de Vaartstraat

Daarnaast wordt de bus ook in tegenrichting toegelaten in de Frits de Wolfkaai.



*Figuur 11: Organisatie Wallenring met bus in tegenrichting*

Op de plaatsen met busverkeer in tegenrichting gebeurt dat samen met het fietsverkeer. In vele andere steden (bv. Kortrijk, Leuven, Brussel, Gent, Nantes, Bologna, Zürich, Münster, Singapore, ...) werd dit concept met succes toegepast. Het vademecum fietsvoorzieningen behandelt het mengen van fiets- en busverkeer kort. Het fietsvademedecum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wijdt een volledig hoofdstuk aan fietsers op busbanen (3 Fietsers en openbaar vervoer – hoofdstuk 5 Fietsers op busbanen: een maat voor stedelijke busbanen). In Leuven werd er een hoffelijkheidscampagne opgezet (“In elke goede relatie neem je ook wel een afstand van elkaar”). De handhaving gebeurt met bus- en fietssluisen.

In verband met de doorstroming worden in samenspraak met De Lijn opportuniteiten gegrepen om knelpunten weg te werken. Mits afspraken over snelheid en gebruik van bussluitingen kan busverkeer doorgang krijgen op plaatsen waar algemeen gemotoriseerd verkeer dat niet heeft. De volgende top 5 bottlenecks qua doorstroming openbaar vervoer worden aangepakt:

- As Esplanadestraat – Vaartstraat – Sint-Annabrug
- Houtmarkt – N9 – Vilanderstraat
- As Kantonstraat – Capucijnenlaan – Colinetstraat – Houtmarkt
- Erembodegem Villalaan – Houtmarkt
- Nieuwerkerken Maal – Irisstraat (wordt misschien opgelost met tunnel Boudewijnlaan)

Deze lijst kan wijzigen ten gevolge van externe factoren of infrastructuurwijzigingen. De Lijn zal op regelmatige basis de doorstroming monitoren en de lijst opvolgen.

Het busnet wordt op korte termijn aangepast aan de nieuwe circulatie en de gewijzigde verkeersafwikkeling na afronding van de tunnelwerken op de ringweg. Regionaal busverkeer richt zich op de **in- en uitvalsassen** voor het gemotoriseerd verkeer. De wijken tussen de in- en uitvalsassen worden enkel bediend door stadslijnen met kleine bussen.

De Lijn volgt voor de voertuigenvloot ook de evolutie op in verband met de verschoning van deze bussen. Bij het uitwerken van de wijkcirculatieplannen wordt samen met De Lijn gekeken naar de optimale route en maatregelen om een goede basisbereikbaarheid te voorzien.

De **wijken** tussen de in- en uitvalsassen worden enkel nog bediend door stadslijnen met kleine bussen (stadsbussen). Bij het uitwerken van de wijkcirculatieplannen wordt samen met De Lijn gekeken naar de optimale route en maatregelen om een goede basisbereikbaarheid te voorzien. De beheersovereenkomst van De Lijn tot eind 2020 voorziet een versnelde vergroening van de busvloot. De ambitieuze doelstelling is om stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterijelektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt.

Wat de verbindingen met de **deelkernen** betreft, wordt een duidelijk verschil gevraagd tussen ontsluiten in de kern (bediening van vele haltes in eenzelfde herkomst- of bestemmingsgebied) en verbinden tussen de kernen (snelle bediening van herkomst naar bestemming). De ontsluiting mag een sterke verbinding niet in de weg staan. Dat sluit aan bij de doelstellingen rond basisbereikbaarheid. Daarbij is Aalst geselecteerd als proefregio. Voor de uitwerking van het kernnet en stadsnet zal De Lijn een visie voorleggen aan de Vervoerregioraad. Voor de uitwerking van het aanvullend net en vervoer op maat zal de Vervoerregioraad een visie brengen.

Voor het busvervoer wordt een commerciële snelheid van 20 km/uur in het centrum (vergelijkbaar met andere centrumsteden) nagestreefd. Hiervoor zal de nodige monitoring gebeuren die gerapporteerd en opgevolgd wordt binnen de GBC. Indien de vooropgestelde snelheid niet gehaald wordt, worden bijkomende maatregelen genomen. Daarnaast blijft De Lijn ook het reizigerscomfort en de klanttevredenheid monitoren.

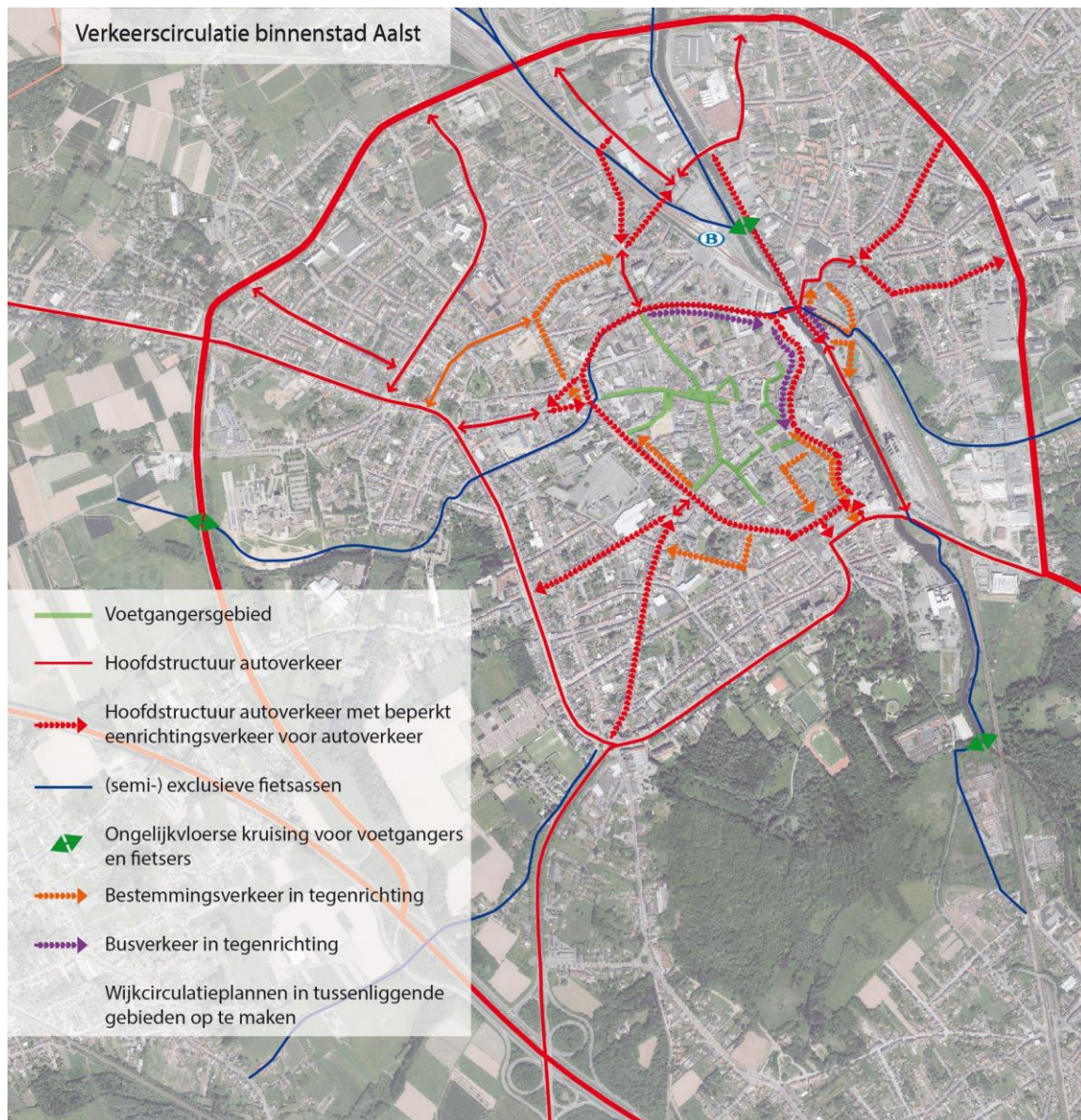
De halte-accommodatie van de Lijn wordt verder verbeterd. Het realiseren van toegankelijke haltes voor alle gebruikers is daarbij het doel.

#### 6.2.4. *NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER*

##### **Aalst centrum**

---

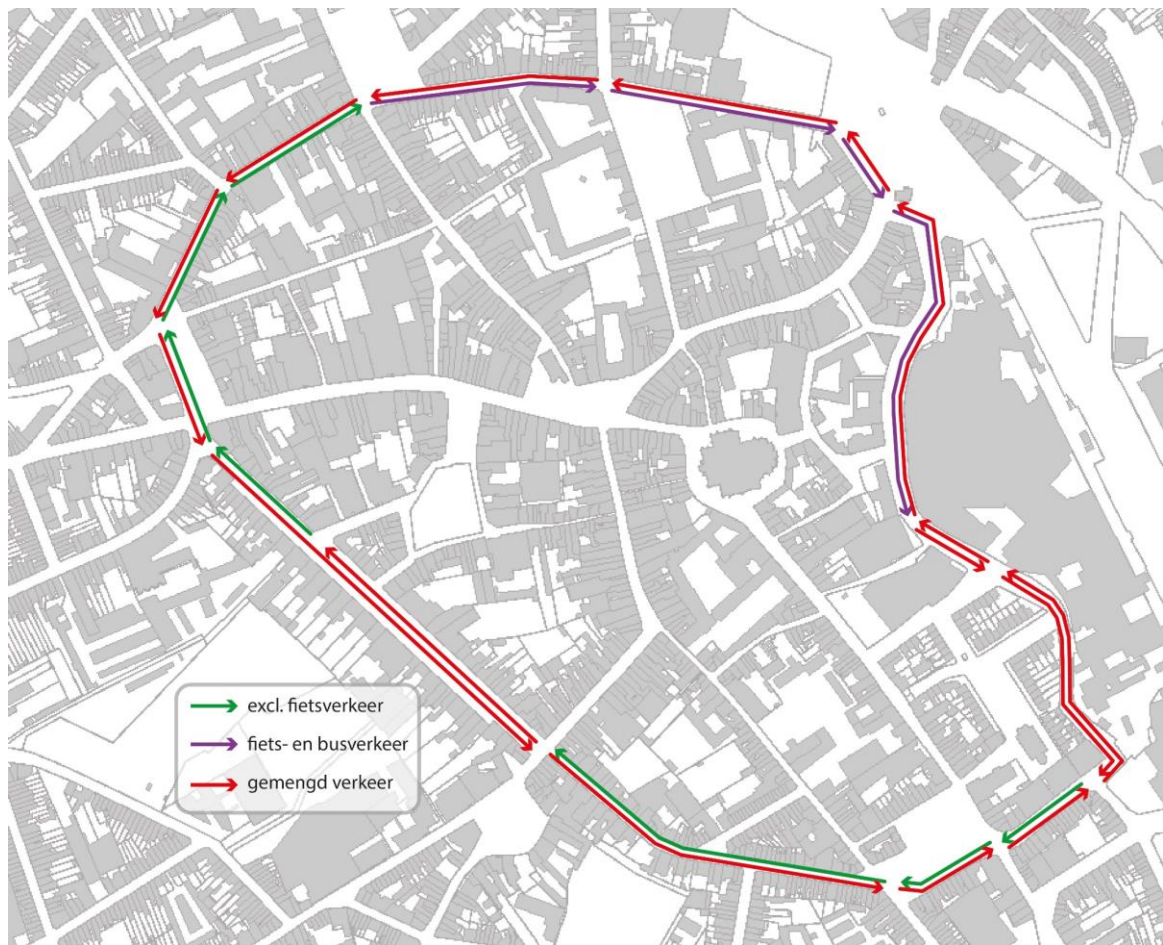
Om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de **binnenstad** te garanderen wordt de R41 ingezet als verkeersdrager voor het doorgaande, bovenlokale verkeer. De Wallenring vormt de basisstructuur voor de ontsluiting van de binnenstad. Deze wordt georganiseerd in enkele rijrichting, en dat in tegenwijzerzin om de complexiteit van de kruispunten te vereenvoudigen.



Figuur 12: Verkeerscirculatie Aalst centrum

### Wallenring

De Wallenring wordt ingezet als eenrichtingsverkeer tegenwijzerzin voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers blijft de Wallenring toegankelijk in beide rijrichtingen. In functie van de bereikbaarheid wordt de tegenrichting op verschillende segmenten ook opengesteld voor busverkeer of voor alle gemotoriseerd verkeer.

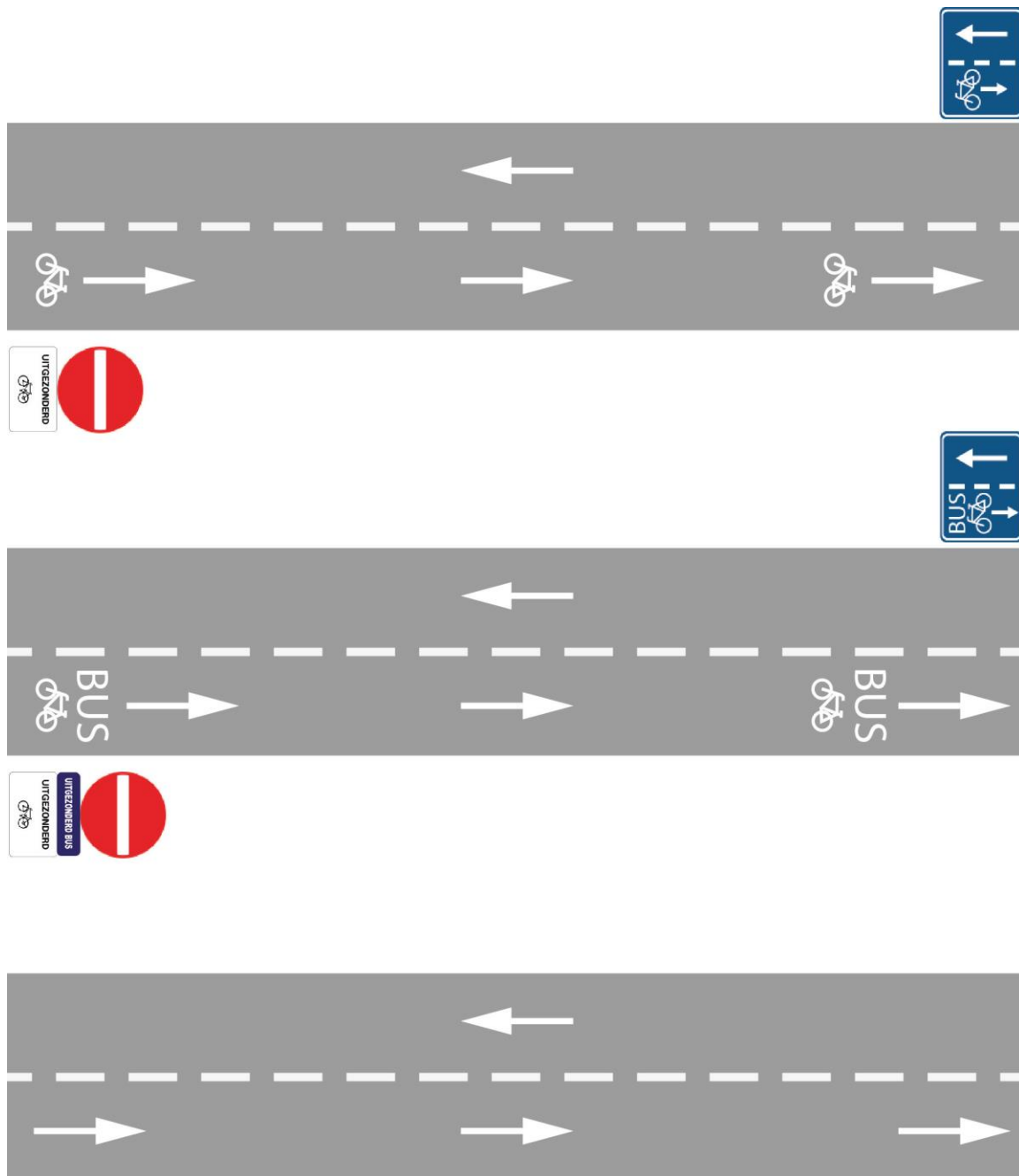


*Figuur 13: Verkeersorganisatie Wallenring*

Op de Wallenring is overal 1 rijstrook per rijrichting beschikbaar. In tegenwijzerzin is er gemengd verkeer met alle verkeersdeelnemers. In wijzerzin is het gebruik van de rijstrook wisselend:

- Enkel door fietsers
- Door fietsers en busverkeer
- Voor alle verkeersdeelnemers

Om te vermijden dat gemotoriseerd verkeer in tegenwijzerzin denkt dat er twee rijstroken in eenzelfde rijrichting beschikbaar zijn, worden op de rijbaan pijlen aangebracht op eenzelfde manier bij alle opties. Naarelang de gebruikers wordt daar het fietssymbool en eventueel de tekst bus aan toegevoegd. De verkeersborden voor het aanduiden van een eenrichtingsstraat worden ook gebruikt.



Figuur 14: Mogelijke invulling eenrichtingsstructuur Wallenring

Indien verdere maatregelen noodzakelijk blijken om de juiste rijrichting af te dwingen, kunnen extra maatregelen getroffen worden. Daarbij kan gedacht worden aan:

- duidelijk gesignaleerde geleidende elementen (verkeersgeleider, plantvakken, afsluitpaaltjes, ...) die de rijstrook versmallen aan het begin en einde van een segment dat exclusief door fietsers gebruikt mag worden, weliswaar zonder hinderlijk te zijn voor de fietsers
- verdwijnpalen aan het begin en einde van een segment dat mede door busverkeer gebruikt mag worden
- biggenruggen tussen de twee rijstroken



*Figuur 15: voorbeeld van een weginrichting die de automobilist wijst op de eenrichtingssituatie*

Om te grote omrijfactoren te vermijden en verkeer niet onnodig door het centrum te leiden, worden een aantal terugkeermogelijkheden voorzien. Op de Wallenring gebeurt dat door dubbelrichting te voorzien op een aantal segmenten (zie boven). Op een aantal andere plekken worden parallelle straten ingeschakeld:

- Gentsestraat parallel aan Vredeplein
- Bert van Hoorickstraat – Dirk Martensstraat/Koolstraat
- Anna Snelstraat – Pontstraat
- Maanstraat – Sint-Kamielstraat

#### **Gebied tussen Wallenring en R41**

Via geselecteerde **in- en uitvalsassen** wordt het autoverkeer met een bestemming in de binnenstad vanaf de R41/N9 van en naar de Wallenring geleid:

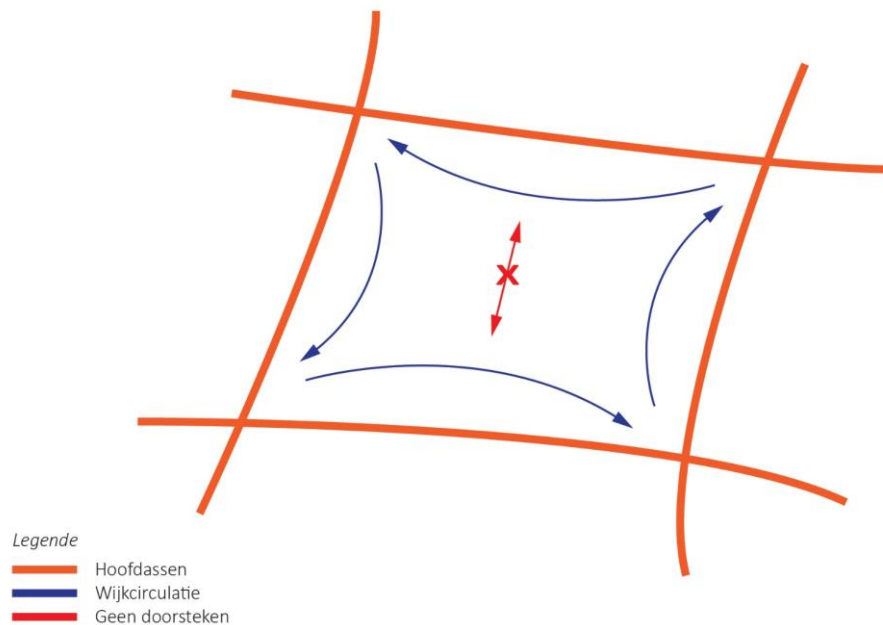
- Verbrandhofstraat – Hertshage – Nieuwbrugstraat – Denderstraat
- Nieuwe tragelweg – Dendermondsesteenweg – Denderstraat
- Binnenstraat/Moorselbaan – 1 Meistraat – Varkensmarkt – Moutstraat
- Alfred Nicholsstraat/Van Langenhovestraat
- Geraardsbergsestraat/Sint-Jobstraat – Kalfstraat – Kanunnik Colinetstraat – Korte Zoutstraat
- Gentsestraat - Vlaanderenstraat

Naast bovenstaande verbindingwegen tussen R41 en Wallenring zijn er in dat tussenliggende gebied ook nog onderstaande **hoofdassen**:

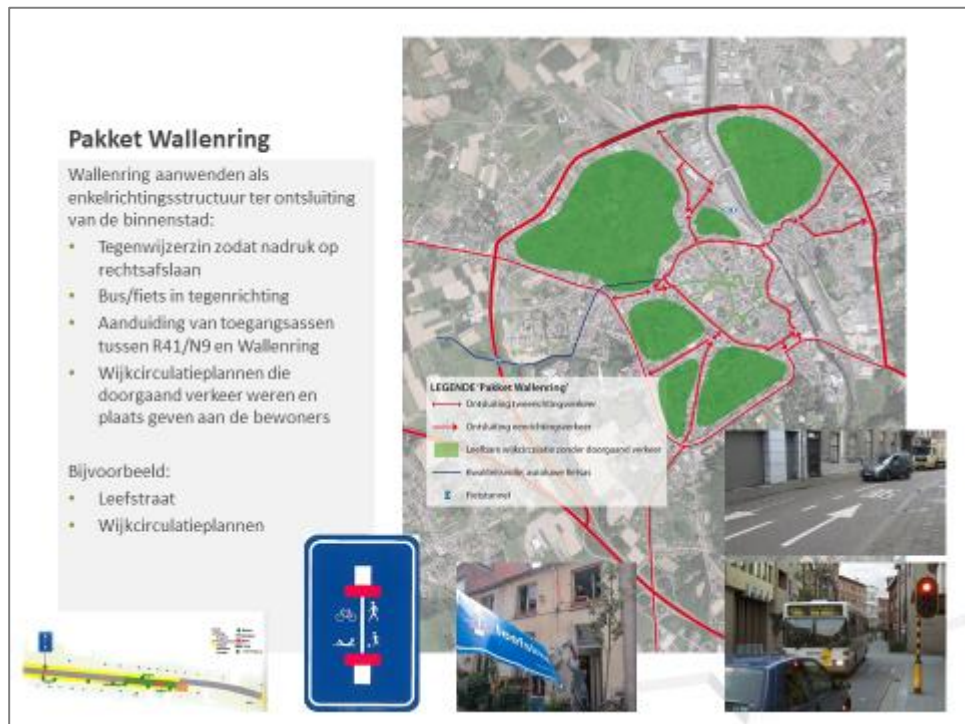
- Naarstigheidstraat
- Sinte Annelaan – Ledebaan
- Leo Gheeraerdtlaan
- Pierre Corneliskaai – Josse Ringoirkaai – Frits de Wolfkaai enkel in zuidelijke rijrichting

In het gebied tussen de R41 en de Wallenring, buiten de geselecteerde ontsluitingsassen, worden **wijkcirculatieplannen** opgesteld die er effectief voor zorgen dat bestemmingsverkeer de aangeduide in- en uitvalsassen gebruikt. Ook in woonkernen buiten de R41 (deelgemeenten) zullen er wijkcirculatieplannen opgesteld worden in functie van de leefbaarheid en de bereikbaarheid. De wijkcirculatieplannen worden specifiek per wijk opgemaakt aan de hand van een specifieke participatie. Het vertrekpunt

is wel overal hetzelfde, namelijk het vermijden van doorsteekmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer dooheen de wijk:



*Een circulatieplan is geen doel op zich. Het is wel een middel om doelstellingen rond bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid te verkrijgen. De verkeerscirculatie moet ook bijdragen tot een duurzame modale shift voor interne stedelijke verplaatsingen. Een middel om de beleving in Aalst te verhogen. In dat opzicht hoeft ook niet van de ene op de andere dag de circulatie in de volledige binnenstad te wijzigen. Er kan **stap voor stap** naartoe gewerkt worden. Toch is het belangrijk om bepaalde maatregelen op hetzelfde moment in te voeren. Het nemen van een maatregel op de ene plek, geeft immers ruimte/potentie voor een maatregel op een andere plek.*



## R41

Het inzetten van de **R41** als verkeersdrager betekent dat er ook tijdens de spitsuren een (nader te bepalen) servicelevel moet kunnen aangehouden worden. Dat impliceert dat maatregelen moeten uitgewerkt worden om de knelpunten op het vlak van verkeersafwikkeling en doorstroming aan te pakken. De realisatie van de tunnel in de lengte-as van de R41 zijn hiervan een concreet voorbeeld. Naast deze ingreep zullen er ook op andere kruispunten aanvullende ingrepen nodig zijn om de belastings- of verzadigingsgraad ervan positief te beïnvloeden .

Voor die segmenten van de R41 met bebouwing blijft verkeersveiligheid en leefbaarheid van de omwonenden een belangrijk element. De snelheid op die segmenten wordt beperkt tot 50km/h en deze snelheidsbeperking wordt afgedwongen door een strikte handhaving.

Het **op- en afrittencomplex** van Aalst wordt heraangelegd opdat de leesbaarheid van het complex, wegenhiërarchie en –functie verhoogd wordt. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is ook het opheffen of ‘milderen’ van de barrièrewerking van het complex op de fietsrelatie tussen Aalst en Haaltert.

Ter hoogte van de **rotonde Albatros** (kruispunt N45-N460) worden doorstromingsmaatregelen onderzocht en vervolgens ook uitgevoerd.

## Gijzegem

De Steenweg naar Oudegem (N41) is een weg met hoge verkeersintensiteiten die dwars door Gijzegem loopt. Dat is niet meer leefbaar voor deze dorpskern. Daarom zal er een omleidingsweg ten westen van de kern worden aangelegd. Zonder deze omleiding kan de verkeersdruk op de bestaande gewestweg en de negatieve effecten daarvan voor de

omwonenden onmogelijk teruggedrongen worden. De stad Aalst zal daarom blijven ijveren voor de realisatie van de N41 waar de omleiding in Gijzegem deel van uit maakt.

#### 6.2.5. *SNELHEIDSBELEID*

Snelheid is een zeer bepalende factor voor de verkeersveiligheid. Daarom moet de snelheid laag zijn in verblijfsgebieden. Buiten de verblijfsgebieden kan de snelheid hoger, maar steeds in relatie tot de mate van scheiding van de verkeerssoorten. Algemeen worden volgende snelheidsprincipes gehanteerd

- 120/90 op autosnelweg en primaire weg
- 70 op de verbindingswegen buiten de bebouwde kom
- 50 binnen de bebouwde kom en op lokale wegen type III buiten de bebouwde kom
- 30 op lokale wegen type III binnen de bebouwde kom

Dit principe wordt stelselmatig ingevoerd over het hele grondgebied. Specifiek voor het centrum van Aalst wil dat zeggen:

- 50 op de R41 binnen de bebouwde kom, afgedwongen met snelheidscamera's
- 50 op de in- en uitvalsassen
- 50 op de Wallenring
- 30 aan schoolomgevingen
- 30 binnen de Wallenring
- 30 in de wijken tussen de in- en uitvalsassen
- 20 in woonerven

Bij de herinrichting van straten in verblijfsgebied en bij de aanleg van nieuwe wijken, wordt steeds een aangepaste infrastructuur voorzien op zulke manier dat het snelheidsregime afgedwongen wordt. De mogelijkheden voor handhaving van de snelheidslimiet (bv. camera's, trajectcontrole) worden bekeken.

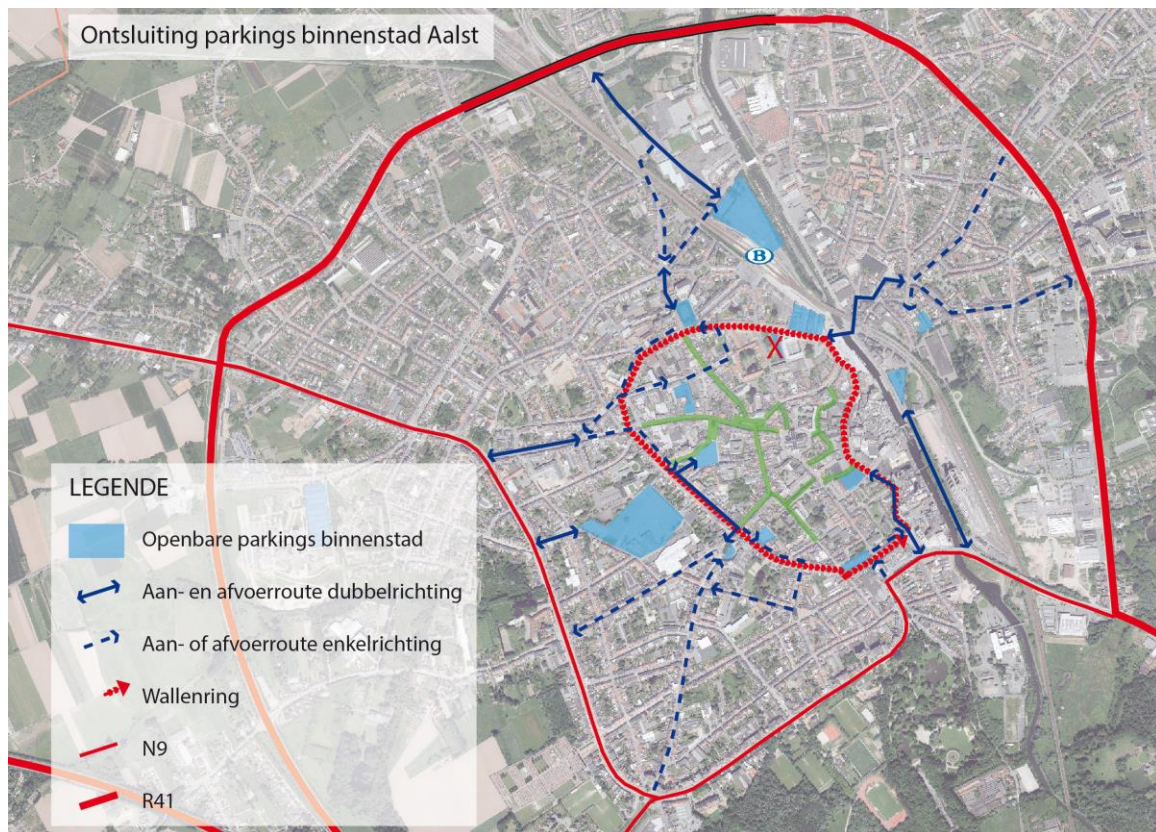
Snelheidskaart opgemaakt door politie?

#### 6.2.6. *PARKEERBELEID*

Parkeerbeleid is een van de belangrijkste sleutels van het mobiliteitsbeleid. Het is een sterk sturend systeem dat in belangrijke mate bepaalt op welke manier de bezoekers naar de stad komen.

De voorbije jaren zijn er in het centrum van de stad Aalst nieuwe (ondergrondse) parkeervoorzieningen gerealiseerd. De inhaalbeweging heeft geloond. De parkeerstudie toont aan dat er in het centrum geen structureel parkeertekort is.

Met de gewijzigde verkeerscirculatie in de binnenstad (zie 0) blijven alle openbare parkings bereikbaar.



De stad werkt een nieuw parkeerbeleidsplan uit voor de binnenstad. Daarin worden onderstaande principes meegenomen.

Kortparkeerders en middellang parkeerders zullen de eerstkomende jaren nog altijd opgevangen worden in de uitgebreide parkeermogelijkheden in de binnenstad. Voor langparkeerders is het de bedoeling om op zoek te gaan naar mogelijkheden om aan de stadsrand te parkeren. Het parkeergeleidingssysteem moet elke automobilist via de kortste weg naar de juiste plek verwijzen zodat zoekverkeer vermeden wordt.

In de woonbuurten (gesitueerd tussen de hoofdontsluitingsstructuur) zal wijkvreemd (lang)parkeren ontraden worden door de invoering van parkeerduurbeperingen.

Een aangepaste tariefstructuur zal deze doelstelling bewerkstelligen. Daarvoor zal het parkeren over een grotere oppervlakte gereguleerd worden:

- Uitbreiding van de betalende zone
- Uitbreiding van de blauwe zone naar de woonbuurten in de binnenstad en uitlopers daarbuiten).

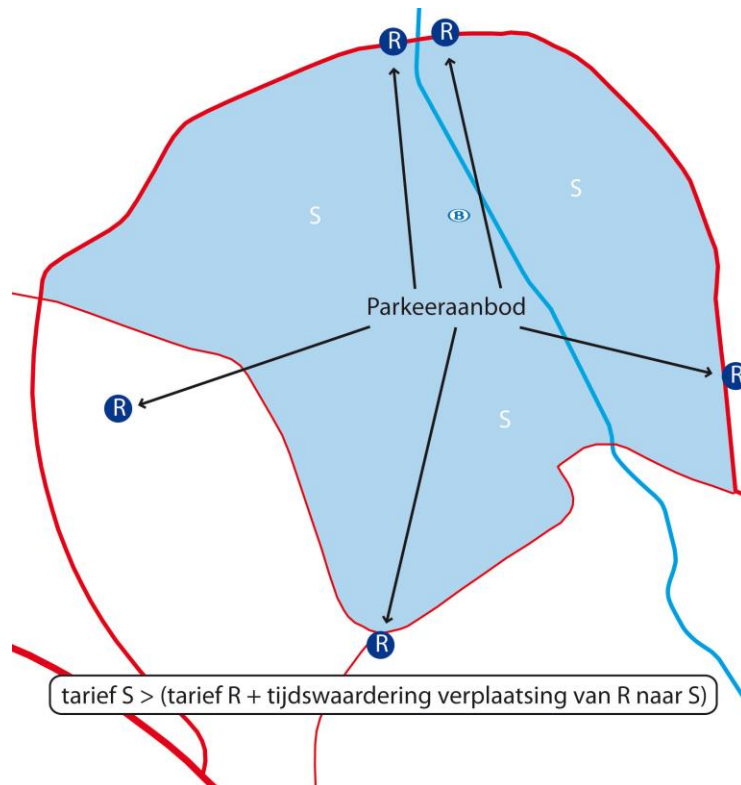
Om de parkeerkwaliteit voor bewoners op korte termijn te verbeteren, worden er voor bewoners uitzonderingsbepalingen voorzien op de hierboven vermelde parkeerduurbeperingen.

Om het complexe parkeervraagstuk op termijn opgelost te krijgen en beheersen, zullen de traditionele paden verlaten moeten worden. De stad zal daarom onderzoeken hoe de (toenemende) interne parkeerdruk in de woonbuurten van de binnenstad zal opgevangen of beïnvloed worden. Die interne parkeerdruk legt immers een grote hypotheek op de

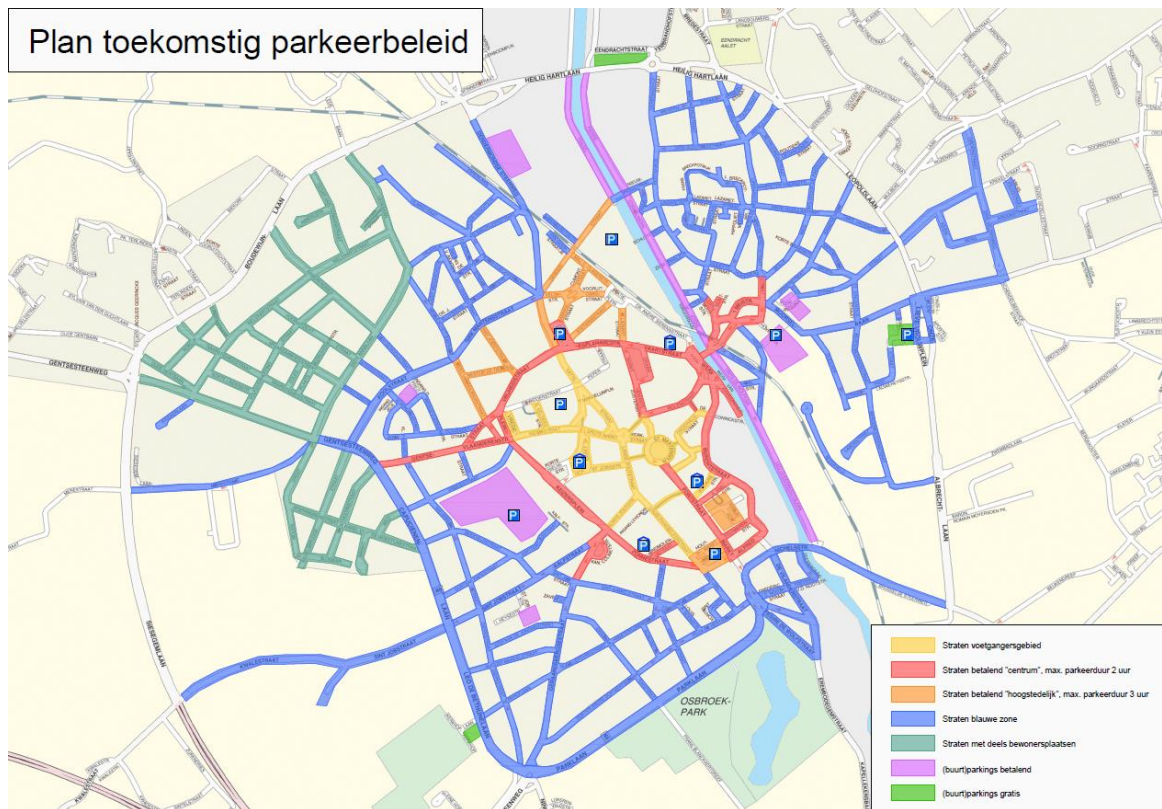
kwaliteit en belevingswaarde van het openbaar domein en de woonomgeving. De stad zet daarvoor onder andere actief in op autodeelsystemen zoals Cambio. Er is nog een duidelijk potentieel in Aalst om het aantal deelauto's te verhogen en bijgevolg het aantal auto's te verminderen, waardoor de parkeerdruk daalt (zie ook hoofdstuk 6.3.3). Behalve initiatieven die het autobezit positief beïnvloeden (bvb. autodelen), zal ook nagedacht moeten worden over de parkeerorganisatie op wijk- en buurtniveau.

De kwalitatieve herinrichting van het openbaar domein, die onze stad aantrekkelijker moet maken voor jonge gezinnen, is maar mogelijk wanneer er alternatieve parkeeroplossingen voorhanden zijn.

Daarbij moet dubbelgebruik van het beschikbare aanbod (of te creëren aanbod) maximaal nagestreefd worden. Op die manier worden investeringen in parkeerinfrastructuur beperkter, wordt de exploitatiekost geoptimaliseerd én verhoogt de gebruiksefficiëntie van het beschikbare aanbod.



Figuur 16: Algemeen principe voor parkeertarifiering



*Figuur 17: Toekomstige parkeerregimes*

De looproutes vanaf de parkings naar het centrum verlopen via de kortste route. Deze worden aangenaam en sociaal veilig ingericht. Dat maakt mede onderdeel van het steegjesplan.

In Erembodegem wordt betalend parkeren ingevoerd met eenzelfde tarief als in de omgeving van Aalst station. Ook de blauwe zone wordt uitgebreid. Het parkeervraagstuk zal ook aan bod komen in het Masterplan dat opgemaakt wordt voor Erembodegem.

Behalve parkeerplaatsen voor auto's, zal de stad ook bijzondere aandacht besteden aan het aanbod fietsenstallingen. Op korte termijn wordt het aanbod fietsenstallingen op het openbaar domein uitgebreid. Net als voor het mechanisch verkeer, zal het beleid in de woonbuurten een andere aanpak vereisen. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat bewoners nabij hun woning over een kwalitatieve en veilige fietsenstalling kunnen beschikken. Om het fietsgebruik aan te moedigen zijn deze fietsenstalling op kortere afstand gesitueerd dan de autostallingen. De verdere uitwerking komt aan bod in het fietsbeleidsplan.

### 6.2.7. GOEDERENVERVOER

Naast de economische functies in de binnenstad kent de stad Aalst ook een ruim aanbod aan ondernemingen in KMO-zones en op bedrijventerreinen. Wil Aalst een aantrekkelijke, vitale en dynamische stad blijven voor ondernemers en werknemers, dan moet de bereikbaarheid van deze en nieuw te ontwikkelen gebieden gegarandeerd blijven.

Die bereikbaarheid heeft niet alleen te maken met de fysieke mogelijkheid om die plekken te bereiken, maar nog meer met de vlotheid waarmee die bestemmingen bereikt kunnen

worden. Dat laatste bepaalt de gepercipieerde bereikbaarheid. Een positief gepercipieerde bereikbaarheid staat of valt met de afwikkelingskwaliteit van het verkeer over het netwerk. Voor die afwikkelingskwaliteit worden 'service levels' gedefinieerd, waarbij ook rekening gehouden zal worden met de doelstellingen van andere beleidsdomeinen (bvb. klimaat, ...).

Wanneer het service level niet bereikt wordt, zullen maatregelen (verkeerslichtenbeïnvloeding, selectieve infrastructuurprojecten, ...) onderzocht worden om het gewenste servicelevel opnieuw te bereiken. De stad Aalst werkt, in samenspraak met handel en industrie, een netwerk van lokale vrachtroutes uit. De lokale routes bouwen verder op de grote assen die in het ontwerp vrachtroutenetwerk Vlaanderen werden voorgedragen.

De mogelijkheid om het spoor in te zetten als bijkomende dragers van het goederenvervoer wordt verder onderzocht. De mogelijkheid van vrachttransport over de Dender werd reeds uitgebreid bestudeerd door de waterwegbeheerder. Uit die studies blijkt welke werken daarvoor noodzakelijk zijn. De stad zal bij de bevoegde overheden en instanties actief ijveren voor de realisatie van de gabarietverhoging van de Dender.

Voor de logistieke stromen in de binnenstad wordt een systeem van duurzame stadsdistributie uitgewerkt. De uitwerking van dit concept zal in nauw overleg met de dienst Economie van de stad en de handelaars verlopen.

Voor het centrum van Aalst vragen de vrachtbewegingen van het bedrijf Tereos-Syral specifieke aandacht. Het vrachtwagentransport voor het bedrijf Tereos-Syral gebeurt op drie locaties:

- Terrein met silo's langs Gheeraerdtlaan: vrachtwagens nemen de inrit nabij de N9, en verlaten het terrein van Syral aan de uitrit nabij de Treinstraat
- In- en uitrit voor gebouw vlak tegen de N9: hier worden vrachtwagens gevuld met afgewerkte producten. Door de beperkte opstelcapaciteit voor vrachtwagens aan deze locatie, heeft Tereos-Syral hiervoor een systeem uitgewerkt waarbij de vrachtwagens elders blijven staan – namelijk bij het bedrijf in Lebbeke waar deze vrachtwagens gereinigd worden -, en pas vertrekken naar Tereos-Syral na bericht dat ze verwacht worden
- Grote inrit in de Burchtstraat, in het verlengde van de Alfred Nichelstraat. De vrachtwagens verlaten het terrein vanaf de uitrit in de Burchtstraat in het verlengde van de Anna Snelstraat. Dit gaat om zo'n 50 vrachtwagens per dag.

De bovenvermelde logistieke stromen maken dat een deel van de Gheeraerdtlaan evenals een deel van de Burchtstraat dubbelrichtingsverkeer moeten behouden. Zo wordt vermeden dat de vrachtwagens alternatieve routes doorheen het centrum moeten gebruiken die meer hinderend zijn voor bewoners en andere weggebruikers. De vrachtwagens blijven bij voorkeur in de Gheeraerdtlaan en Burchtstraat, waar de hinder het minst groot is. Omwille van de ligging van het bedrijf (op de grens met de binnenstad en in de nabijheid van scholen en het commerciële hart van de stad), wordt periodiek overleg met het bedrijf georganiseerd.

Hoewel Tereos-Syral al grote inspanningen levert om grondstoffen per boot en spoor aan te leveren, zal getracht worden om het aandeel vrachtverkeer in de logistieke keten nog meer te verlagen.

### 6.3. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

#### 6.3.1. *VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN*

**Bedrijfsvervoerplannen** behalen vaak niet de gewenste resultaten. Toch zijn ze een uiterst geschikte manier om een zicht te krijgen op de mobiliteit en kunnen ze, mits engagement tot aanzienlijke winsten leiden. Er wordt daarom ingezet op parkmanagement per bedrijfzone en op reële engagementen van de beheerders van de bedrijventerreinen. Eventuele subsidiecalls of andere initiatieven zullen actiever onder de aandacht gebracht worden.

De **lokale overheid** vormt zelf ook een groot bedrijf. Het stadsbestuur, de stadsambtenaren en de diensten waarop de stad beroep doen moeten een voorbeeldrol opnemen en dat niet enkel naar de bedrijven, maar ook naar de inwoners toe. Daarom is de stad zelf bezig met een bedrijfsvervoerplan voor de eigen organisatie. De acties hebben betrekking op het stadsbestuur, de raadsleden, de ambtenaren en de diensten waarop de stad beroep doet. Het bedrijfsvervoerplan kadert binnen de doelstelling van dit mobiliteitsplan en zal ook bijdragen tot de beleidsdoelstellingen van het klimaatplan. De resultaten worden opgevolgd en breed gecommuniceerd binnen de organisatie, alsook naar buiten toe om de voorbeeldrol in de verf te zetten.

De stad Aalst telt heel wat **onderwijsinstellingen**. Een groot deel daarvan zijn gevestigd in de binnenstad en meer specifiek nog op de linkeroever van de stad. Zij bepalen in grote mate de mobiliteitsproblematiek en verkeerssituatie in de stad Aalst. Heel wat leerlingen en studenten doen de woon-schoolverplaatsing (en/of omgekeerd) te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer. Hoewel het aandeel van de auto voor het woon-schoolverkeer globaal gezien lager is dan het cumulatieve aandeel van verplaatsingen te voet, op de fiets of met openbaar vervoer, draagt het autogebruik voor de woon-schoolverplaatsing in grote mate bij tot de dagelijkse structurele verkeersproblemen. Het is dan ook belangrijk om het verplaatsingspatroon van het brengen van de kinderen en van de schoolgaande jeugd te beïnvloeden.

Dat gebeurt in eerste instantie door het aanbieden van hoogwaardige infrastructuur om te stappen en te trappen die 'zelfstandige verplaatsingen' mogelijk maakt en zo bijdraagt tot een duurzame modale shift. Ook een robuust openbaar vervoer is van belang. De circulatie-ingrepen in de binnenstad spelen hier op in. Deze zijn er op gericht om de doorstroming voor het openbaar vervoer te optimaliseren en het fietsklimaat te verhogen.

Daarnaast kan er ook rechtstreeks bij de scholen aangeklopt worden. Door middel van enquêtes wordt het huidige verplaatsingspatroon en de noden in kaart gebracht. De stad stimuleert vervolgens de scholen tot het opmaken van schoolvervoerplannen via bestaande initiatieven (bv. Provincie Oost-Vlaanderen).

De stad beschikt over een **evenementendraaiboek**. Er zullen stappen ondernomen worden om dit draaiboek aan te vullen met voldoende aandacht voor duurzame mobiliteit.

### 6.3.2. *TARIFERING*

De gedifferentieerde tariefstructuur voor het betalend parkeren zorgt voor de ondersteuning van de doelstellingen van het parkeerbeleid:

- een maximale benutting van de centroparkings door kort en middellang parkeerders
- een stimulans voor langparkeerders om de wagen aan de rand van de stad te laten
- voldoende capaciteit voor bewoners om de eigen wagen op aanvaardbare afstand te parkeren. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen, zullen hiervoor ook nieuwe concepten (cfr buurtparkings) ontwikkeld worden. Dit concept zal onrechtstreeks bijdragen tot duurzamere verplaatsingen (de wagens staat immers niet meer voor de deur, maar de fiets wel). Bovendien verhoogt het aantal 'wandelbewegingen' op wijkniveau, wat bijdraagt tot de sociale contacten, veiligheid en cohesie binnen de wijk.

Het plan met de toekomstige parkeerstructuur staat in Figuur 17.

Op dit ogenblik heeft de stad Aalst een derdebetalersovereenkomst met de Lijn:

- 50 % tussenkomst in de Buzzy Pazz abonnementen
- 40 % tussenkomst in de Omnipasabonnementen (met uitsluiting voor de maandabonnementen)
- Gemeentekaart

### 6.3.3. *ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN*

Algemene sensibilisering en communicatie rond duurzame mobiliteit gebeurt reeds in Aalst. De komende jaren wordt er gezocht naar samenwerkingsverbanden over verschillende domeinen heen. In eerste instantie is dat de dienst milieu in het kader van het Klimaatplan. Verdere uitbreiding is mogelijk naar onderwijs, sport, evenementen, jeugd, ... . Deze beleidsdomeinen zijn het doel, mobiliteit is slechts een middel om ze mogelijk te maken. Er worden dan ook synergiën gezocht om het middel te verduurzamen.

Sensibilisering en communicatie zijn zeker processen die meegenomen moeten worden, maar de impact ervan op korte termijn is beperkt. Aalst zet in op een marketingconcept dat focust op de fiets. In het kader van deze marketing worden verschillende acties uitgewerkt.

Binnen dit concept wordt het ook mogelijk om in te zetten op verschillende doelgroepen: schoolgaanden, bezoekers evenementen, ...

Algemeen wordt ingezet op communicatie rond het mobiliteitsplan. Via allerlei kanalen wordt het nieuwe concept 'Aalst ontknoopt' naar buiten gebracht. In dat kader worden de doelstellingen, ambities en realisaties van het mobiliteitsplan steeds in de verf gezet.

De stad Aalst ondersteunt autodelen. In de Green Deal 001 Gedeelde Mobiliteit van 27 maart 2017 engageert de stad zich tot het volgende:

- Aalst zet een communicatie- en promotiecampagne op over autodelen in combinatie met de uitwerking van een 'onlinetool profielbepaler autodelen' voor burgers.
- Aalst sensibiliseert haar bevolking over gedeelde mobiliteit door het jaarlijks herhaaldelijk geven van infosessies.
- Aalst geeft incentives om de auto in te ruilen tegen autodeellidmaatschap (bvb. proefabonnement).
- Aalst breidt het aanbod deelauto's uit in het stadscentrum en andere dichtbevolkte woonbuurten.

De stad stimuleert het gebruik van elektrische wagens, onder andere door de plaatsing van een ruim aantal laadpalen op het openbaar domein. De stad volgt de trends rond elektrische voertuigen en zelfrijdende auto's op de voet om er haar mobiliteitsbeleid actief op af te stemmen.

#### 6.3.4. *HANDHAVING*

Handhaving is een essentieel element in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Om de politie te ontlasten wordt het foutparkeren in het GAS-boetesysteem ingevoerd. De handhaving van het voetgangersgebied zal hier ook in ondergebracht worden. Camera's zullen dat ondersteunen. Camera's, bus/fietssluisen, gepaste inrichting moeten het beperkt eenrichtingsverkeer op de Wallenring verzekeren. Hier rond zal ook een handhaving op poten worden gezet om het onrechtmatig gebruik van de tegenrichting tegen te gaan.

Aan de politie wordt gevraagd voor snelheidshandhaving prioritair in de woonsegmenten van de R41 en in zone 30. De mogelijkheden voor trajectcontrole worden verder bekeken.

Het zonaal veiligheidsplan van de politiezone toont een hoog aantal fietsdiefstallen. Om dit tegen te gaan zullen de nodige acties worden uitgezet.

#### 6.3.5. *BELEIDSONDERSTEUNING*

Mobiliteit wordt een alsmaar belangrijker thema met alsmaar grotere uitdagingen. De dienst mobiliteit is een van de meest bevroegde stadsdiensten. De dienst wordt dan ook blijvend ondersteund, ook met tijd voor opleiding en bijscholing.

De stad heeft nood aan een dienst die het fietsbeleid coördineert. Binnen de dienst mobiliteit wordt een persoon hiermee belast (ondersteund door anderen). Er wordt gezorgd voor een vlotte samenwerking tussen alle diensten om het fietsbeleid volwaardig uit te bouwen. Een fietsbeleidsplan zet hiervoor de concrete acties uit.

De voorbeeldrol van het stadsbestuur is in het licht van de ondersteuning van het mobiliteitsbeleid ontzettend belangrijk. De feeling van het bestuur met de duurzame verplaatsingswijzen dient versterkt te worden. Diverse acties worden bepaald die hiertoe kunnen bijdragen, onder meer deelname aan fietstocht tijdens de week van de mobiliteit, autoloze zondag, te voet of met de fiets naar het werk, ...

#### 6.3.6. *MONITORING EN EVALUATIE*

Op jaarlijkse basis wordt het actieprogramma uit het beleidsplan geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd. Om zicht te krijgen en te houden op een aantal indicatoren, worden er jaarlijks verkeerstellingen uitgevoerd op vooraf bepaalde plaatsen. Op deze manier worden de verkeersstromen gemonitord en wordt een evolutie zichtbaar. Er gebeurt een verkenning naar het installeren van vaste fietstelpalen.

Ook de evolutie van het 'service level' van de hoofdontsluitingsstructuur van de stad zal periodiek gemonitord worden.

Wat tellingen en monitoring betreft wordt ook beroep gedaan op derden (De Lijn, NMBS, ...).

De politie voert jaarlijks een verkeersongevallenanalyse uit en koppelt deze terug met het beleid en de administratie van de stad Aalst. Op deze manier kan zowel de handhaving als het beleid gepast inspelen op de pijnpunten. Soms zullen quick wins gerealiseerd worden. In andere gevallen kan een structurele herinrichting van een punt of wegvak noodzakelijk zijn om de ongevalsoorzaak te remediëren.

#### 6.4. BELEID OP LANGE TERMIJN

In de synthesefase werden er twee duurzame scenario's uitgewerkt. Het eerste scenario werd weerhouden omdat het momenteel als haalbaarder werd gezien, terwijl er bij het tweede scenario nog te veel onzekerheden zijn. Het tweede scenario hoeft echter niet volledig vergeten te worden. Het is namelijk een scenario dat kan gezien worden als een volgende stap na het voorliggende beleidsscenario. Daarom wordt het scenario zoals toegelicht in hoofdstuk 3.2 als optie meegenomen op de iets langere termijn. Eerst worden echter de effecten van het beleidsscenario geëvalueerd aan de hand van de vooropgestelde doelstellingen.

## 7. ACTIEPLAN

Zie excel tabel

## 8. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPANNEN

Wat betreft de wegcategorisering wordt gevraagd aan de hogere overheden om volgende aanpassingen te bekrachtigen:

- R41 selecteren als primaire weg type II ten westen van de rotonde met de Verbrandhofstraat
- R41 selecteren als secundaire weg type II ten oosten van de rotonde met de Verbrandhofstraat
- N45 selecteren als secundaire weg type I tussen E40 en N9

Wat de lange afstandsfietspaden en het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk aangaat, wordt gevraagd aan de hogere overheden om de in hoofdstuk 6.2.2 opgelijste aanpassingen te bekrachtigen.

## 9. TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN

*In hoofdstuk 5 zijn de operationele doelstellingen geformuleerd. Na de formulering van het beleidsplan en actieplan, worden de doelstellingen hier geëvalueerd. Er wordt nagegaan in hoeverre er onderlinge samenhang is. Het is mogelijk dat het beleidsplan niet beantwoordt aan alle doelstellingen. Bepaalde doelstellingen kunnen immers pas op middellange of lange termijn worden waargemaakt.*

### 9.1. BEREIKBAARHEID

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Het bestemmingsverkeer naar Aalst moet vlotter, zowel voor voetgangers, fietsers, als openbaar vervoer. Autoverkeer naar de parkings moet gefaciliteerd worden. Om het verkeer in de binnenstad af te stemmen op die binnenstad, wordt het doorgaand (niet bestemmings-) autoverkeer door het centrum ontraden.                                                                                                                                                                                                                                                                   | deels |
| Voor korte verplaatsingen blijft de fiets het duurzaamste vervoermiddel. Het beleid wil de rol van de fiets herwaarderen en het fietsen in de stad aanmoedigen. Er komen comfortabele en veilige fietsroutes, fietssnelwegen, en bijkomende fietspaden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ja    |
| De bovengrondse parkeerplaatsen die een invulling krijgen als vernieuwde pleinen en straten op mensenmaat, worden gecompenseerd in geclusterde parkings. De ondergrondse parking Esplanadeplein is gepland. Het nieuwe parkeeraanbod in de parking Esplanadeplein wordt maximaal gecompenseerd door parkeerplaatsen op maaiveld om te vormen naar kwaliteitsvolle stedelijke ruimte. Nadien wordt het parkeeraanbod in absolute aantallen niet meer uitgebreid binnen het centrum. Een stringent circulatieconcept stuurt/beheerst de verkeersbewegingen van en naar de parkings. | ja    |
| Comfortabele en rechtstreekse looproutes vanaf de parkings die de te overbruggen wandelafstand aanvaardbaar en aangenaam maken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Ja    |

|                                                                                                                                                                                                                                                                     |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Op de prioritaire busassen stijgt de commerciële snelheid van het openbaar busverkeer naar 20 km/u. In het kader van netmanagement is dat het streefdoel voor lokale verbindingen in stedelijke en grootstedelijke gebieden (haalbaar bij snelheidsregime 30 km/u). | Te evalueren |
| Bij nieuwe ontwikkelingen is er steeds aandacht voor de multimodale bereikbaarheid door enerzijds de meest geschikte locatie te kiezen en anderzijds de gepaste voorzieningen te treffen.                                                                           | Ja           |
| De potenties van de trein afstemmen en inschakelen in het wensbeeld van de mobiliteit rond Aalst.                                                                                                                                                                   | Te evalueren |
| Het regionale en bovenlokale verkeer wordt maximaal afgewikkeld langs de R41. Daarbij wordt er gestreefd naar een vermindering van de verliestijd.                                                                                                                  | Te evalueren |
| De Dender wordt verder ingeschakeld voor aan- en afvoer van goederen.                                                                                                                                                                                               | ja           |
| De bereikbaarheid van schoolomgevingen te voet en met de fiets krijgt meer ruimte                                                                                                                                                                                   | ja           |

## 9.2. TOEGANKELIJKHEID

|                                                                                                                                                                                                                                                                 |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Voor elke modus wordt de top 5 van bottlenecks aangepakt zonder nieuwe bottlenecks voor andere modi te creëren                                                                                                                                                  | Te evalueren |
| Er komt binnen de 5 jaar na goedkeuring van het mobiliteitsplan 57 kilometer conforme fietsinfrastructuur bij op het fietsroutenetwerk. Dat is een vijfde van de totale lengte van de vooropgestelde functionele fietsroutenetwerken samen (ongeveer 284,5 km). | Te evalueren |
| Toekomstige infrastructuur wordt steeds afgetoetst aan de gewenste ontwerpeisen en gaat nooit onder de minimumvereisten (onteigeningen mogelijk).                                                                                                               | Te evalueren |
| Minstens het autovrije gebied voldoet aan de normen van het vademecum toegankelijk publiek domein. Ook de looproutes tussen centrum en 'uitwisselingspunten (parkings, station) voldoen aan de normen van dit vademecum.                                        | Te evalueren |
| Er wordt gestreefd naar een duidelijk leesbare verkeersstructuur                                                                                                                                                                                                | ja           |
| De algemene tevredenheid van de reizigers op het busnet in Aalst stijgt tot 80% aan het einde van de geldigheidsperiode van dit mobiliteitsplan.                                                                                                                | Te evalueren |

## 9.3. VERKEERSONVEILIGHEID TERUGDRINGEN

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel. Via doorgedreven analyse van verkeersongevallen wordt een prioriteitenlijst opgesteld voor het aanpakken van gevaarlijke punten of wegvakken. Op basis van deze doorgedreven analyse worden ook de dominante ongevalstypes in kaart gebracht. Aan de hand daarvan kan worden nagegaan waar 'quick wins' gerealiseerd kunnen worden om zo de verkeersveiligheid te verhogen. | Te evalueren |
| Een verkeerscirculatie die uitgaat van maximale ontvlechting van de hoofdassen voor fietsers en die voor gemotoriseerd verkeer binnen de ringweg R41                                                                                                                                                                                                                                                                    | Deels        |
| Conflictpresentatie en -regeling op de ontmoetingsplaatsen van verschillende verkeerssoorten met infrastructuur op maat van het gewenste gebruik.                                                                                                                                                                                                                                                                       | Te evalueren |
| Wegwerken van de gevaarlijke punten zonder comfortverlies voor fietsers en voetgangers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Te evalueren |

|                                                                                                                                                                                 |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Daling van het aantal ongevallen met 10% binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan (referentie is het gemiddelde van de voorbije 3 jaren)                            | Te evalueren |
| Daling van het aantal fietsongevallen met 15% (in verhouding tot het fietsgebruik) binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan                                         | Te evalueren |
| Daling van het aantal ongevallen met doden of zwaargewonden van 20% binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan (referentie is het gemiddelde van de voorbije 3 jaren) | Te evalueren |
| Voor fietsers en voetgangers worden minstens 5 bijkomende bottlenecks rond onveiligheid weggewerkt (zie fietsbeleidsplan).                                                      | Te evalueren |
| Aan schoolomgevingen worden onveilige situaties vermeden. Nieuwe concepten zoals de schoolstraat kunnen hierop een antwoord bieden.                                             | ja           |
| Bij elke heraanleg van een weg wordt er bekeken welke verkeersremmende maatregelen er noodzakelijk of mogelijk zijn.                                                            | Te evalueren |

#### 9.4. VERKEERSLEEFBAARHEID

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Mobiliteit is geen doel op zich. Het is wel een middel om de stad te doen bruisen. Alle verplaatsingswijzen moeten vlot in het centrum geraken. Anderzijds kan te veel verkeer ook voor overlast zorgen in de stad. Daarom streeft het stadsbestuur naar een verkeersluw stadscentrum. Om de combinatie van een verkeersluw centrum met een vlotte toegang voor bestemmingsverkeer mogelijk te maken, wordt het doorgaand (niet bestemmings-) autoverkeer geweerd uit het centrum. Op deze manier wordt een mobiliteit op maat van de inwoners verkregen. | deels        |
| Uitbreiding van het autovrije/luwe gebied voor een kern die niet louter verkeersleefbaar is, maar effectief leefkwaliteit biedt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | nee          |
| Aalst wil investeren in vernieuwde pleinen en straten waar de mensen centraal staan. Een vermindering van het parkeeraanbod op straatniveau geeft plaats aan groene ontmoetingsplaatsen voor jong en oud. De opgeofferde parkeerplaatsen worden gecompenseerd met geclusterde (eventueel ondergrondse) parkeerlocaties in de binnenstad of aan de rand van de stad.                                                                                                                                                                                       | ja           |
| Door de geleidelijke verschuiving van straatparkeren voor bezoekers naar de geclusterde parkeerplekken wordt parkeerzoekverkeer vermeden, en dit in zowel het centrum als de woonbuurten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ja           |
| Verschuiving van vrachtvervoer met grote hinderlijke vrachtwagens naar meer gebruik van de Dender en inschakeling van op maat gemaakte stadsdistributie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Te evalueren |

#### 9.5. MILIEUEFFECTEN TERUGDRINGEN

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Een verschuiving van de vervoerswijzekeuze bij woon-schoolverkeer naar een vermindering van het autogebruik en een stijging van het fietsgebruik. Het aandeel autoverplaatsingen wordt significant teruggedrongen tegen het einde van de geldigheidsperiode van dit mobiliteitsplan. De eerste meting van de verplaatsingswijze wordt uitgevoerd vlak na de goedkeuring van het beleidsplan, een tweede meting vijf jaar na goedkeuring. De meting wordt uitgevoerd via een bevraging van (de ouders) de schoolgaanden (lager onderwijs, secundair onderwijs, hoger onderwijs) via de scholen. | Te evalueren |
| De helft van de korte verplaatsingen (tot 5 km) gebeurt te voet of met de fiets.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Te evalueren |

|                                                                                                                                                                                       |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Het nieuwe mobiliteitsplan heeft respect voor natuur en omgeving. Daartoe wordt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer doorheen natuurgebieden en andere rustige omgevingen verminderd. | nee          |
| Terugdringen van het autogebruik in afstemming met het burgemeesterconvenant en het klimaatplan, zijnde een daling van 13,82% CO2-uitstoot tengevolge transport..                     | Te evalueren |
| Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen situeren zich op plekken die duurzame vervoersmiddelen stimuleren onder het motto van nabijheid                                                     | ja           |

## 10. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

De GBC is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

## 11. PARTICIPATIE

Op 18 september 2016 werd de website [www.aalstonknoopt.be](http://www.aalstonknoopt.be) gelanceerd. Deze website bundelt alle relevante informatie over het mobiliteitsplan en projecten die uitvoering geven aan het mobiliteitsbeleid van de stad. Bezoekers kregen via de site de mogelijkheid om reacties en suggesties over het nieuwe mobiliteitsplan over te maken.

Aalstenaars maken kennis met mobiliteitsplan tijdens 'De Ontknoping'

MOBILITEITSPLAN NIEUWS

De voorbije weken werden de speerpunten van het nieuwe mobiliteitsplan voorgesteld tijdens een aantal infomomenten in Aalst en in de verschillende deelgemeenten. De mobiele infotentoonstelling onder de noemer 'De Ontknoping' staat nog een maand lang opgesteld in het administratief centrum. [Alle reacties en suggesties over het nieuwe mobiliteitsplan kan je hier doorgeven.](#)

Bron: [www.aalstknoopt.be](http://www.aalstknoopt.be)

Ambities van het mobiliteitsplan



Het ontwerp beleidsplan Mobiliteit werd na de GBC-vergadering van 9 februari 2017 besproken in volgende adviesraden:

- 5 april 2017: Gecoro
- 6 mei 2017: Jeugdraad
- De toelichting aan en bespreking in de Milieuraad is gepland in de maand juni 2017.

Naast bovenstaande adviesraden, werden ook nog interactieve infosessies gehouden in de vorm van een infomarkt. Deze infomarkten bestonden uit een plenair gedeelte waarin de speerpunten van het mobiliteitsplan voorgesteld en toegelicht werden.

Aansluitend op het plenair, was er telkens ook een interactieve infomarkt waar aanwezigen terecht konden met vragen. Aanwezigen kregen ook de mogelijkheid om een reactieformulier in te vullen.

Deze infosessies gingen door op:

- 18 maart 2017: Aalst – sessie voor inwoners Aalst
- 20 maart 2017: Aalst – sessie voor handelaars
- 21 maart 2017: Gijzegem – sessie voor inwoners Gijzegem en Hofstade
- 27 maart 2017: Moorsel – sessie voor inwoners Baardegem, Moorsel, Meldert, Herdersem
- 29 maart 2017: Nieuwerkerken – sessie voor inwoners Nieuwerkerken
- 30 maart 2017: Erembodegem – sessie voor inwoners Erembodegem
- 22 mei 2017: Aalst – netwerkevent Economische Raad

Naast de externe participatie, werd voorliggend beleidsplan ook besproken met de beleidsactoren. In onderstaande tabel worden de verschillende overlegmomenten die voorafgingen aan de definitieve oplevering van dit document opgesomd.

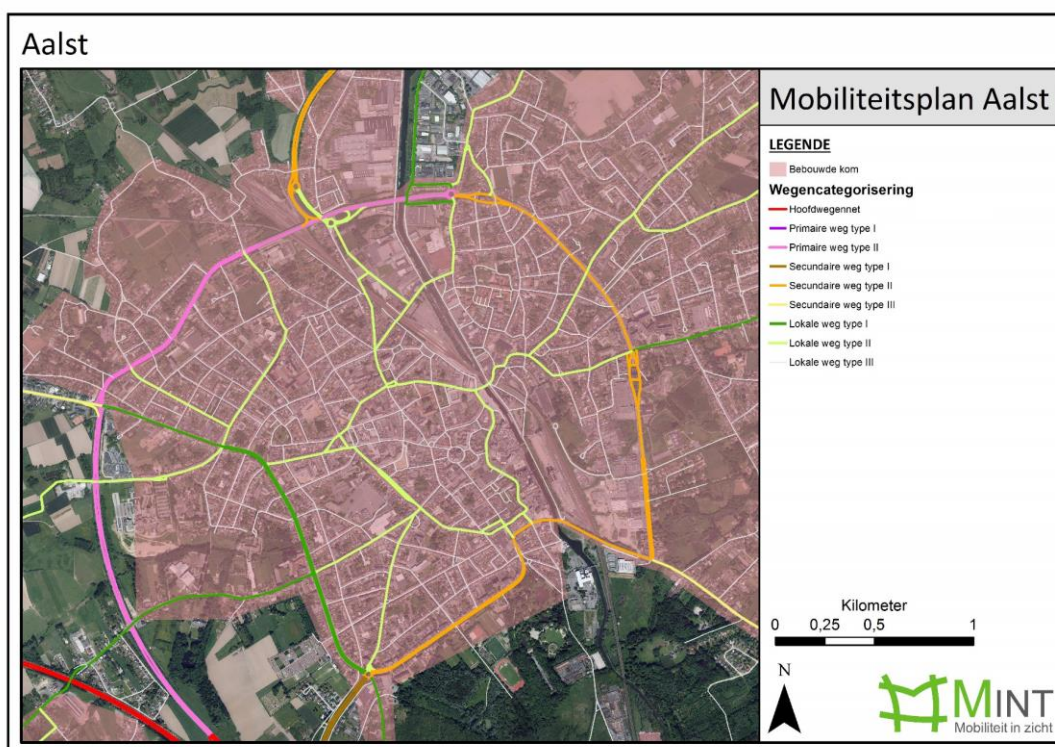
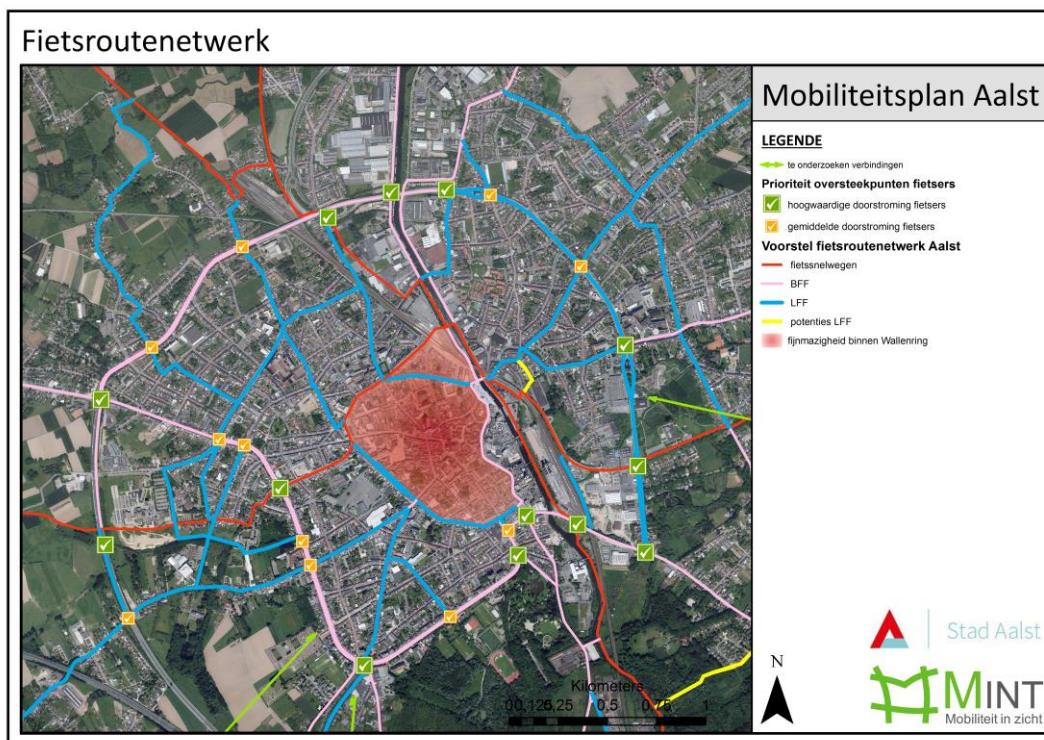
| Datum      | Onderdeel               | Omschrijving van het overlegmoment                                                 |
|------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 24/08/2016 | Werkgroep               | Afstemming over de invulling van het beleidsplan                                   |
| 30/09/2016 | Werkgroep               | Afstemming over de invulling van het onderdeel fiets in het beleidsplan            |
| 9/01/2017  | GBC1                    | Eerste bespreking beleidsplan en actietabel                                        |
| 23/02/2017 | Actorenoverleg          | Tussentijdse bespreking met de vaste actoren                                       |
| 14/03/2017 | Overleg onderdeel fiets | Tussentijdse bespreking voor afstemming van het onderdeel fiets in het beleidsplan |
| 22/05/2017 | GBC2                    | Consensus bereiken over beleidsplan                                                |
|            |                         |                                                                                    |

Tabel 1. Overlegstructuur

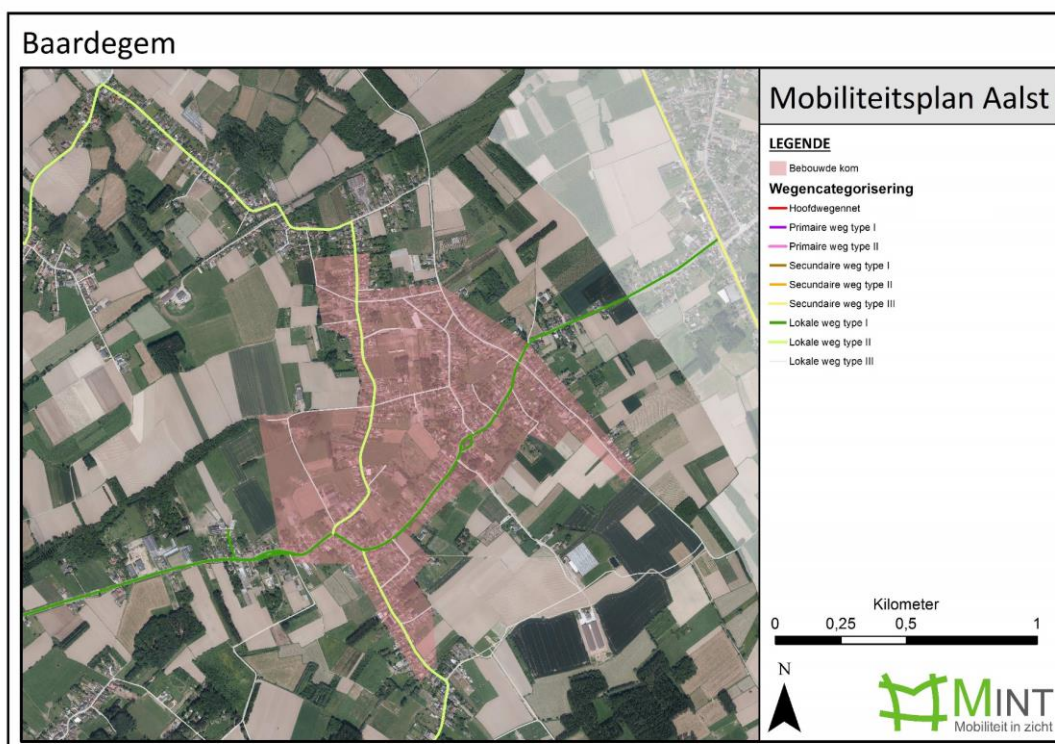
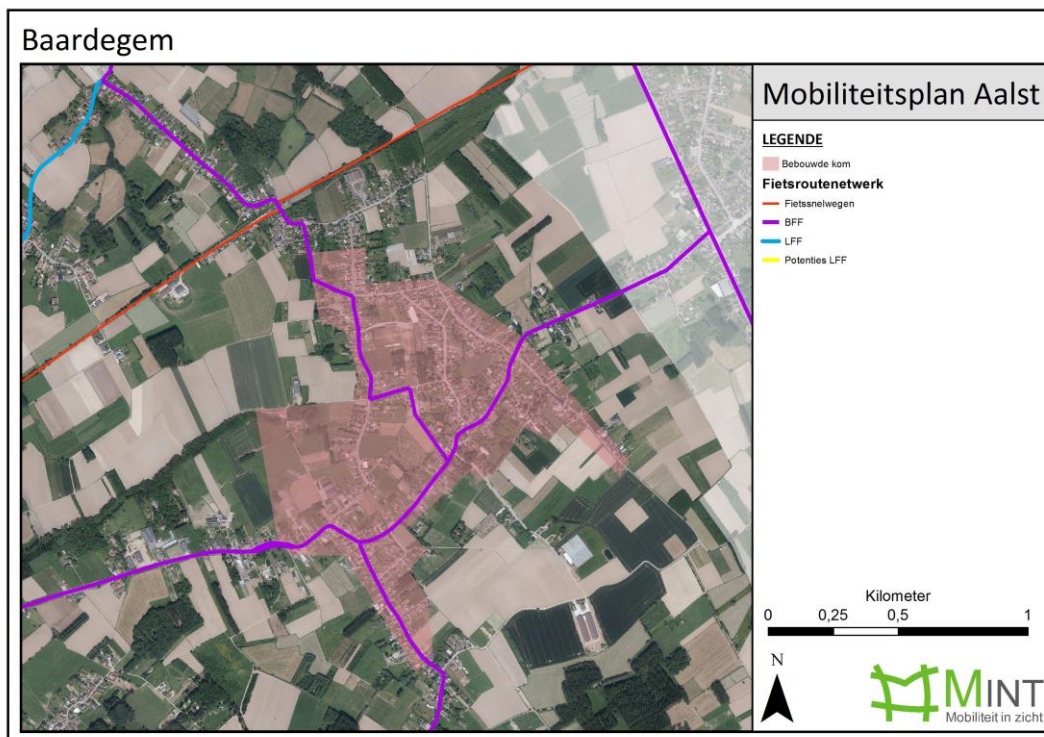
## 12. BIJLAGEN

### 12.1. FIETSROUTENETWERK EN WEGENCATEGORISERING PER DEELGEMEENTE

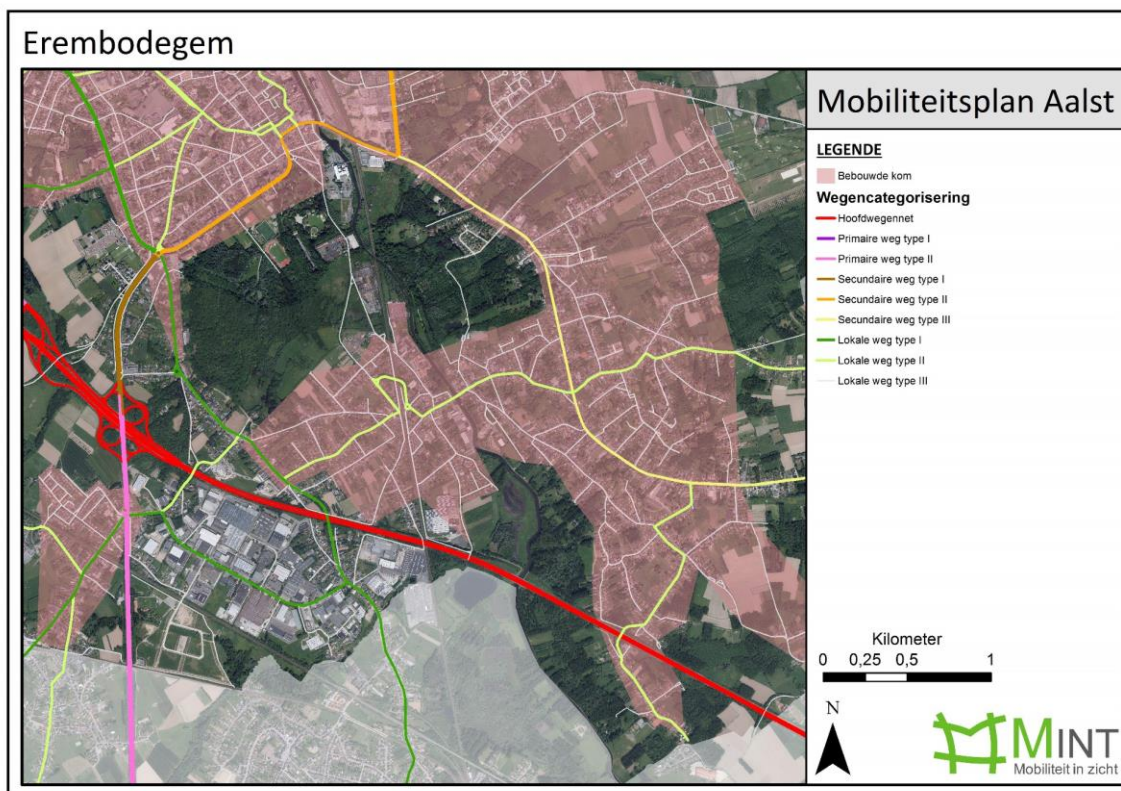
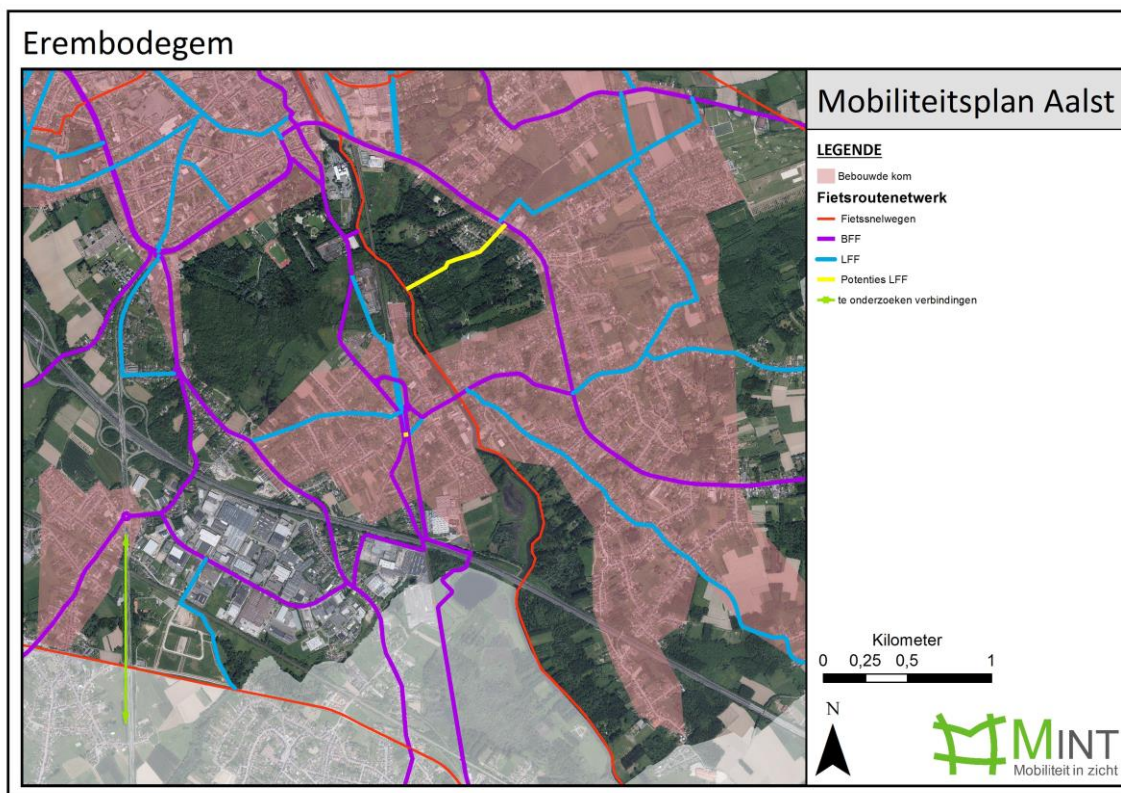
#### 12.1.1. AALST CENTRUM



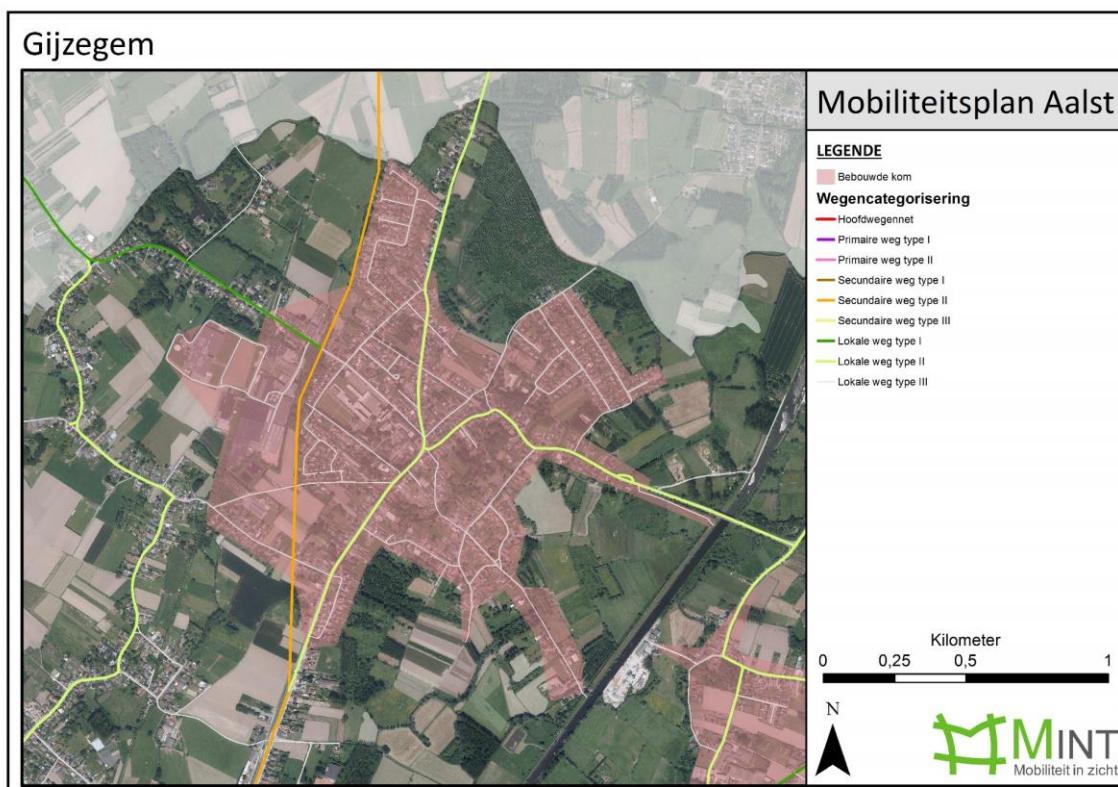
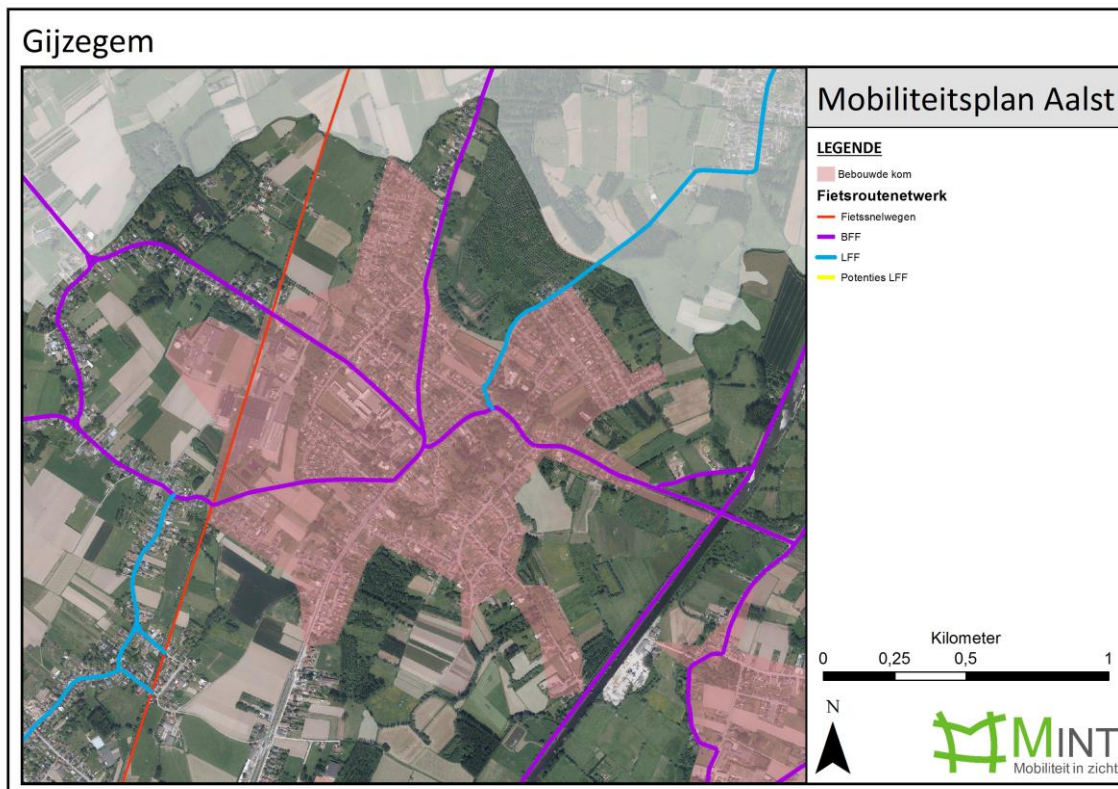
### 12.1.2. BAARDEGEM



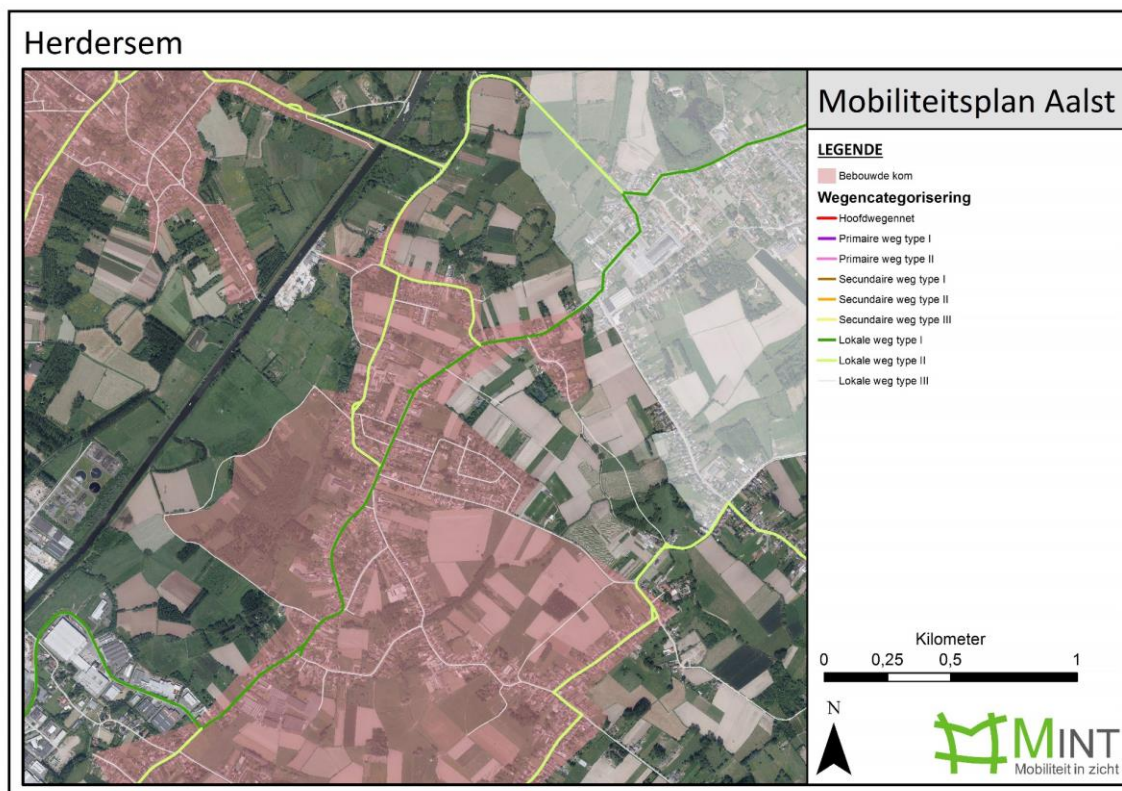
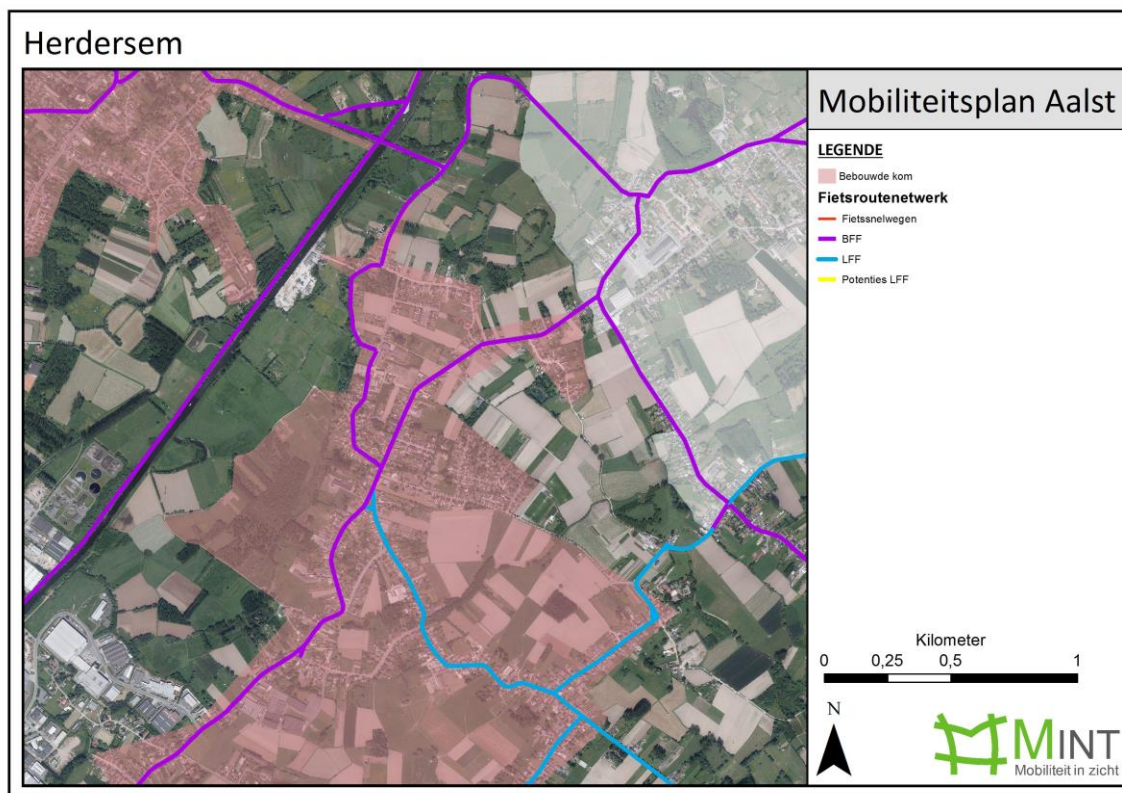
### 12.1.3. EREMBODEGEM



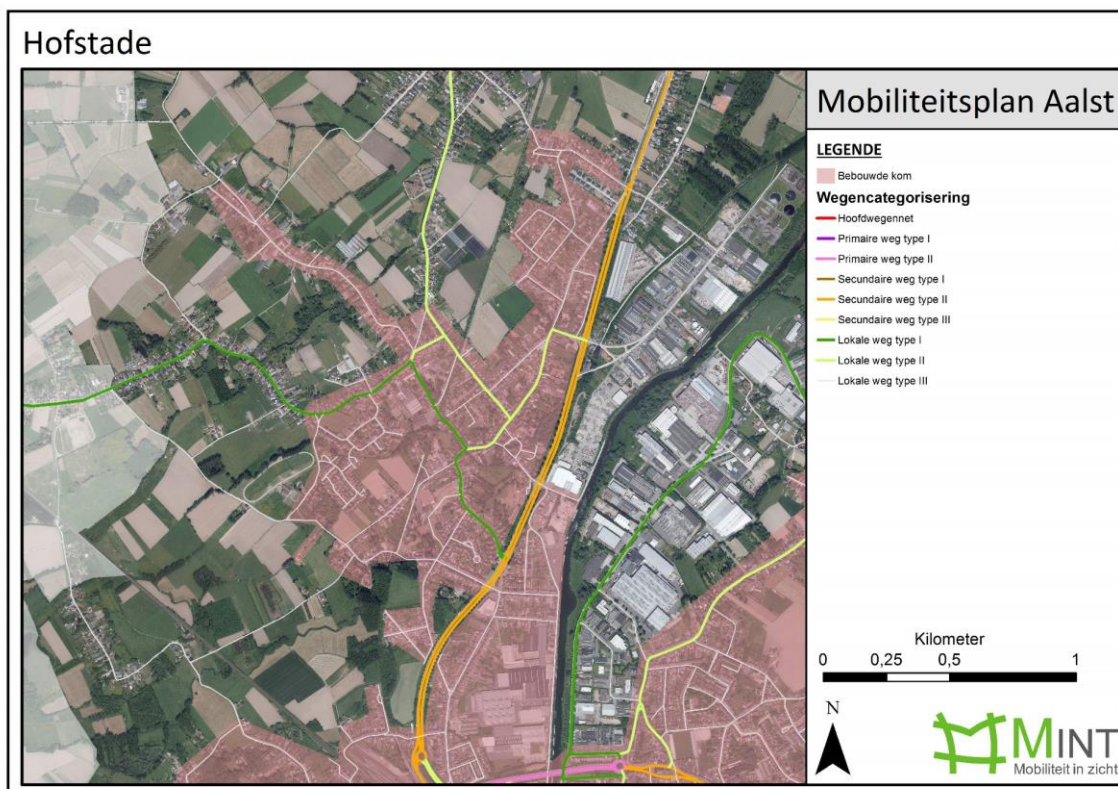
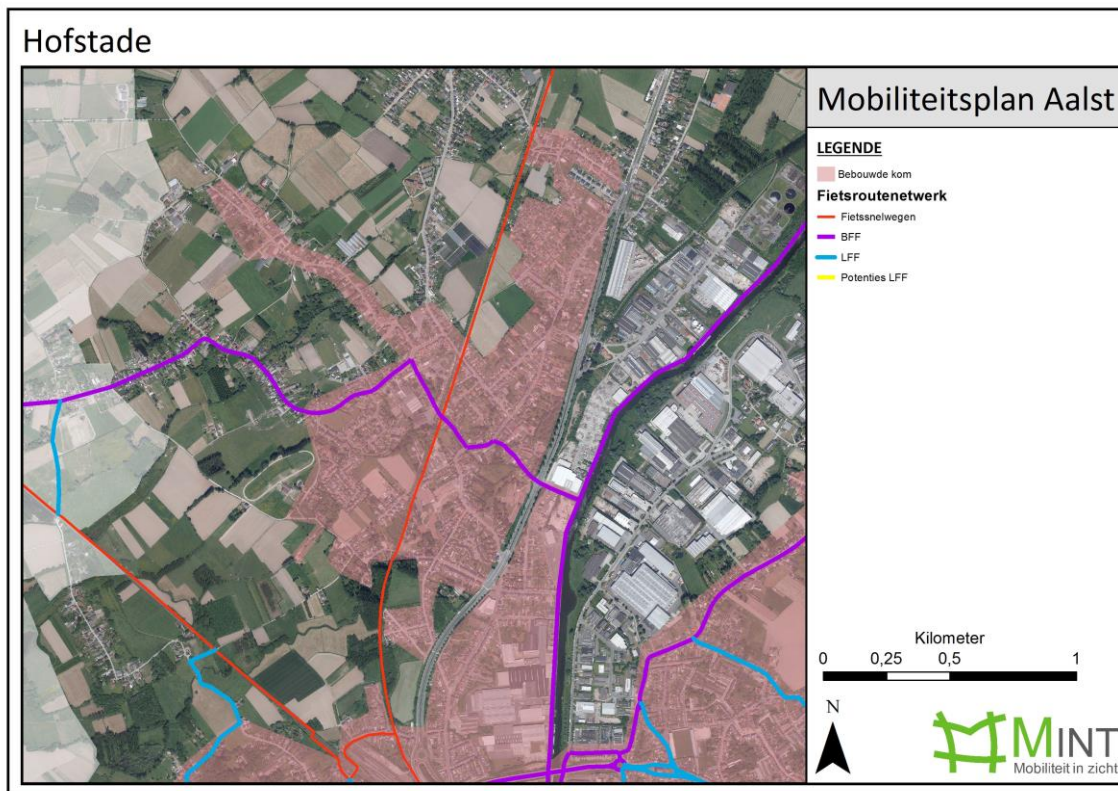
12.1.4. *GIJZEGEM*



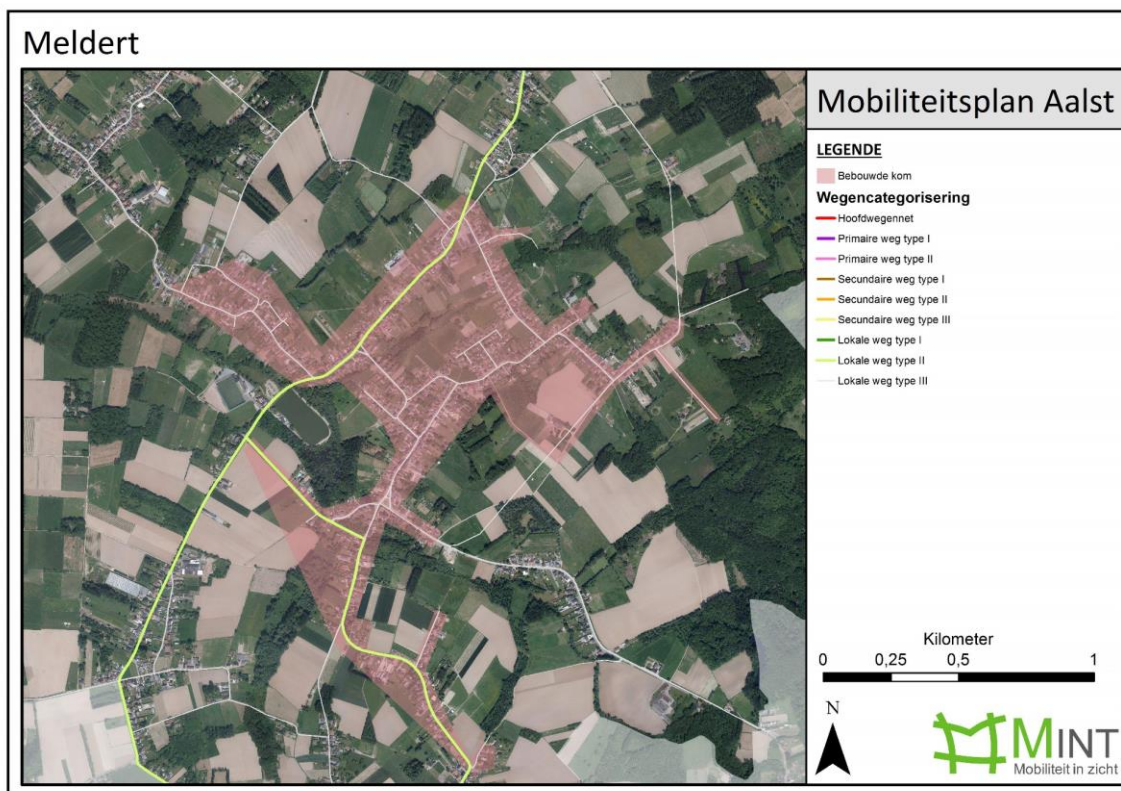
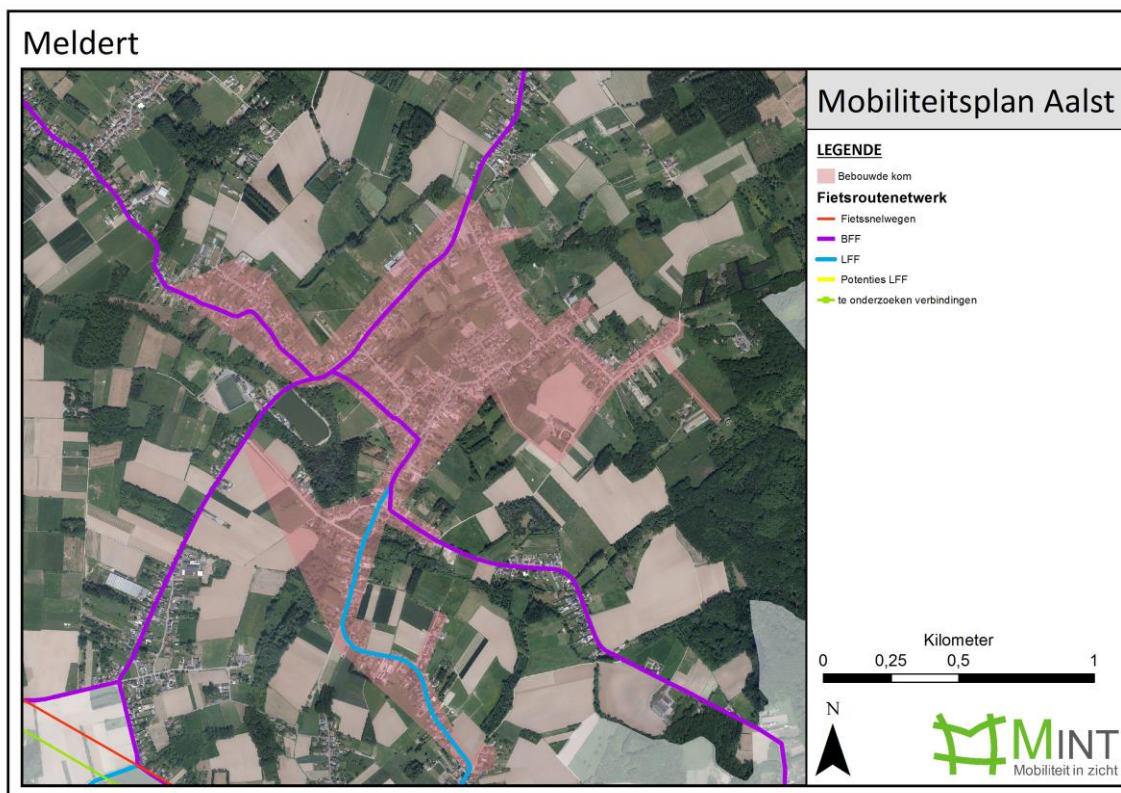
### 12.1.5. HERDERSEM



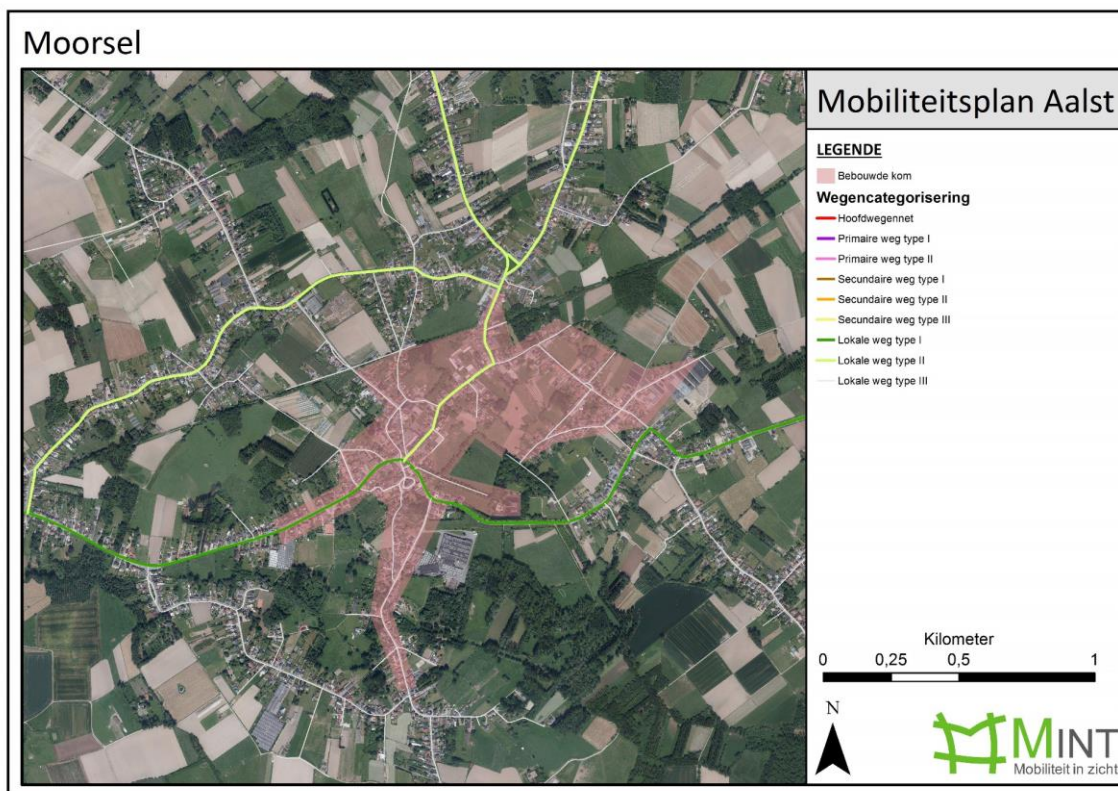
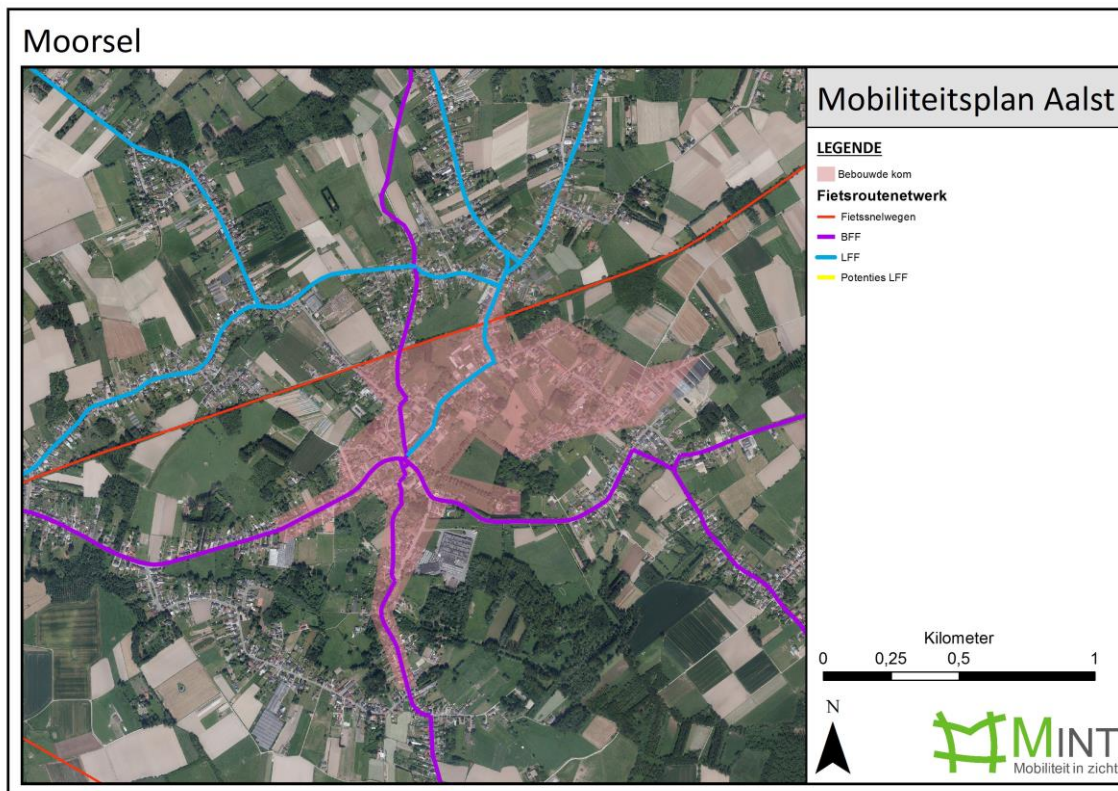
12.1.6. *HOFSTADE*



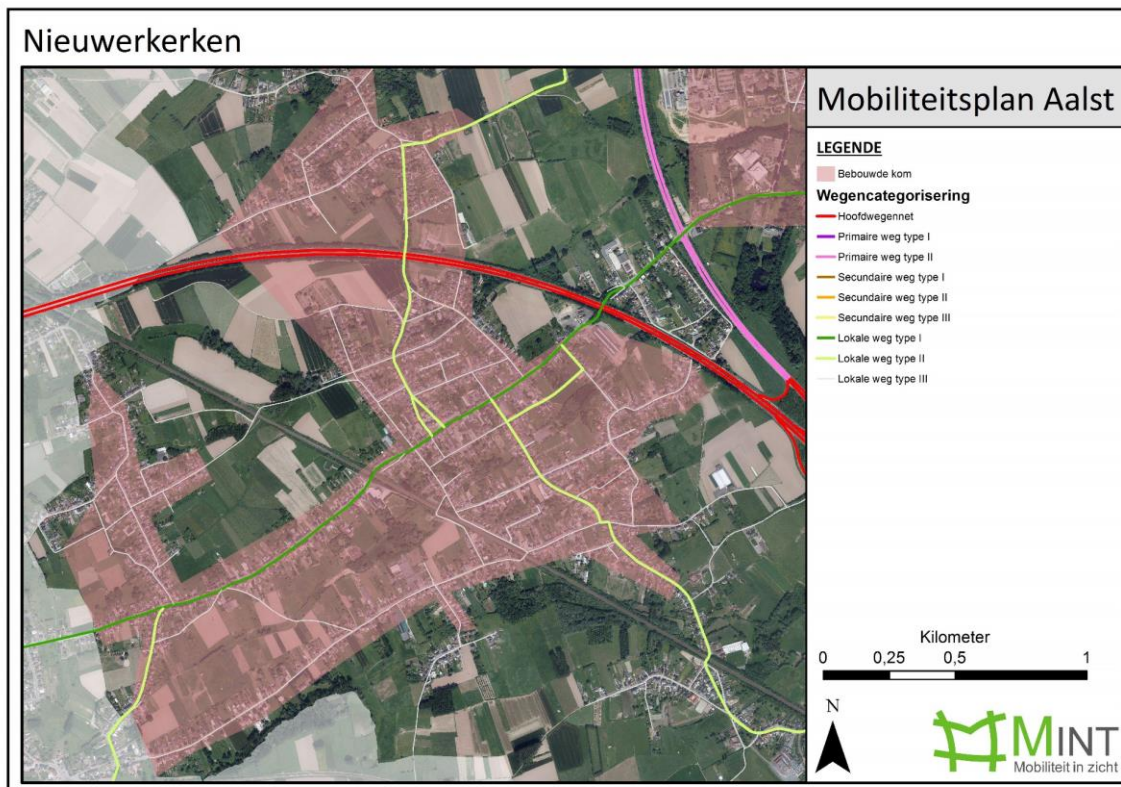
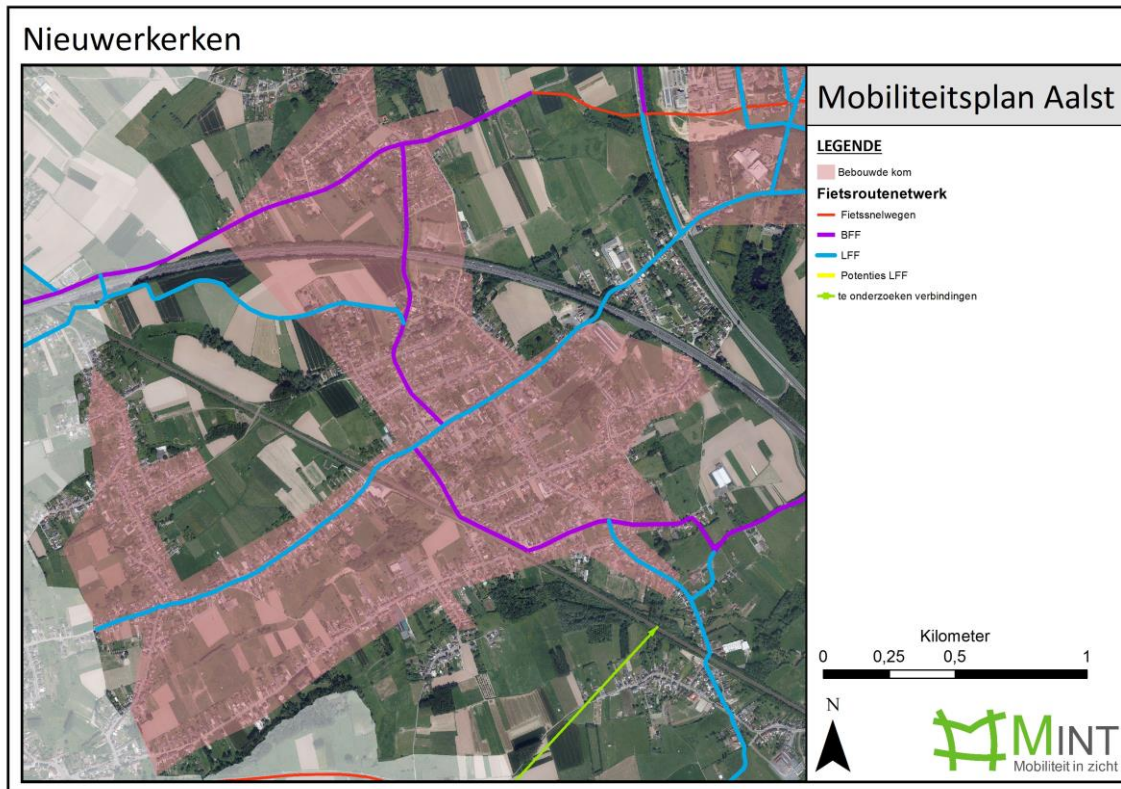
## 12.1.7. MELDERT



12.1.8. *MOORSEL*



## 12.1.9. NIEUWERKERKEN



## 12.2. VERSLAGEN GBC

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN  
AALST**

**VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 9 FEBRUARI 2017**

|                                               |
|-----------------------------------------------|
| <i>Verslaggever: MINT</i>                     |
| <i>Verslag versie definitief</i>              |
| <i>Onderwerp: Beleidsplan mobiliteitsplan</i> |

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| <i>Aard van de GBC-beslissing<sup>1</sup></i>     |
| <b><del>Eindbeslissing bij consensus</del></b>    |
| <b><del>Eindbeslissing zonder consensus</del></b> |
| <b>Werkvergadering zonder<br/>eindbeslissing</b>  |

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

| Naam               | Dienst                                       | Telefoon/e-mail                                                                              | Aanwezig (A)<br>Aanwezig via<br>volmacht (V)<br>Afwezig (N) |
|--------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Dylan Casaer       | Gemeentebestuur                              | <a href="mailto:dylan.casaer@aalst.be">dylan.casaer@aalst.be</a>                             | A                                                           |
| Michaël Eeckhout   | Departement Mobiliteit<br>en Openbare Werken | <a href="mailto:michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be">michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be</a>   | A                                                           |
| Rosy Taelman       | VVM De Lijn                                  | <a href="mailto:rosy.taelman@delijn.be">rosy.taelman@delijn.be</a>                           | A                                                           |
| Lieven De Sadeleer | Wegbeheerder AWW                             | <a href="mailto:lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be">lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be</a> | A                                                           |

**2. Variabele leden**

| Naam                      | Dienst                              | Telefoon/e-mail                                                                                    | Aanwezig (A)<br>Aanwezig via<br>volmacht (V)<br>Afwezig met<br>schriftelijke<br>opmerkingen (S)<br>Afwezig (N) |
|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ilse Smits                | Provinciebestuur                    | <a href="mailto:ilse.smits@oost-vlaanderen.be">ilse.smits@oost-vlaanderen.be</a>                   | A                                                                                                              |
| Ignas Claey               | Departement<br>Ruimtelijke Ordening | <a href="mailto:ignaas.claeys@rwo.vlaanderen.be">ignaas.claeys@rwo.vlaanderen.be</a>               | N                                                                                                              |
| Cindy Van den<br>Bogaerde | Departement<br>Ruimtelijke Ordening | <a href="mailto:Cindy.vandenbogaerde@rwo.vlaanderen.be">Cindy.vandenbogaerde@rwo.vlaanderen.be</a> | N                                                                                                              |

---

<sup>1</sup> Verwijder wat niet past.

### 3. Adviserende leden

| Naam                   | Dienst / organisatie      | Telefoon/e-mail                                                                                | Aanwezig (A)<br>Afwezig (N) |
|------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Caroline Verdoodt      | Schepen                   | <a href="mailto:Caroline.verdoodt@aalst.be">Caroline.verdoodt@aalst.be</a>                     | A                           |
| Katrien Beulens        | Schepen                   | <a href="mailto:Katrien.beulens@aalst.be">Katrien.beulens@aalst.be</a>                         | N                           |
| Jo Van Hoefs           | Kabinet burgemeester      | <a href="mailto:jo.vanhoefs@aalst.be">jo.vanhoefs@aalst.be</a>                                 | A                           |
| Ann Van De Steen       | Schepen                   | <a href="mailto:Ann.vandesteen@aalst.be">Ann.vandesteen@aalst.be</a>                           | N                           |
| Nico Rottiers          | Directeur MOD             | <a href="mailto:Nico.rottiens@aalst.be">Nico.rottiens@aalst.be</a>                             | A                           |
| Eddy Thijs             | Diensthooft MOW           | <a href="mailto:Eddy.thijs@aalst.be">Eddy.thijs@aalst.be</a>                                   | A                           |
| Dirk Auwelaert         | MOW Aalst                 | <a href="mailto:Dirk.auwelaert@aalst.be">Dirk.auwelaert@aalst.be</a>                           | A                           |
| Kurt Van Impe          | MOW Aalst                 | <a href="mailto:Kurt.vanimpe@aalst.be">Kurt.vanimpe@aalst.be</a>                               | A                           |
| Chloë Roeland          | Communicatie MOW Aalst    | <a href="mailto:Chloe.roeland@aalst.be">Chloe.roeland@aalst.be</a>                             | A                           |
| Anne-Marie De Bruycker | Leefmilieu                | <a href="mailto:Anne-marie.debruycker@aalst.be">Anne-marie.debruycker@aalst.be</a>             | A                           |
| Dinah Buysse           | Economie                  | <a href="mailto:Dinah.buysse@aalst.be">Dinah.buysse@aalst.be</a>                               | N                           |
| Joris De Clercq        | Ruimtelijke Ordening      | <a href="mailto:Joris.declercq@aalst.be">Joris.declercq@aalst.be</a>                           | N                           |
| Els Bonnarens          | Ruimtelijke ordening      | <a href="mailto:Els.bonnarens@aalst.be">Els.bonnarens@aalst.be</a>                             | N                           |
| Tom Vaneessen          | Jeugd                     | <a href="mailto:Tom.vaneessen@aalst.be">Tom.vaneessen@aalst.be</a>                             | N                           |
| Inne Van den Abbeele   | Jeugd                     | <a href="mailto:Inne.vandenabeele@aalst.be">Inne.vandenabeele@aalst.be</a>                     | N                           |
| Inge Singelyn          | Leefmilieu                | <a href="mailto:Inge.singelyn@aalst.be">Inge.singelyn@aalst.be</a>                             | N                           |
| Koen Vanderpoorten     | Onderwijs                 | <a href="mailto:Koen.vanderpoorten@aalst.be">Koen.vanderpoorten@aalst.be</a>                   | N                           |
| Bart De Wandeleer      | Lokale Politie            | <a href="mailto:Bart.dewandeleer@pzaalst.be">Bart.dewandeleer@pzaalst.be</a>                   | A                           |
| Luc Daniëls            | De Lijn Vlaams Brabant    | <a href="mailto:Gbc.vlbrab@delijn.be">Gbc.vlbrab@delijn.be</a>                                 | A                           |
| Koen De Cooman         | De Lijn Oost-Vlaanderen   | <a href="mailto:Koen.decooman@delijn.be">Koen.decooman@delijn.be</a>                           | A                           |
| Pieter Bernaert        | Dienstkringingenieur AWV  | <a href="mailto:Pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be">Pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be</a>       | N                           |
| Sarah Van Geit         | Provincie Vlaams Brabant  | <a href="mailto:Sarah.vangeit@vlaamsbrabant.be">Sarah.vangeit@vlaamsbrabant.be</a>             | N                           |
| Tom D'Hollander        | Voetgangersbeweging       | <a href="mailto:Tom.dhollander@komopstraat.be">Tom.dhollander@komopstraat.be</a>               | N                           |
| Petra Van Poucke       | Toegankelijkheidsbureau   | <a href="mailto:Petra.van.poucke@oost-vlaanderen.be">Petra.van.poucke@oost-vlaanderen.be</a>   | N                           |
| Jan Van Severen        | Trein Tram Bus            | <a href="mailto:Jan.vanseveren@treintrambus.be">Jan.vanseveren@treintrambus.be</a>             | N                           |
| Serge Adriaenssens     | Gecoro                    | <a href="mailto:Serge.adriaenssens@rwo.vlaanderen.be">Serge.adriaenssens@rwo.vlaanderen.be</a> | A                           |
| Maurits Daelman        | Culturele Raad            | <a href="mailto:mdaelman@skynet.be">mdaelman@skynet.be</a>                                     | A                           |
| Nore De Grez           | Jeugdraad                 | <a href="mailto:noredegrez@gmail.com">noredegrez@gmail.com</a>                                 | N                           |
| Walter Roggeman        | Mina-raad                 | <a href="mailto:Walter.roggeman@scarlet.be">Walter.roggeman@scarlet.be</a>                     | N                           |
| Patricia Verhoeven     | Deelraad handel en horeca |                                                                                                | N                           |
| Jo De Backer           | Fietzersbond Aalst        | <a href="mailto:Johan.debacker@myonline.be">Johan.debacker@myonline.be</a>                     | A                           |
| Ronny Van Cutsem       | Fietzersbond Aalst        | <a href="mailto:Ronny.van.cutsem1@telenet.be">Ronny.van.cutsem1@telenet.be</a>                 | A                           |
| Marleen Stallaerts     | Fietzersbond Aalst        | <a href="mailto:marleenudo@gmail.com">marleenudo@gmail.com</a>                                 | A                           |
| Jan Van Gyseghem       | Voka                      | <a href="mailto:Jan.vangyseghem@voka.be">Jan.vangyseghem@voka.be</a>                           | A                           |
| Reinout Maus           | Unizo Aalst               | <a href="mailto:Reinout.maus@unizo.be">Reinout.maus@unizo.be</a>                               | A                           |
| Johan Stylemans        | Open VLD                  | <a href="mailto:Johan.stylemans@decroo.fed.be">Johan.stylemans@decroo.fed.be</a>               | A                           |

GBC verslag pagina 2

|                 |          |                                                                          |   |
|-----------------|----------|--------------------------------------------------------------------------|---|
| Christian Floru | Open VLD | <a href="mailto:christian@pipenpoy.be">christian@pipenpoy.be</a>         | A |
| Luc Van Lierde  | Groen    | <a href="mailto:Luc.van.lierde@outlook.be">Luc.van.lierde@outlook.be</a> | A |
| Tim De Roeck    | Mint nv  | <a href="mailto:Tim.deroeck@mintnv.be">Tim.deroeck@mintnv.be</a>         | A |

### Vaststelling van het quorum<sup>2</sup>

- ☐ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

*[Het verslag vermeldt duidelijk de standpunten van de aanwezige vaste en variabele leden, fysisch of bij volmacht.*

*Het verslag vermeldt eventuele schriftelijke opmerkingen van variabele leden en hoe hiermee is rekening gehouden.*

*Het verslag vermeldt de adviezen van eventuele adviserende leden en hoe hiermee is rekening gehouden.*

*Het verslag concludeert duidelijk of er al dan niet een consensus bereikt is tijdens de vergadering en wat de volgende stap is (nieuwe GBC, aanvraag kwaliteitsadvies, aanvraag bespreking op RMC,...).]*

### Inleiding en presentaties

Inleiding door schepen Casaer.

Aan de hand van een presentatie (zie bijlage) wordt de stand van zaken toegelicht, de inhoudstafel van het beleidsplan aangehaald en de wijzigingen van het beleidsscenario ten opzichte van de synthesesnota overlopen.

Vooraf werd het ontwerp beleidsplan bezorgd aan de GBC-leden. De mobiliteitsbegeleider, De Lijn en de provincie gaven reeds vooraf hun opmerkingen door (zie bijlagen). Deze worden overlopen. De aanvullingen die daarbij tijdens de vergadering gebeuren, worden hieronder weergegeven:

### Feedback mobiliteitsbegeleider

De Capucienenlaan is momenteel een secundaire III en staat op het plan van de wegcategorisering opgenomen als een lokale weg type I. Een downgrading van een secundaire weg naar een lokale weg kan niet zomaar enkel door de gemeente beslist worden. Het moet bekrachtigd worden door de provincie. Er zijn bovendien heel wat consequenties aan verbonden, onder andere financiële. Daarom zal de Capucienenlaan als secundaire III ingekleurd worden.

De wegcategorisering is de basis en visie waaraan vele andere maatregelen gekoppeld zijn. Het is daarom belangrijk om de wijzigingen goed te duiden. De provincie geeft aan dat de wijzigingen voor de bovenlokale wegen goed zijn opgenomen, maar dat ze voor de lokale wegen nog verduidelijkt kunnen worden.

<sup>2</sup> Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

De dienst leefmilieu van de stad vraagt of het stimuleren van kortparkeren in het centrum een goede zaak is gelet op de doelstellingen. Er is een apart parkeerbeleidsplan in opmaak. De principes hiervoor werden door het college goedgekeurd. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat het parkeergeleidingssysteem alvast het zoekverkeer kan terugdringen.

Er wordt gesuggereerd om een randparking onder het viaduct van de R41 te voorzien. Samen met de ontwikkelingen op de Tragelsite zal deze er komen, weliswaar na renovatie van het viaduct.

Er wordt gevraagd of het parkeren duurder zal zijn in het centrum dan aan de rand. Het is in ieder geval de bedoeling om te komen tot een hiërarchische structuur. Het principe voor het uitbreiden van de betalende zone en blauwe zone in het centrum werd goedgekeurd door het college.

Er wordt teruggekomen op de opmerkingen die gemaakt werden op de vorige GBC's en het advies van de kwaliteitsadviseur om bussen en fietsen best niet te combineren. De Lijn heeft hierover reeds voorbeelden getoond waar dat wel goed werkt. Deze zullen opgenomen worden in de nota. Het conflictrisico in de langsricting (bussen en fietsen rijden in zelfde richting) is veel beperkter dan het conflictrisico met dwarsend verkeer.

Actie A16 moet concreter verwijzen naar 'parkeerverordening'

### Feedback De Lijn

De toegankelijkheid van de haltes kan ook opgenomen worden in het beleidsscenario (scenario 1 uit de synthesesnota).

In verband met de vraag naar kleinere en schonere bussen wordt verwezen naar de nieuwe beheersovereenkomst. De Lijn zal de tekst hierover bezorgen zodat deze kan opgenomen worden in het beleidsplan.

Er wordt gevraagd naar een verduidelijking van het onderscheid tussen verbinden en ontsluiten. Ontsluiten gaat over het zoveel mogelijk haltes binnen een herkomst of bestemmingsgebied. Verbinden gaat over een beperkt aantal haltes die op een snelle manier met elkaar verbonden worden. Dat leunt aan bij de Vlaamse beleidsvisie en het concept basisbereikbaarheid en kan dus behouden blijven.

De 5 bottlenecks voor het busvervoer worden doorgegeven zodat ze kunnen opgenomen worden in het actieplan.

Er wordt gevraagd of de opgenomen aspecten met betrekking tot het spoorverkeer afgetoetst werden met de NMBS. Dat is niet het geval, maar het is belangrijk om het zeker op te nemen in het beleidsplan. Er kwamen vanuit Infrabel reeds vragen voor het afsluiten van overwegen. Het een kan eventueel gekoppeld worden aan het andere.

De zin met 'doorverwijzen naar een studiebureau' moet weggelaten worden.

De Gecoro vraagt of het de bedoeling is om de verkeerslichten op de Wallenring te verwijderen in het nieuwe circulatieconcept. De stad geeft aan dat dat nog verder bekeken moet worden.

### Feedback provincie

De provincie geeft aan dat duidelijke keuzes moeten gemaakt via welke links men fietsers naar de binnenstad wil laten rijden en dat deze assen dan effectief hoogwaardig fietscomfort moeten bieden. De provincie vraagt ook of de Wallenring de meest wenselijke selectie is om te fungeren als 'connector' tussen verschillende fietsroutes/-snelwegen. De stad geeft aan dat het in de binnenstad niet altijd even evident is om 'routes' te selecteren om de eenvoudige reden dat het aantal aantrekkingspolen zo divers en gespreid is dat elke straat gebruikt wordt als fietsweg.

Voor de F220 is er een onderzoek naar het tracé nodig. Dat moet opgenomen worden in het actieplan.

De stad vraagt aan de provincie naar een bijkomende link naar Ninove via Terjoden/Haaltert/Denderhoutem. De fietssnelweg is nu voorzien langsheen de Dender, maar dat is niet de meest directe link en maakt eigenlijk een 'omtrekkende' beweging.

De provincie vraagt om de doelstellingen van het fietsbeleidsplan reeds op te nemen. Het gaat over de thema's, maar ook hoeveel fietsers er worden beoogd, de vermindering in ongevallen en een aantal andere kwantitatieve doelstellingen.

De provincie vraagt of er voor de wijkcirculatieplannen reeds ideeën over de uitgangspunten zijn. In Sint-Niklaas bijvoorbeeld gebeurde de opmaak van wijkcirculatieplannen in het kader van het lobbenstadmodel. De stad Aalst geeft aan dat er hier niet per se een ruimtelijk model achter zit, maar dat het de bedoeling is om het verkeer te organiseren op de aangeduide hoofdassen en weg te houden uit de tussenliggende straten. Er kan in de nota een principe opgenomen worden om aan te geven wat het doel voor de wijkcirculatieplannen is om het doorgaand verkeer te weren.

### Overige feedback

De problematiek van het kruispunt N9/R41 Albrechtlaan komt aan bod. De wachttijd voor fietsers is er vergroot. Dat is een gevolg van het conflictvrij maken van de rechtsaf voor autoverkeer en de fietsoversteek. Bovendien is er meer groentijd gegeven aan de linksafbeweging naar de R41. Bij invoering ging dat veel vlotter en was er veel minder fileopbouw. Ondertussen is de verhoging van de capaciteit alweer ingevuld door ander verkeer en is de fileopbouw ondanks de meer groentijd, opnieuw vergelijkbaar met voorheen. Er wordt geopperd dat over dit kruispunt niets staat in het mobiliteitsplan. Dit soort maatregelen past echter in de algemene actie voor doorstromingsmaatregelen op de R41.

De dienst leefmilieu vraagt om de GBC op de hoogte te brengen van de aftoetsing die gebeurd is tussen de synthesenota en het klimaatplan.

Er wordt gevraagd of het niet nodig is om de problematiek van Syral te behandelen in het mobiliteitsplan. Het is het bedrijf met de grootste impact op de binnenstad. Het is echter niet de bedoeling om in het

GBC verslag pagina 5

mobilitieitsplan 1 specifiek bedrijf te noemen, maar wel een algemeen beleid te kaderen. Het bedrijf is zelf alleszins bezig met verkeersveiligheid en circulatie.

De schepen van ruimtelijke ordening vraagt waarom het principe van 'verdichting' is opgenomen als doelstelling en wat hiermee juist wordt bedoeld. Het is een principe dat in alle ruimtelijke beleidsplannen terugkomt. Ook in het ruimtelijk structuurplan Aalst is het opgenomen en omschreven als:

Verdichting is één van de sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staat. Verdichting betekent voor het ruimtelijk beleid in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied het volgende:

- het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied;
- het differentiëren van de woningvoorraad;
- het versterken van de multifunctionaliteit door verweving;
- het opleggen van minimale dichtheden;

Het is opgenomen als een van de uitgangspunten binnen het stedelijkgebied beleid. Daarbij wordt gesteld dat er steeds respect moet zijn voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Verdichting is een belangrijk principe om ook vanuit mobiliteitsoogpunt mee te nemen omdat het zorgt voor nabijheid en daarmee de verplaatsingsafstanden verkort en als gevolg ook de verplaatsingswijze.

### Verdere afspraken

Het is nog te vroeg om al consensus te bereiken over het plan. Er worden eerst nog volgende acties ondernomen:

- Adviesronde: de verschillende adviesraden wordt gevraagd om hun advies mbt het beleidsplan over te maken.
- Bewonersparticipatie: vanaf 18 maart komt het ontwerp mobiliteitsplan op de website en wordt erover geïnformeerd. De reacties worden vervolgens verzameld en gescreend door de stad. Er worden ook infosessies georganiseerd voor handelaars en inwoners van de verschillende deelgemeenten (geclusterd) van Aalst. Deze sessies gaan door eind maart 2017.
- De vaste actoren komen binnen twee weken samen om het beleidsplan en de actietabel in detail te bespreken. Ter voorbereiding worden de documenten aangepast aan de geformuleerde opmerkingen in track changes.
- Er wordt gewerkt naar een volgende GBC na de paasvakantie

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN  
AALST**
**VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 22 MEI 2017**

|                                        |                                                         |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Verslaggever: MINT                     | Aard van de GBC-beslissing <sup>1</sup>                 |
| Verslag versie definitief              | <b>Eindbeslissing bij consensus</b>                     |
|                                        | <del><b>Eindbeslissing zonder consensus</b></del>       |
|                                        | <del><b>Werkvergadering zonder eindbeslissing</b></del> |
| Onderwerp: Beleidsplan mobiliteitsplan |                                                         |

**Aanwezigheidslijst**
**1. Vaste leden**

| Naam               | Dienst                                       | Telefoon/e-mail                                                                              | Aanwezig (A)<br>Aanwezig via<br>volmacht (V)<br>Afwezig (N) |
|--------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Dylan Casaer       | Gemeentebestuur                              | <a href="mailto:dylan.casaer@aalst.be">dylan.casaer@aalst.be</a>                             | A                                                           |
| Michaël Eeckhout   | Departement Mobiliteit<br>en Openbare Werken | <a href="mailto:michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be">michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be</a>   | A                                                           |
| Rosy Taelman       | VVM De Lijn                                  | <a href="mailto:rosy.taelman@delijn.be">rosy.taelman@delijn.be</a>                           | A                                                           |
| Lieven De Sadeleer | Wegbeheerder AWV                             | <a href="mailto:lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be">lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be</a> | A                                                           |

**2. Variabele leden**

| Naam                      | Dienst                              | Telefoon/e-mail                                                                                    | Aanwezig (A)<br>Aanwezig via<br>volmacht (V)<br>Afwezig met<br>schriftelijke<br>opmerkingen (S)<br>Afwezig (N) |
|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ilse Smits                | Provinciebestuur                    | <a href="mailto:ilse.smits@oost-vlaanderen.be">ilse.smits@oost-vlaanderen.be</a>                   | A                                                                                                              |
| Ignas Claey               | Departement<br>Ruimtelijke Ordening | <a href="mailto:ignas.claeys@rwo.vlaanderen.be">ignas.claeys@rwo.vlaanderen.be</a>                 | N                                                                                                              |
| Cindy Van den<br>Bogaerde | Departement<br>Ruimtelijke Ordening | <a href="mailto:Cindy.vandenbogaerde@rwo.vlaanderen.be">Cindy.vandenbogaerde@rwo.vlaanderen.be</a> | N                                                                                                              |

<sup>1</sup> Verwijder wat niet past.

### 3. Adviserende leden

| Naam                   | Dienst / organisatie      | Telefoon/e-mail                                                                                | Aanwezig (A)<br>Afwezig (N) |
|------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Caroline Verdoodt      | Schepen                   | <a href="mailto:Caroline.verdoodt@aalst.be">Caroline.verdoodt@aalst.be</a>                     | A                           |
| Katrien Beulens        | Schepen                   | <a href="mailto:Katrien.beulens@aalst.be">Katrien.beulens@aalst.be</a>                         | A                           |
| Jo Van Hoefs           | Kabinet burgemeester      | <a href="mailto:jo.vanhoefs@aalst.be">jo.vanhoefs@aalst.be</a>                                 | A                           |
| Ann Van De Steen       | Schepen                   | <a href="mailto:Ann.vandesteen@aalst.be">Ann.vandesteen@aalst.be</a>                           | N                           |
| Nico Rottiers          | Directeur MOD             | <a href="mailto:Nico.rottiens@aalst.be">Nico.rottiens@aalst.be</a>                             | A                           |
| Eddy Thijs             | Diensthof MOW             | <a href="mailto:Eddy.thijs@aalst.be">Eddy.thijs@aalst.be</a>                                   | A                           |
| Dirk Auwelaert         | MOW Aalst                 | <a href="mailto:Dirk.auwelaert@aalst.be">Dirk.auwelaert@aalst.be</a>                           | A                           |
| Kurt Van Impe          | MOW Aalst                 | <a href="mailto:Kurt.vanimpe@aalst.be">Kurt.vanimpe@aalst.be</a>                               | A                           |
| Chloé Roeland          | Communicatie MOW Aalst    | <a href="mailto:Chloe.roeland@aalst.be">Chloe.roeland@aalst.be</a>                             | A                           |
| Anne-Marie De Bruycker | Leefmilieu                | <a href="mailto:Anne-marie.debruycker@aalst.be">Anne-marie.debruycker@aalst.be</a>             | V                           |
| Dinah Buysse           | Economie                  | <a href="mailto:Dinah.buysse@aalst.be">Dinah.buysse@aalst.be</a>                               | N                           |
| Joris De Clercq        | Ruimtelijke Ordening      | <a href="mailto:Joris.declercq@aalst.be">Joris.declercq@aalst.be</a>                           | N                           |
| Els Bonnarens          | Ruimtelijke ordening      | <a href="mailto:Els.bonnarens@aalst.be">Els.bonnarens@aalst.be</a>                             | N                           |
| Tom Vaneessen          | Jeugd                     | <a href="mailto:Tom.vaneessen@aalst.be">Tom.vaneessen@aalst.be</a>                             | N                           |
| Inne Van den Abbeele   | Jeugd                     | <a href="mailto:Inne.vandenabeele@aalst.be">Inne.vandenabeele@aalst.be</a>                     | N                           |
| Inge Singelyn          | Leefmilieu                | <a href="mailto:Inge.singelyn@aalst.be">Inge.singelyn@aalst.be</a>                             | N                           |
| Koen Vanderpoorten     | Onderwijs                 | <a href="mailto:Koen.vanderpoorten@aalst.be">Koen.vanderpoorten@aalst.be</a>                   | N                           |
| Bart De Wandeleer      | Lokale Politie            | <a href="mailto:Bart.dewandeleer@pzaalst.be">Bart.dewandeleer@pzaalst.be</a>                   | A                           |
| Luc Daniëls            | De Lijn Vlaams Brabant    | <a href="mailto:Gbc.vlbrab@delijn.be">Gbc.vlbrab@delijn.be</a>                                 | A                           |
| Koen De Cooman         | De Lijn Oost-Vlaanderen   | <a href="mailto:Koen.decooman@delijn.be">Koen.decooman@delijn.be</a>                           | A                           |
| Pieter Bernaert        | Dienstkringingenieur AWV  | <a href="mailto:Pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be">Pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be</a>       | N                           |
| Sarah Van Geit         | Provincie Vlaams Brabant  | <a href="mailto:Sarah.vangeit@vlaamsbrabant.be">Sarah.vangeit@vlaamsbrabant.be</a>             | N                           |
| Tom D'Hollander        | Voetgangersbeweging       | <a href="mailto:Tom.dhollander@komopstraat.be">Tom.dhollander@komopstraat.be</a>               | N                           |
| Petra Van Poucke       | Toegankelijkheidsbureau   | <a href="mailto:Petra.van.poucke@oost-vlaanderen.be">Petra.van.poucke@oost-vlaanderen.be</a>   | N                           |
| Jan Van Severen        | Trein Tram Bus            | <a href="mailto:Jan.vanseveren@treintramabus.be">Jan.vanseveren@treintramabus.be</a>           | N                           |
| Serge Adriaenssens     | Gecoro                    | <a href="mailto:Serge.adriaenssens@rwo.vlaanderen.be">Serge.adriaenssens@rwo.vlaanderen.be</a> | N                           |
| Maurits Daelman        | Culturele Raad            | <a href="mailto:mdaelman@skynet.be">mdaelman@skynet.be</a>                                     | A                           |
| Nore De Grez           | Jeugdraad                 | <a href="mailto:noredegrez@gmail.com">noredegrez@gmail.com</a>                                 | N                           |
| Walter Roggeman        | Mina-raad                 | <a href="mailto:Walter.roggeman@scarlet.be">Walter.roggeman@scarlet.be</a>                     | A                           |
| Patricia Verhoeven     | Deelraad handel en horeca |                                                                                                | N                           |
| Jo De Backer           | Fietzersbond Aalst        | <a href="mailto:Johan.debacker@myonline.be">Johan.debacker@myonline.be</a>                     | A                           |
| Ronny Van Cutsem       | Fietzersbond Aalst        | <a href="mailto:Ronny.van.cutsem1@telenet.be">Ronny.van.cutsem1@telenet.be</a>                 | A                           |
| Marleen Stallaerts     | Fietzersbond Aalst        | <a href="mailto:marleenudo@gmail.com">marleenudo@gmail.com</a>                                 | N                           |
| Jan Van Gyseghem       | Voka                      | <a href="mailto:Jan.vangyseghem@voka.be">Jan.vangyseghem@voka.be</a>                           | A                           |
| Reinout Maus           | Unizo Aalst               | <a href="mailto:Reinout.maus@unizo.be">Reinout.maus@unizo.be</a>                               | A                           |
| Johan Stylemans        | Open VLD                  | <a href="mailto:Johan.stylemans@decroo.fed.be">Johan.stylemans@decroo.fed.be</a>               | A                           |

GBC verslag pagina 2

|                 |          |                                                                          |   |
|-----------------|----------|--------------------------------------------------------------------------|---|
| Christian Floru | Open VLD | <a href="mailto:christian@pipenpoy.be">christian@pipenpoy.be</a>         | A |
| Luc Van Lierde  | Groen    | <a href="mailto:Luc.van.lierde@outlook.be">Luc.van.lierde@outlook.be</a> | A |
| Tim De Roeck    | Mint nv  | <a href="mailto:Tim.deroeck@mintnv.be">Tim.deroeck@mintnv.be</a>         | A |

### Vaststelling van het quorum<sup>2</sup>

- ☐ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

*[Het verslag vermeldt duidelijk de standpunten van de aanwezige vaste en variabele leden, fysisch of bij volmacht.*

*Het verslag vermeldt eventuele schriftelijke opmerkingen van variabele leden en hoe hiermee is rekening gehouden.*

*Het verslag vermeldt de adviezen van eventuele adviserende leden en hoe hiermee is rekening gehouden.*

*Het verslag concludeert duidelijk of er al dan niet een consensus bereikt is tijdens de vergadering en wat de volgende stap is (nieuwe GBC, aanvraag kwaliteitsadvies, aanvraag bespreking op RMC,...).]*

### Inleiding en presentatie

Er werd een inleiding gegeven door schepen Casaer. Het is de bedoeling om het mobiliteitsplan te besluiten op deze GBC. Er werden ondertussen verschillende infosessies georganiseerd voor de bevolking. Hierover zal er ook teruggekoppeld worden in deze GBC.

### Wijzigingen ten opzichte van de vorige versie van het beleidsplan

Op de vorige GBC werd het ontwerp beleidsplan voorgesteld. Op basis van de feedback van de GBC en het tussentijds overleg met de vaste actoren, werd dat ontwerp beleidsplan aangepast. Aan de hand van een presentatie (zie bijlage) worden deze wijzigingen overlopen.

Christian Floru vraagt vanwaar de 250 kilometer fietsroute bekomen werd en op welk grondgebied dit is. Dit cijfer werd bekomen op basis van een GIS en het gaat over 'Groot-Aalst'.

Ronny Van Cutsem vraagt of er al een datum bekend is voor de opmaak van het fietsbeleidsplan? Dit plan komt er liefst zo snel mogelijk. Het is de bedoeling dat dergelijk plan niet vrijblijvend blijft, en dat een richtlijn voor de deadline mee opgenomen wordt in voorliggend mobiliteitsplan.

Johan Stylemans van open VLD maakt opmerking dat het plan op vele punten algemeen blijft, maar dat het ontbreekt aan concrete zaken. Hierbij worden 2 voorbeelden aangehaald waar het ene wel concreet is en het andere niet. Dit gaat over het Esplanadeplein en de Houtmarkt. Hierop kwam het antwoord dat de parking van het Esplanadeplein al beslist werd door het College. Een beleidsplan is bovendien geen

<sup>2</sup> Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

document om alle details toe te lichten, maar wel een strategisch plan waarin concrete acties moeten passen.

Johan Stylemans van open VLD benadrukt dat de Sint-Annabrug belangrijk is voor de ontknoping van de stad, en dat deze niet specifiek vermeld staat in het mobiliteitsplan. De problematiek hiervan wordt vooruitgeschoven, met de implementatie pas vanaf 2019, na de tunnelwerken in de Boudewijnlaan. Hij ziet geen reden om te wachten op deze datum, en benadrukt dat dit 7 jaar is na de start van de opmaak van het mobiliteitsplan. Nico Rottiers geeft hierop als antwoord dat het een plan op strategisch niveau dat niet tot op detailniveau ingaat voor alle operationele aspecten. Het blijft een kader voor toekomstig beleid. Hij haalt hierbij aan dat er toch enkele concrete dingen instaan zoals het vernoemde Esplanadeplein.

Er wordt vastgesteld dat de verkeersdrukte aan beide kanten van de Sint-Annabrug toeneemt. De fietsersbond gaat hierop in. Zij vindt dat het verwonderlijk is dat de brug oorspronkelijk is aangelegd voor voetgangers, fietsers en eenrichtingsverkeer de stad uit, terwijl het huidige gebruik dubbelrichting is. Er wordt gesteld dat de problematiek vermeden wordt in het mobiliteitsplan en dat de omgeving momenteel levensgevaarlijk is. Nico Rottiers geeft hierop als antwoord dat er een extra brug bijkomt voor voetgangers en fietsers. De omliggende kruispunten zullen eenvoudiger worden.

Johan Stylemans van Open VLD stelt dat de deelconflicten niet structureel zullen wijzigen en dat er geen conflicterende verkeersstromen zullen verdwijnen. Er wordt gesteld dat niet alle fietsers naar het station gaan, en dat fietsbewegingen en busverkeer nog wel in alle richtingen mogelijk is. Vroeg of laat zal men een keuze moeten maken over de Sint-Annabrug. Dylan Casaer geeft Johan Stylemans van Open VLD deels gelijk, maar men heeft er door het bestuur voor gekozen geen conflictstrategie te hanteren. Het circulatieconcept zal een basis kunnen zijn voor het veranderingsproces wat mobiliteit uiteindelijk is. Er kan eventueel gekeken worden in de richting van simulaties om de effecten te bestuderen, maar de keuze is nu gemaakt om tot een gedragen plan te komen. Evaluatie van uitgevoerde maatregelen is cruciaal om de juiste keuzes te maken. Op politiek vlak is er weinig engagement om vlak voor de verkiezingen nog grote wijzigingen door te voeren. Overhaaste wijzigingen moeten vermeden worden.

De fietsersbond haalt aan dat er nog verschillende knelpunten zijn waar op korte termijn een oplossing voor moet gevonden worden zoals het wegvak tussen de N9 en de Burchtstraat. Er zijn ook nog knelpunten zoals Pontstraat en verbindingsstuk tussen stad en fietspad Erembodegemstraat en Zeebergbrug. Het is inderdaad de volgende bottleneck die bekeken moet worden nadat de stad het fietspad in de Erembodegemstraat aanpakte.

De fietsersbond zegt dat de leerkrachten van het SJC pleiten voor een verkeersvrije Pontstraat. Als men kinderen zelfstandig naar school wil laten fietsen moet je de nodige infrastructuur voorzien om een veilige fietsverbinding te faciliteren. Dit moet komen vanuit het beleidsniveau. In DvM gaat het zover dat personeel van de school de kinderen helpt uitstappen uit de auto zodat het verkeer vlotter kan verlopen ter hoogte van de schoolpoort. De reactie hierop is dat dit eigenlijk het verkeerde signaal geven is.

GBC verslag pagina 4

Er werd aangehaald dat de knip van de Blauwenbergstraat niet staat in het mobiliteitsplan. Hierop kwam dat het opgenomen is in RUP en zal zo uitgevoerd worden bij ontwikkeling Siesegemkouter. Eens het zo ver is zal een evaluatie gebeuren. Dit is net om het sluipverkeer te gaan vermijden. Dit punt is ook in de actietabel opgenomen: actiepunt A2.1.

Jan Van Gysegem van VOKA haalt aan dat een bepaalde categorie ouders zelfs met goede infrastructuur de keuze voor de auto zal blijven maken. Voor deze categorie zijn meer sturende of dwingende maatregelen noodzakelijk. Ook wordt het bedrijf Tereos aangehaald die zelf verkeersveiligheid als een issue beschouwen en zelf initiatieven nemen om zaken vanuit hun eigen bedrijfsvoering bij te sturen.

### Infomomenten

Er wordt een toelichting gegeven van de informatie uit de infomomenten door Nico Rottiers. Er werden daaropvolgend 64 reacties ingestuurd. Deze werden bezorgd aan alle leden van de GBC. De inhoud van deze reacties zijn hoofdzakelijk elementen rond het operationele niveau. 2 reacties hadden te maken met inhoudelijke keuzes gemaakt in het mobiliteitsplan.

De eerste reactie gaat over de Vaartstraat en de Esplanadestraat. Het is geen ideale situatie om fietsers te mengen met busverkeer. Het gemeenschappelijk gebruik van een busbaan/busstrook door fietsers en openbaar vervoer is al eerder aan bod gekomen en die optie is met het weerhouden voorkeursscenario bevestigd.

De tweede reactie gaat over het Keizersplein, met de vraag of de zaterdagmarkt niet verschoven kan worden in functie van de mobiliteit. Deze maatregel overstijgt echter de scope van het mobiliteitsplan. Verder was er geen feedback waarvoor een aanpassing in het mobiliteitsplan noodzakelijk wordt geacht.

Luc Van Lierde van Groen vraagt hierop of participatie een slag in het water is geweest. Hierop werd geantwoord dat participatie zeker een belangrijke bijdrage levert. Het is vooral belangrijk om draagvlak te creëren en goed te informeren. Alle reacties uit de participatiemomenten zullen na vandaag ook beantwoord worden.

### Feedback actoren

#### Feedback open vld

Feedback op te nemen.

#### Feedback klimaatactieplan

Met betrekking tot het klimaatactieplan wordt gevreesd dat de beoogde doelstellingen niet gehaald zullen worden, en dat men onder de streefwaarden blijft. Dit kan inderdaad kloppen, maar over het voorgestelde scenario is consensus bereikt.

Er werd door Nico Rottiers aangehaald dat de doelstellingen zonder referentiejaar zijn. Er werd een voorstel gedaan om het gemiddelde van de laatste drie jaren te nemen als basis of referentie. Nulmeting is dus drie vorige jaren, 2014 2015 en 2016.

De doelstellingen voor ongevallen werden veel te laag bevonden door Nico Rottiers. We mogen gerust optimistischer denken en de doelstellingen verhogen naar 10% globale reductie en 20% voor doden en zwaargewonden. Een sterkere ambitie wordt hier dus voor ogen gehouden. De afstemming met het klimaatplan moet ook benoemd worden in cijfers, en er moet explicieter vermeld worden dat Aalst inzet op elektrische auto's en autodelen.

### Feedback provincie

Ilse Smits vindt dat 10 km fietspaden per jaar een mooie ambitie is voor het mobiliteitsbeleid. Verder heeft zij enkele tekstuele opmerkingen overgemaakt.

### Feedback mobiliteitsbegeleider

In het mobiliteitsplan spreekt men vaak over het voetgangersgebied, maar niet over het voetgangersnetwerk. Hij stelt dat dit niet gelijk is en dat hier een onderscheid in moet gemaakt worden. Voetgangersnetwerken zouden sterker aan bod moeten komen, bijvoorbeeld in functie van deelgemeenten of om aan bushaltes te geraken.

Overige opmerkingen worden overgemaakt.

### Consensus?

Er is consensus tussen de vaste actoren van de GBC. Open VLD geeft als adviserend lid aan niet akkoord te zijn.

De volgende stappen in het kader van dit mobiliteitsplan zijn:

- Voorlopige vaststelling door de gemeenteraad (dinsdag 27 juni)
- RMC (juli)
- Definitieve vaststelling door de gemeenteraad

### 12.3. SAMENSTELLING GBC EN DOCUMENTEN MBT HET PARTICIPATIETRAJECT

In het kader van de uitwerking van het participatietraject voor het mobiliteitsplan van Aalst wordt in deze verkenningnota het gemeenteraadsbesluit van 24 april 2014 hieronder opgenomen.

## STAD AALST

### UITTREKSELS UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

#### Vergadering van 24 april 2012

De gemeenteraad van Aalst, regelmatig bijeengeroepen, is op dinsdag 24 april 2012 bijeengekomen in de raadzaal van het stadhuis.

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aanwezig:        | Christoph D'Haese, voorzitter;<br>Ilse Uyttersprot, burgemeester;<br>Ann Van de Steen, Johan Stylemans, Bart Van Lysebeth, Dylan Casaer, Serge Grysoile, Paul Stockman, Anne-Marie Verdoodt, Iwein De Koninck, Patrick De Smedt, schepenen;<br>Gracienne Van Nieuwenborgh, Frans De Meersman, Dirk De Meerleer, Wilfried Van Herreweghe, Karim Van Overmeire, Marc Gielens, Patrick Jacobs, Eddy Schollaert, Godelieve Van Gijsegem, Vera Van der Borgh, Steve Herman, Benoit Wauters, Johan Van Nieuwenhove, Philippe Kiekens, Johan Van Biesen, Maria De Brouwer, Martine De Maght, Nele Jansegers, Jan De Mey, Katrien Beulens, Sam Van de Putte, Louis Van Brempt, Raymond De Wolf, Yves De Graeve, Ignace Verhaegen, Geert Verdoodt, Anja De Leeuw, Nancy Mbuyi Elonga, raadsleden;<br>Reginald Van Hecke, wd. stadssecretaris |
| Afwezig:         | Willy Van Mossevelde, raadslid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Verontschuldigd: | Eddy Couckuyt, Anja De Gols, raadsleden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

#### OPENBARE VERGADERING

#### 32. Vernieuwing mobiliteitsplan Aalst. Goedkeuring participatietraject. (471768)

DE RAAD,

Gelet op de bepalingen van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;

Gelet op de toewijzing van de opdracht voor de vernieuwing van het mobiliteitsplan Aalst aan het studiebureau Mint nv;

Overwegende dat het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, naast het binnen het mobiliteitsbeleid algemeen geldend STOP-principe, ook het participatiebeginsel invoert;

Overwegende dat dit participatiebeginsel tot doel heeft 'aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffende inspraak te verlenen bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid';

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen d.d. 16 april 2012 betreffende het voorstel van participatietraject,

Overwegende dat dit participatietraject dient goedgekeurd te worden door de gemeenteraad;

**BESLUIT:**

met 38 stemmen voor (Christoph D'Haese, Ilse Uyttersprot, Ann Van de Steen, Johan Stylemans, Bart Van Lysebeth, Dylan Casaer, Serge Grysolle, Paul Stockman, Anne-Marie Verdoodt, Iwein De Koninck, Gracienne Van Nieuwenborgh, Frans De Meersman, Dirk De Meerleer, Wilfried Van Herreweghe, Karim Van Overmeire, Marc Gielens, Patrick Jacobs, Eddy Schollaert, Godelieve Van Gijsegem, Vera Van der Borght, Steve Herman, Benoit Wauters, Johan Van Nieuwenhove, Philippe Kiekens, Johan Van Biesen, Maria De Brouwer, Martine De Maght, Nele Jansegers, Jan De Mey, Katrien Beulens, Sam Van de Putte, Louis Van Brempt, Raymond De Wolf, Yves De Graeve, Ignace Verhaegen, Geert Verdoodt, Anja De Leeuw, Nancy Mbuyi Elonga), 0 tegen (), bij 0 onthoudingen (),

Artikel 1: Het voorstel van participatietraject, zoals gevoegd in bijlage bij dit besluit, goed te keuren.

Artikel 2: Het participatieve luik (dataverzameling a.h.v. een bevraging) tijdens de oriëntatiefase te laten uitwerken door Mint nv en het interactieve luik van het participatietraject in de tweede en derde fase van het planningsproces te laten begeleiden door een extern bureau.

Artikel 3: De opdracht van Mint nv uit te breiden met de concrete uitwerking van het participatieve luik tijdens de oriëntatiefase.

namens de gemeenteraad

i.o.  
(w.g.) Reginald Van Hecke  
wd. stadssecretaris

voor eensluidend afschrift



Reginald Van Hecke  
wd. stadssecretaris



(w.g.) Christoph D'Haese  
voorzitter



Christoph D'Haese  
voorzitter

**Bijlage bij punt 32. Vernieuwing mobiliteitsplan Aalst. Goedkeuring participatietraject. (471768)**

PO203 Mobiliteitsplan Aalst

Participatietraject

**1. BESCHRIJVING VAN HET PARTICIPATIETRAJECT**

Volgens het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid kan elke gemeenteraad "om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau."

Het decreet voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt *"aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid."* Concreet betekent dit dat het college van Burgemeester en Schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld. Dat gebeurt dan ook het best op het moment dat de beslissing tot de opmaak/bijsturing van het mobiliteitsplan wordt genomen. Het decreet geeft gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten.

In onderstaande onderdelen wordt er een voorstel tot participatietraject beschreven, waarbij er aandacht wordt besteed aan de communicatie van de verschillende onderdelen en de interactie met de diverse adviesraden. Hierbij zullen er een aantal participatiemomenten per fase voorgesteld worden.

## 1.1. ORIËNTATIEFASE

### 1.1.1. GBC-SAMENSTELLING

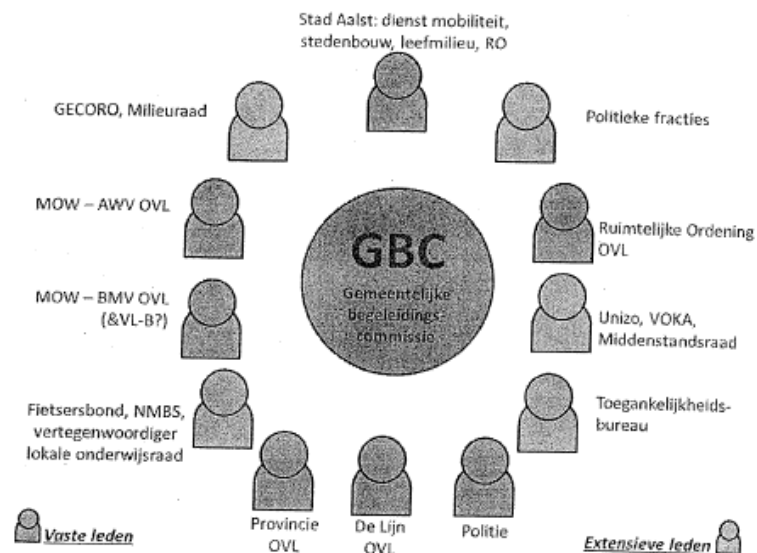
Om het overleg met verschillende actoren te bevorderen en om een breed gedragen mobiliteitsplan op te maken, wordt er voorgesteld om de samenstelling van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) uit te breiden. De GBC is een overlegforum waarin de betrokken partners op gelijke voet overleggen, gezamenlijk mobiliteitsknelpunten onderzoeken en voorstellen tot oplossingen uitwerken. Hierbij wordt er gestreefd naar een consensus, maar deze consensus is niet vereist voor de volgende stappen in de procedure (Omzendbrief MOW/2009/01). De permanente leden van de GBC nemen het eindbesluit. De vaste leden bestaan uit vertegenwoordigers van:

- *De gemeente:* Hierbij wordt er gedacht aan de politie en ambtenaren van de dienst mobiliteit, ruimtelijke ordening, stedenbouw, leefmilieu en duurzaamheid. Als voorzitter van de GBC wordt de schepen van Mobiliteit – Johan Stylemans – naar voor geschoven.
- *Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken* wordt vertegenwoordigd door de mobiliteitsbegeleider van de provincie Oost-Vlaanderen (Michael Eeckhout, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid). Deze mobiliteitsbegeleider waakt over de vertaling van de doelstellingen van het Vlaamse beleid op het gebied van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid naar het gemeentelijke niveau en begeleidt de gemeente zowel inhoudelijk als op procedureel vlak. Bij uitbreiding wordt dit ook uitgebreid met de mobiliteitsbegeleider van de provincie Vlaams-Brabant. Ook een afvaardiging van AWV Oost-Vlaanderen (Pieter Bernaert, Dienstkringingenieur) behoort tot de vaste leden.
- *De VVM De Lijn* wordt vertegenwoordigd door een afvaardiging van de provinciale entiteit Oost-Vlaanderen (Els Verdurmen)
- *Het Agentschap RO Vlaanderen* wordt vertegenwoordigd door een ambtenaar van de provinciale afdeling.
- *Het provinciebestuur* wordt vertegenwoordigd door de ambtenaar bevoegd voor mobiliteit (Pieter Derudder)

Op het startoverleg van het Mobiliteitsplan Aalst (d.d. 26/02/'12) werd gekozen om de GBC uit te breiden met enkele andere relevante actoren. Hierbij moet er gestreefd worden naar een evenwichtige vertegenwoordiging van alle betrokken doelgroepen zonder dat bepaalde belangen worden oververtegenwoordigd. Het voorstel tot sectorale uitbreiding bestaat uit onderstaande groeperingen of raden:

- *Milieuraad:* De milieuraad is een decretale raad die bestaat uit vertegenwoordigers van milieu- en natuurverenigingen, vertegenwoordigers van andere maatschappelijke geledingen, vertegenwoordiger van de andere sectoren, waarnemers en politieke fracties.
- *GECORO:* De Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening bestaat uit enkele deskundigen en vertegenwoordigers van milieu- en natuurverenigingen, van een vereniging van werkgevers of zelfstandigen, van een vereniging van handelaars, van een vereniging van landbouwers, van een vereniging van werknemers, van de huisvestingssector, van de recreatieve sector, van de maatschappelijke geleding jeugd, van de geleding senioren en van de culturele raad sectie museum, archief en monumentenzorg.

- **Politieke partijen:** Vermits het mobiliteitsplan wordt opgestart in het verkiezingsjaar 2012 wordt er gekozen om naast de betrokken schepenen (Johan Stylemans – open.vld (o.a. mobiliteit), Ann Van de Steen – sp.a (o.a. openbare werken), Bart Van Lysebeth – cd&v (o.a. ruimtelijke ordening) ook een afvaardiging te vragen van alle politieke fracties. Dit moet er voor zorgen dat het politieke draagvlak bij een eventuele coalitiewissel of bij een herverdeling van de bevoegdheden niet verdwijnt.
- **Fietzersbond Aalst**
- **NMBS (B-Holding)**
- **Vertegenwoordiger Lokale onderwijsraad**
- **Unizo, VOKA, Adviesraad voor de Middenstand**
- **Toegankelijkheidsbureau**



Figuur 1 Samenstelling GBC

- Jurgd  
- Olivier



### 1.2. STAP 2: SYNTHESNOTA

⇒ MINT: Indien nodig aanpassen van de Oriëntatienota Aalst.

- GBC

⇒ MINT: Uitvoeren onderzoek

⇒ MINT Opmaak van de ontwerp conceptnota

- Interactief forum concepten voor de onderzoeksfase
- Overleg met de betrokken actoren (politiek, middenstand, ...)
- Terugkoppeling bewoners: antwoord op vragen eerste fase
- GBC

⇒ MINT: Definitieve versie van de Synthesenota Aalst.

De interactieve fora worden volledig door de gemeente Aalst opgemaakt, onderhouden en geanalyseerd. Het studiebureau verwerkt de resultaten in de ontwerp-conceptnota.

### 1.3. STAP 3: BELEIDSPLAN

⇒ MINT: Indien nodig aanpassen onderzoeksnota op basis van feedback PAC 2

- Uitgebreide GBC

⇒ MINT : Opmaak van het Beleidsplan

- Advies verschillende adviesraden Aalst (o.a. GECORO, middenstand, senioren, jeugd)
- Interactief forum Beleidsplan
- Bewonersinformatiemoment
- Uitgebreide GBC
- Voorlopige vaststelling gemeenteraad Aalst

⇒ MINT: Definitieve versie van het Beleidsplan Aalst.

- Definitieve vaststelling Beleidsplan Aalst gemeenteraad Aalst.

De interactieve fora worden volledig door de stad Aalst opgemaakt, onderhouden en geanalyseerd. Het studiebureau verwerkt de resultaten in het ontwerp-Beleidsplan. De organisatie van de eventuele hoorzitting(en) en andere communicatie ligt eveneens volledig in de handen van de stad Aalst. Het studiebureau kan indien nodig wel presentiemateriaal aanleveren en toelichten.

Gezien om als bijlage gevoegd te worden bij het gemeenteraadsbesluit van 24 april 2012.

namens de gemeenteraad

i.o.

(w.g.) Reginald Van Hecke  
wd. stadssecretaris

(w.g.) Christoph D'Haese  
voorzitter

voor eensluidend afschrift



Reginald Van Hecke  
wd. stadssecretaris



Christoph D'Haese  
voorzitter

## 12.4. ADVIES RMC FASE 2

| REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE               |                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR</b>      | <br><i>Mobiliteit en<br/>Openbare Werken</i> |
| <b>Aalst, Mobiliteitsplan – Synthesenota</b> |                                                                                                                                 |

- ☐ Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 5 september 2016 te Gent.

**a) Procesbeschrijving**

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 15/03/04. De sneltoets werd besproken in de Provinciale Auditcommissie op 20/12/10. Er werd gekozen voor spoor 1, de volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan. De oriëntatienota werd voorgelegd op de RMC van 17/02/10. Er werd een uitgebreid participatietraject gevolgd.

De nota "Synthesenota Aalst" is gedateerd op 1 augustus 2016 en opgemaakt door het studiebureau Mint uit Mechelen. De nota bevat alle voorgeschreven elementen en is naar vorm volledig. De nota werd bij consensus goedgekeurd op de GBC van 17 juni 2016.

**b) Bespreking in de RMC vergadering<sup>1</sup>**Algemene opmerkingen en suggesties

-Het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject werd goed gevoerd. Er werden verschillende workshops rond de verschillende onderwerpen georganiseerd. Hierdoor verkreeg men niet alleen veel nuttige input maar werd alvast gestart met het zoeken en creëren van draagvlak voor het nieuwe mobiliteitsplan.

-Het grote voordeel van de opmaak van het verkeersmodel is dat de verschillende scenario's konden worden doorgerekend en tov elkaar konden worden afgewogen. Let wel, de doorrekeningen zijn inschattingen en zeker geen absolute waarheden.

-Uit de analyses blijkt dat er toch een behoorlijk groot aantal verkeersongevallen gebeuren, gelukkig meestal zonder dodelijke slachtoffers. In de eindfase van dit herzieningsproces moeten er zeker maatregelen voorzien worden om de situatie drastisch te verbeteren.

-In de visie die rond parkeren naar voor wordt geschoven, wordt niets gezegd over het terugdringen van het autobezit in de stadskern en over de verhouding tussen publieke en private

<sup>1</sup> Niet van toepassing bij een schriftelijk advies.

parkings. Dit spanningsveld tussen publiek en privaat staat vaak onder druk, omdat de bevolking er maar al te makkelijk vanuit gaat dat de overheid maar voor voldoende parkeerplaatsen moet zorgen. Hoe meer parkeerplaatsen (publiek & privaat) er in een stadscentrum zijn, hoe meer autoverkeer aangetrokken zal worden.

-P.34 knelpunten en kansen-er wordt aangegeven dat tov de andere Vlaamse steden er zeker een kans ligt bij het verhogen van het fietsverkeer en het verlagen van het privaat gemotoriseerd verkeer. Uit dezelfde grafiek kan afgeleid worden dat ook het stappen een kans is. Deze kans is niet al dusdanig meegenomen. Zou best nog gebeuren.

-Bij de doelstelling verkeersonveiligheid terugdringen wordt gesproken van een daling van het aantal ongevallen met 5%. Er wordt echter niet verwezen tov welke cijfers of welk jaar dit cijfer staat. Dit is absoluut noodzakelijk, zeker voor het hoofdstuk evaluatie en monitoring van het uiteindelijke beleidsplan.

-Bij de doelstelling verkeersleefbaarheid staat een merkwaardige zin. "Er worden geen maatregelen genomen om de toegang tot het centrum te bemoeilijken voor bestemmingsverkeer". Op de eerste plaats is het geen evidentie om een onderscheid te maken tussen bestemmings- en doorgaand verkeer. Daarbij stel ik mij de vraag hoe de stad mensen die aan de rand van het centrum of net erbuiten wonen gaat motiveren om te voet of met de fiets te komen als ze toch vlot met de auto op hun bestemming in het centrum geraken. Een samenspel van parkeerbeleid, hogere tarieven, circulatieplannen en duurzame herinrichting van woonwijken zijn hierbij de voor de hand liggende instrumenten. Deze problematiek wordt in het vervolgproces best nog eens onder de loep genomen door de GBC.

-Op pagina 54 wordt gesproken over een bundeling van de OV-assen en fietsassen. Dit is geen goed idee, rekening houdend met de fysieke verschillen en de verschillen in snelheid van beide modi. Dit staat ook haaks op de intentie om de commerciële snelheid van het OV drastisch naar boven te brengen.

**c) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur**

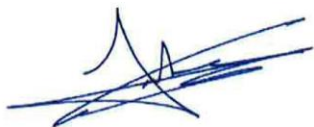
De totstandkoming van het vernieuwde mobiliteitsplan van de stad Aalst is een proces dat gevoerd wordt met veel aandacht voor participatie en inspraak. Dit is een zeer goede aanpak die zeker zijn vruchten zal afwerpen in de nabije toekomst. Een belangrijke voorwaarde om tot een goed mobiliteitsplan te komen is dat er duidelijke keuzes gemaakt worden. Dit zal zeker in de laatste fase moeten gebeuren. De GBC heeft na overleg duidelijk gekozen voor een scenario 1+ (inclusief het openstellen van de Burchtstraat in twee richtingen voor het OV). Dit is een verdedigbare keuze, wat niet weg neemt dat het scenario 2 zeker zijn merites heeft. Scenario 2 zou eigenlijk gezien kunnen worden als een doorgroeiscenario dat op langere termijn kan worden uitgewerkt. Het wordt dan ook best als dusdanig meegenomen in het beleidsplan.

Het Beleidsplan dient zeker de visie scherper te stellen rond het autoverkeer dat naar de binnenstad gezogen wordt. In de Synthesefase ontbreekt een duidelijke keuze over hoe de belasting van de binnenstad en handelskern door autoverkeer van bezoekers en doorgaand verkeer kan verminderd worden. Nu lijkt het alsof alle autoverkeer hier evenzeer een plaats heeft, terwijl de ervaringen uit het verleden leren dat dit een omgekeerd effect heeft en nefast is voor zowel de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid én milieu, precies de doelstellingen die vanuit het Vlaams Mobiliteitsplan moeten vertaald worden in een gemeentelijk plan.

Het advies is **gunstig**.

22/09/16

Voor advies,  
de kwaliteitsadviseur,



Sven Lieten

Verzoek tot heroverweging?

Aangezien dit gunstig advies aansluit bij de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

## 12.5. REACTIES PARTICIPATIE 'AALST ONTKNOOPT'

| SPEERPUNT           | INHOUD                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | BEOORDELING |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Leefbare woonwijken | <u><a href="http://www.aalstontknoopt.be/wp-content/uploads/2017/03/Extra-plan.pdf">We wonen nu al lang aan de Dendermondsesteenweg in Aalst, met heel druk verkeer en soms heel onaangepaste snelheden en veel lawaai. We hoopten na de eerste plannen aan te horen dat initieel deze steenweg dood zou lopen, wat merken we nu dat dit niet meer het geval is op het plan <a href="http://www.aalstontknoopt.be/wp-content/uploads/2017/03/Extra-plan.pdf">http://www.aalstontknoopt.be/wp-content/uploads/2017/03/Extra-plan.pdf</a>, onze vraag is hoe komt dat we van deze wijziging niet op de hoogte gebracht zijn en waarom er hier geen inspraak is van de bewoners, en of er verkeersremmende en fietsvriendelijke elementen zullen aangebracht worden, in de nabije toekomst of wanneer de wijzigingen zullen doorgevoerd worden.</a></u> | Individueel |
| Leefbare woonwijken | Zone 30 werkt nauwelijks. Het doorgaand verkeer vliegt voorbij. / Aan de asverschuiving wordt er regelmatig doorgereden aan de linkerkant (komende van de Kromme Elleboogstraat) / Veel doorgaand verkeer zodat het moeilijk is om geen opstopping te veroorzaken bij het binnenrijden van de garage. Het geduld van de bestuurders is minimaal. / Door asverschuiving zijn er noodzakelijke parkeerplaatsen verdwenen zodat overburen te weinig/geen plaats hebben.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Individueel |

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |             |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Leefbare woonwijken | <p>U herinnert zich misschien nog de bouw- en milieuvergunningsaanvraag van de NV Hof Somergem in de zomer van 2013 om aan de Affligemdreef een grootschalig centrum voor mensen en ruitersport uit te bouwen, met vooral de organisatie van allerlei massa-evenementen zoals de zgn. internationale jumping die laatst doorging in 2012. Niettegenstaande massaal protest en tegen verschillende ongunstige adviezen in werden die vergunningen toch verleend. Samen met enkele omwonenden trok de vzw Raldes echter zowel naar de Raad van State tegen de verleende milieuvergunning als naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen de verleende bouwvergunning. Als gevolg daarvan werden zowel de milieuvergunning als de bouwvergunning vernietigd. De milieuvergunning met een arrest van 17 december 2015 omdat de verleende vergunning in strijd is met diverse bepalingen van de milieuwetgeving, de bouwvergunning met een arrest van 25 oktober 2016 omdat er geen grondig milieueffectenonderzoek (zgn. project-MER) werd uitgevoerd. Dat onderzoek is nodig omdat de internationale jumpings aanleiding geven tot zeer veel verkeersoverlast met pieken van meer dan 1.000 voertuigen in een periode van 2 uur. Bij de internationale jumping in 2012 was er parkeergelegenheid voor 3.000 personenwagens en 220 vrachtwagens, en waren er 28.500 bezoekers gespreid over een periode van 3 dagen. Maar de uitbaters van het paardenkasteel leggen zich hier niet bij neer en hebben nu een nieuwe milieuvergunningsaanvraag ingediend. Enerzijds wordt een nieuwe milieuvergunning aangevraagd voor 20 jaar voor de uitbating van een hippisch centrum met 8 paarden (de huidige vergunning voor 4 paarden vervalt immers in april 2018). Anderzijds wordt opnieuw een milieuvergunning aangevraagd voor de organisatie van massa-evenementen, thans voor 20 wedstrijddagen per jaar (i.p.v. 12 in de vorige aanvraag), meer bepaald twee grote toernooien van 5 wedstrijddagen, 5 LRV-wedstrijden van 1 dag en nog 5 bijkomende andere wedstrijden van 1 dag, wat overeenkomt met 12 weekends. Inhoudelijk verschilt de voorliggende aanvraag dus nauwelijks van de aanvraag in 2013. Het belangrijkste verschilpunt is dat men voor de grote evenementen nu uitgaat van een parking van max. 1.000 voertuigen, terwijl in de vorige aanvraag (en ook bij de evenementen die doorgingen tot 2012) sprake was van een parking voor 3.000 personenwagens. Bij vorige gelegenheden was sprake van 28.500 bezoekers over drie dagen, nu zouden dat er maar ongeveer 20.000 over 5 dagen zijn. Op die wijze worden 2.000 wagens en 8.500 bezoekers weggetoverd en 'toont men aan' dat de drempel voor een uitgebreid MER-onderzoek, max. 1000 voertuigen per 2 uur, niet zou worden overschreden. Op die wijze wordt dus, om de MER-plicht te omzeilen, maximaal ingezet op wildparkeren in de omgeving. Als er maar een parkeerterrein voor 1.000 voertuigen wordt voorzien zullen er 2.000 in de omgeving moeten worden geparkeerd. En zal bijgevolg de verkeers- en geluidshinder die voorheen al buiten proportie was, nog in aanzienlijke mate toenemen. In vorige aanvraag werd nog uitdrukkelijk vermeld</p> | Individueel |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                    |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
|                     | <p>dat er op de topdag van de internationale jumping in 2012 2 sessies doorgingen met afgerond 3.000 bezoekers per sessie, wat met een bezetting van 2,5 personen per voertuig 2.400 personenwagens (2 x 1.200) geeft. Anderzijds is er in de huidige aanvraag nog altijd sprake van 4 externe parkings, zgn. permanente graslanden die voor en na het tornooi worden gehooïd of begraasd, met parkeergelegenheid voor meer dan 2.000 personenwagens. (zie figuur hieronder). Daarbij wordt er volledig onterecht vanuit gegaan dat er voor die externe parkings, een extreme vorm van wildparkeren, geen stedenbouwkundige vergunning nodig zou zijn. De gevolgen van de voorliggende aanvraag zijn dan ook nagenoeg ongewijzigd t.o.v. de vorige aanvraag: * Voortdurende lawaaihinder, mobiliteitsproblemen en verstoring van de leefkwaliteit van de omgeving tijdens de vele massa-evenementen, met 20 wedstrijddagen per jaar ongeveer ieder weekend in de zomerperiode, en tijdens de bijna ononderbroken op- en afbouwperiodes. / * Verlies van 3,6 hectare bosgebied en waardevol natuurlandschap. Spijtig genoeg willen de uitbaters van het paardenkasteel nog steeds niet begrijpen dat het terrein aan de Affligemdreef niet geschikt is voor de organisatie van massa-evenementen. Dat staat nochtans zwart op wit en uitvoerig gemotiveerd in het Deputatiebesluit van 22 november 2012 waarbij de eerder gevraagde milieuvergunning eind 2012 werd geweigerd en in het Deputatiebesluit van 14 april 2016 waarbij de in 2013 verleende milieuvergunning (na vernietiging door de Raad van State) werd opgeheven. Kost wat kost willen de uitbaters van het paardenkasteel echter hun nagenoeg ongewijzigde plannen doordrukken met de steun van dit hypocriete stadsbestuur ! Leefbaarheid is een grap !</p> |                                    |
| Leefbare woonwijken | <p>Mobiliteitsplan van onze wijk willen we graag inspraak samen met buurtwijk De Konker en de buurtwijk Station + veiligheid en heraanleg zeshoek. Vooral omdat deze wijk een sluipteg is. Zichtbaarheid zone 30. Er is woon-werkverkeer, er is bestemmingsverkeer, maar er is nog een 4e norm: gefocust verkeer. Dit heeft te maken met een bepaalde focus die zich op enkele momenten van de dag voordoet en die specifieke aandacht vergt. Ik vernoem: het verkeer van en naar de scholen, de kinderen die van en naar de scholen en het station gaan, evenementen en dergelijke</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Individueel met collectieve inslag |

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |               |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Leefbare woonwijken | <p>beperking tot 30 km per uur ? Ik vind dit persoonlijk zeer positief. Maar... Uit mijn opgegeven woonadres kan u opmaken waar ik precies woon, zeg maar residentiële woonwijk naast een sociale woonwijk. Op deze plaats ( juist voor bocht van 90° - kruising Rietstraat met Pater Rasschaertlaan)) is de snelheid er beperkt tot 30 km . Ik nodig jullie uit om er eens ongezien enkele dagen de snelheid te komen opmeten..... Ongelooflijk , waan me soms meer op parcours van Franco-champs. Ook zwaar vervoer dat er regelmatig passeert ( o.a. veel nieuwe woningen bijgekomen, betonwagens, verhuishagens, enz) velen met zware voet. De helft van , zo niet alle, voertuigen rijdt bij nemen van bocht , ingeval van tegenligger, het voetpad op. Misschien moet men meer beteugelen op basis camera ? Tevens wil ik melden dat verkeer komende uit stijn streuvelsr via pater rasschaertlaan en die rechtsaf slaan naar rietstraat , ondanks paaltjes, vaak over voetpad rijden , achter de paaltjes om verkeersdrempel te ontwijken. Dus wat mij betreft ....JA... voor snelheidsbeperking maar.....hoe controleren , hoe beteugelen ???</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Handhaving    |
| Leefbare woonwijken | <p>Beste, U ontknoot de wallenring maar u dwingt mensen die net buiten het centrum wonen om meer kilometers te gaan doen dan nu of dan nodig. Ik woon zelf in de Maanstraat, een straat die u straft voor al het verkeer dat tot nu toe van de parklaan binnendoor komt gereden. Zij kunnen dit binnenkort niet meer kunnen maar de bewoners van mijn straat kunnen ook niet meer genieten van de mogelijkheid om zich via de dubbele richting van de Zonnestraat vlot naar de andere kant van de stad te begeven. Met het nieuwe plan moeten we telkens de blok St- Kamielstraat – Geraardsbergsestraat-Zonnestraat rondrijden. Komt er dan voorrang van rechts voor wie uit de St-Kamielstraat komt? Meer dan de helft van de tijd heb ik tijdens de week 's avonds én tijdens het weekend overdag en 's avonds geen parkeerplaats in mijn eigen straat. Ik vraag me niet alleen af of er aan de parkeertijd iets kan gedaan worden. Momenteel betalen wij om te morgen parkeren in onze straat. Zoals eerder gemeld, zijn wij vaak de dupe van "boodschapparkerers". In eerste instantie zou ik willen vragen de tijd te beperken tot 1u ipv 2. Wanneer ik met het nieuwe plan in "mijn zone" 2 wil parkeren, stuurt u mij de totaal andere kant uit dan waar ik kan parkeren. U stuurt mij eerst richting zone 1 en laat me helemaal rondrijden van de St-Kamielstraat, Geraardsbergsetraat, Zonnestraat om dan via de Houtmarkt in de Louis Paul Boonstraat of aan de Watertoren te kunnen parkeren. Waarna ik, van zodra ik weer kan parkeren in mijn eigen straat, ik opnieuw de hele blok mag rondrijden (de St-Kamielstraat, Geraardsbergsetraat, Zonnestraat). Ok, we rijden nu ook de blok rond, maar dit gaat zeer vlot (we hebben geen verkeerslichten) . Door de richting van de Maanstraat om te draaien, kost mij dit meer benzine en tijd. Daardoor voel ik mij als stadsbewoner benadeeld. Als ik dan al eens de auto neem omdat ik ook eens buiten de stad moet zijn, wil ik niet de dupe zijn van dit voorstel. Daarom vraag ik me af of u er over nagedacht heeft om tegelijkertijd de parkeerzones voor de bewonerskaarten eveneens aan te passen. Is het niet absurd dat wij tot in de Diepestraat mogen gaan parkeren maar niet</p> | Aandachtspunt |

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                    |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
|                          | eens in de Zonnestraat of de Houtmarkt? Als dit niet kan aangepast worden, verplicht u veel mensen om onnodige kilometers te doen en dat is net wat u wil vermijden niet, extra autoverkeer in de stad?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                    |
| Leefbare woonwijken      | Allicht behoort het realiseren van de klimaatdoelstellingen uit het Burgemeester - convenant tot de speerpunt 'Leefbaarheid'. De reductie van de uitstoot van het verkeer is in elke stad langs de autosnelweg, de grootste klimaatuitdaging. Waar komt het uitstoot-criterium aan bod in het ontknopingsplan van onze scholenstad? Komt er na de afwerking van de Ring, in de binnenstad een operatie 'Luchtwegen', met randparkings, een Wallenbus en veel meer veilig gefiets?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Aandachtspunt                      |
| Leefbare woonwijken      | Weg onderzoeken om Schotte vlotter te bereiken en te verlaten via weg te trekken naar Osbroek tussen Osbroek en weide waar 2 paarden staan. / Eenrichting Keppestraat, de Alfons Van De Malestraat naar Melkweg aub                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Individueel                        |
| Leefbare woonwijken      | Goede principes! Het is absoluut nodig om ze nu concreet te maken en het STOP-principe consequent door te voeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Compliment                         |
| Leefbare woonwijken      | Sluipverkeer bestaat niet : wegen zijn gemaakt om te gebruiken. Het zogenaamde sluipverkeer komt er waar men er niet in slaagt om op de hoofdassen voor een vlotte doorstroming te zorgen. Overigens vind ik het erg dat bij elke heraanleg van een weg de doorstroming achteraf dikwijls nog slechter is. Bv. Gooikenstraat Hofstade : voor de heraanleg (reeds vele jaren geleden) konden twee auto's elkaar kruisen op plaatsen waar een derde auto geparkeerd stond. Is nu niet meer mogelijk, met continu stoppen en optrekken als gevolg (nochtans ook slecht voor CO2 en fijn stof). En de bredere voetpaden? Die zijn nog steeds leeg. Het is alsof vlot verkeer niet meer mag. En dat in een maatschappij waarin iedereen (allicht behalve wereldvreemde politici en wegenontwerpers aan de stad?) onder steeds meer druk staat om alles steeds sneller te doen. | Individueel                        |
| Met het openbaar vervoer | Bushokje aan de overkant Jaegershoek                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Individueel met collectieve inslag |
| Met het openbaar vervoer | Waarom Bus nummer 1 afgeschaft tussen Sint-Annalaan en Erpestraat (werken). Kon zijn baan perfect volgen zonder problemen. kon via Sint-Apoloniastraat terug busbaan(?) of Gentesteenweg volgen. Daardoor geen verbinding meer naar ASZ of je moet 2 bussen nemen en dit om 2 kilometers te overbruggen. Mobiliteit voor patiënten (revalidatie) is probleem of je betaalt je blauw!!! Seniorenservice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Individueel met collectieve inslag |
| Met het openbaar vervoer | Onze bus nummer 1 Erpestraat willen wij terug, dat wij naar het ASZ kunnen. Dank u wel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Individueel met collectieve inslag |

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                    |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Met het openbaar vervoer | Graag meer bussen van De Lijn naar deelgemeenten, in bijzonder naar Meldert (lijnen 42 en 44). De bussen die rijden zijn grosso modo 'school'bussen: veel te weinig (mijn halte Achterstraat om 7.28 en 7:32 uur en dan de volgende pas om 9:18 uur). In schoolvakanties rijden ze nog minder frequent: de eerste pas om 9:16 uur, een uur waarop een werknemer al op zijn werk moet zijn. Alternatieve lijn 41 heeft dichtstbijzijnde halte op 900 meter, da's te ver op hoge hakken en zeker in de winter (cfr. we vragen aan bewoners van pakweg aan de moskee Binnestraat ook niet om dichtste halte aan OLV-ziekenhuis te gaan zoeken).                                                                                                                                                                                                                                               | Individueel met collectieve inslag |
| Met het openbaar vervoer | Het succes van openbaar vervoer heeft dikwijls te maken met frequenties en aansluitingen. Aalst is een levende stad met veel activiteiten. Jammer dat het stadsvervoer zo vroeg stopt. Ik ben reeds meerdere malen na een activiteit in de Werf te voet naar Erembodegem moeten gaan. Wees vindingrijk in de organisatie. Bussen inleggen die een ganse avond leeg rijden heeft geen zin. Maar kan er in deze moderne tijd niet met variabele uren gereden worden in functie van het einde van activiteiten. Communicatie kan toch via allerlei multimedia kanalen !                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Individueel met collectieve inslag |
| Ontknoping binnenstad    | Ik merk dat het plan om eenrichtingsverkeer op de Dendermondsesteenweg ook concreter wordt en reeds op het plan is aangeduid. Dit is vermoedelijk gekoppeld aan de aanleg van de nieuwe invalsweg van het rond punt aan Garage Caudron naar de pendelparking achter het station. Is hiervoor een timing vooropgesteld?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Individueel                        |
| Ontknoping binnenstad    | Suggestie micro-mobiliteit: Richting Nestor de Tierestraat omdraaien om lokaal verkeer weg te houden van de binnenring.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Individueel                        |
| Ontknoping binnenstad    | het éénrichtingsverkeer juich ik helemaal toe, hoe vlugger het er komt hoe beter! liever morgen dan overmorgen! proficiat en succes aan de initiatiefnemers,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Compliment                         |
| Ontknoping binnenstad    | Prima idee om binnenring eenrichting te maken, maar maak dan aub geen onnodige uitzonderingen. Dit gaat alleen terug voor verkeershinder zorgen. Aan het kruispunt Soleil (Zonnestraat-Zoutstraat-Keizerlijk Plein) toch nog naar links laten rijden, dan maak je weer een moeilijk kruispunt. Reden is om Hopmarktparking toegankelijk te houden tijdens de zaterdagmarkt. Verplaats de zaterdagmarkt dan zodat deze niet meer op de binnering staat ! Zo hou je de binnenring open op een drukke zaterdag en zal elke parking in het centrum toegankelijk zijn. Je gaat de wekelijkse markt op zaterdag toch niet elk zaterdag voor verkeerschaos laten zorgen ? Verschuif de zaterdagmarkt naar de Pontstraat en eventueel zelfs naar de Houtmarkt. De marktkramers hebben een vaste plaats nodig, dat is waar maar een plaats op de binnenring in een Stad is niet meer van deze tijd. | Aandachtspunt                      |

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                    |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Op de fiets | Ik werk in Brussel. Ik heb meer treinaansluitingen in het station van Denderleeuw dan in Erembodegem of Aalst. ik verkies de bus of de fiets boven de auto om mij naar Denderleeuw te verplaatsen. * Voor inwoners langs deze kant van de stad zijn er weinig frequente busverbindingen in de ochtendspits en avondspits die richting Denderleeuw gaan. * De fiets is een alternatief. Het jaagpad enerzijds. Echter hier is geen verlichting / pad langs de Wellemeersen anderzijds. Dit pad is met de fiets amper toegankelijk (aarden weg) en gevaarlijk (geen verlichting, vlak naast moeras). Het is niet alleen belangrijk Aalst op een vlotte, veilige manier te bereiken, maar ook om het te verlaten. Suggesties: * Frequentie directe treinverbindingen verhogen / * Frequentie busverbindingen verhogen / * Fietssnelweg uitwerken langs jaagpad of Wellemeersen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets | Beste, Hopelijk is er nagedacht over het fietsvriendelijker maken van de Gentsestraat. Dit is een belangrijke invalsweg van de ring naar het centrum en terug maar vandaag is hier niet echt plaats voor fietsers en gemengd verkeer is hier niet super veilig (o.a. ongepaste snelheid en niet naleven 1m afstand)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets | Beste, Volgens het personeel van de fietsenstalling is mogelijk al gepland. Toch wil ik graag de volgende suggestie geven: maak van de Majoor Charles Claserstraat een fietsstraat én een zone 30. Hier passeren dagelijks honderden fietsers en de straat is niet breed genoeg om veilig een fietser voorbij te steken. Er rijden hier meer fietsers dan auto's, daarom lijkt een fietsstraat hier zeker niet overbodig. Al was het maar om fietser zichtbaar te maken. Bovendien bestaan hier drie (soms gevaarlijke) conflicten waarvoor wat verkeersborden wonderen kunnen betekenen: 1) kruispunt Claserstraat-Denderstraat: een auto komt vanonder de brug naar de Claserstraat en een fietser wacht om over te steken richting zeshoek. Blijkbaar worden hier totaal geen fietsers verwacht, de auto's duwen je hier letterlijk van je fiets (elke dag opnieuw) 2) Van de Cumontstraat naar de fietsenstalling: auto's vliegen voorbij en negeren systematisch de voorrang van rechts. Zeker hiervoor zou een fietsstraat heilzaam zijn... 3) Uitrijden fietsenstalling: fietsers zijn hier onzichtbaar door geparkeerde auto's, de weggereden paaltjes worden ook niet vervangen. Alvast bedankt om hierover na te denken, het blijft dé plek bij uitstek waar quasi alle fietsers van Aalst ooit/dagelijks komen. | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets | de heraanleg van de Geraardbegsesstraat is een "ramp" voor de fietser                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets | het fietspad op de Sint-Annabrug staduitwaarts wordt in twee richtingen gebruikt wat vervelend is                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets | * Betere fietsoversteekplaats aan Odisee / * Kruispunt Kwalestraat, Siesegemlaan veiliger maken voor fietsers. Fietsers uit Dorp Nieuwerkerken nemen fietstunnel niet / * Betere controle op zwaar motorverkeer op fietssnelwegen (achter Odisee)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Individueel met collectieve inslag |

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                    |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Op de fiets | Sinds er niet meer gefietst mag worden komende van de N45 albatros naar 'den haring', moet er rond gereden worden langs Churchillsteenweg en Ninovesteenweg. De verkeerslichten die ter hoogte van het industrieterrein staan: langs de ene kant van de baan brandt de lamp groen voor de fietsers en over de weg brandt het rood voor de voetgangers (geen licht voor de fietsers). Gevolg; de automobilisten zouden je zo omver rijden, omdat zij er van uit gaan dat je helemaal geen groen licht hebt... Vervolgens op de Ninovesteenweg is het ook gevaarlijk fietsen. De wagens die geparkeerd staan, staan dikwijls deels op het fietspad en kunnen zomaar hun deur open werpen. Waarom is er niet gezorgd voor een fietspad die de N45 volgt van de albatros tot aan den haring? Akkoord dat het gevaarlijk was met de op-en afritten, maar waarom niet tussen de richtingen? Waar er nu dus een strook groen is. De fietser zou dan vertrekken en uitkomen op een rond punt mét fietspad.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets | Geachte, In 2001 bij het lezen van het voorontwerp Ruimtestructuur Aalst heb ik via een aangetekend schrijven een aantal bezwaren ingediend via een aangetekend schrijven naar de dienst ruimtelijke ordening van stad Aalst (bewijs ervan in mijn bezit). Mijn bezwaren waren kort samengevat dat, door het vastleggen van 1004 wooneenheden in als prioritair te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied in de lus Binnenstraat - Botermelkstraat-Oude abdijstraat-Rozendreef er te weinig "publiek groen " overblijft voor een gebied waar verhoudingsgewijs heel veel gezinnen wonen maar vooral dat er geen plan was qua mobiliteit zowel qua verkeersveiligheid maar ook qua luchtvervuiling (o.m. fijn stof). Ondertussen zijn de plannen grotendeels uitgevoerd en is de toegangsweg botermelkstraat - binnenstraat inderdaad een gevaarlijke , drukke verkeersas geworden zoals ik toen reeds voorspelde . Voor een gebied met drie scholen en waar zoveel jonge gezinnen wonen met kinderen is het onaanvaardbaar dat er nog steeds geen betere verkeersafwikkeling is . Nochtans had ik toen (2001) al gesuggereerd om een éénrichtings-verkeerslus (Rozendreef, Oude abdijstraat- Boterlekstraat-Binnenstraat)te maken met gescheiden fietspad . Ondertussen meer dan 15 jaren later zie ik dat er overal nieuwe fietspaden zijn aangelegd door Stad Aalst maar spijtig genoeg ook op plaatsen waar verhoudingsgewijs veel minder gezinnen wonen met kinderen en zeker niet zo'n concentratie is van scholen. Het gevolg is dat in dit gebied bijna niemand zijn kinderen met de fiets de baan op durft sturen wat vooral erg is voor een gebied waar zoveel kansarmen wonen ! Dus mijn vraag is simpel wat gaat het stad nu eindelijk doen aan deze situatie ? Graag deze keer een concreet antwoord a.u.b. Of zal ik deze situatie en zijn historiek dan toch in de pers moeten brengen eer er eindelijk iets na 15 jaar gebeurt ? Met vriendelijke groeten, Bart Buekens | Kritiek op gemaakte keuzes         |
| Op de fiets | Om de 23.6% en de voorlaatste plaats in de (op de stadsmonitor gebaseerde) fiets-hitparade van de centrumsteden, te verbeteren en om de Aalsterse klimaatdoelstellingen te halen, dient de stad haar fietsbeleid vooral te focussen op de FUNCTIONELE fietspaden. Fietspaden naar scholen, werkplekken en recreatie zones, die, omdat ze veilig en gezond zijn, elke dag gebruikt worden. Fietspaden langs de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Aandachtspunt                      |

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                    |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
|               | gewestwegen zijn nodig, maar door de uitlaatgassen, niet zo gezond! Fietssnelwegen zijn eerder geschikt voor gewestelijk beleid.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                    |
| Op de fiets   | Heel wat straten met éénrichtingsverkeer waar je met de fiets ( in tegengestelde richting) dan in mag zijn levensgevaarlijk... paar vbn waar ikdagelijks letter mijn leven riskeer zijn de ledebaan ( vanaf st anna laan inrijden) en de bert van horickstr ( vanaf comar sport inrijden ).... je krijgt heel wat boze blikken van auyobestuurders en sommigen maken er een sport van je van de baan te rijden ... dus mijn voorstel . Ofwel dit voorrecht voor fietsers afschaffen ( we moeten niet altijd de kortste weg nemen) ofwel afzonderlijke fietspaden in tegengestelde richting. Probleem in de twee vernoemde straten is het geschrant parkeren. De vrijheidsstraat is hier wel een goed voorbeeld van                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets   | Comfortabel fietspad = wegdek biedt minstens even veel comfort als dat van de autorijbaan die ernaast ligt, dus géén fietspad in betonklinkers. Ook niet bezaaid met steenslag of putten en allerhande andere oneffenheden. Zoniet haalt U beter de borden "VERPLICHT fietspad" weg en vervangt ze door "gebruiken op eigen risico". Comfort niet enkel op het eerste zicht maar door testrijden. Heeft U al eens over het nieuwe fietspad van de Churchillsteenweg (deel ten noorden van E40) gereden? Is deze beton met een baggerboot effen gelegd!? Ook een beetje slim zijn in het totaalontwerp : onmogelijk met een vlotte bocht op dit fietspad te raken als je vanuit zuidelijke richting over de E40 brug komt. Idem dito voor het oprijden van het fietspad van de brug van Gijzegem als je vanuit Herderssem komt : je wordt geconfronteerd met een boordsteen van >10 cm hoog. Als je fietsen wil aanmoedigen, dan moet je ervoor zorgen dat mensen hun snelheid kunnen houden, dat ze niet om de haverklap moeten afremmen om dan weer op snelheid te komen. Bochten in fietspaden moeten aan een behoorlijke snelheid te nemen zijn. Ook met mijn stadsfiets (zonder motor) wil ik 25 km/h halen. En diegenen met een elektrische hulpmotor willen dat zeker. Op de zogeheten fietssnelwegen of andere fietspaden waar totaal geen autoverkeer mogelijk is (bv. naast Dender) lappen nogal wat fietsers de basisregel van de verkeerscode aan hun laars : ze laveren maar wat over de hele breedte en houden dus niet rechts, wat inhaalmaneuvers gevaarlijk maakt. Desnoods een witte stippellijn in het midden? | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets   | Parkeerplaatsen schrappen in Esplanadestraat/Vaartstraat zodat het veiliger wordt voor de fietsers. Want nu met twee bussen in elke richting rijden + fietsers + parkeerplaatsen = levensgevaarlijk voor fietsers.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Individueel met collectieve inslag |
| Parkeerbeleid | Mijn echtgenoot is mindervalide en heeft een gehandicaptenkaart. docht nooit plaats om te parkeren. Gelieve meer invalide parkeerplaatsen te maken aub.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Individueel met collectieve inslag |

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                    |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Parkeerbeleid      | Toelichting via mail mvg Miranda, dokter De Moorstraat en omgeving - geen bewonerskaart - nog veel oudere bewoners zonder wagen - dus zeker werkpunt! - veel personeel van sociaal huis, OCMW en Vlaamse Milieumaatschappij parkeren niet in de parking. De bewoners hebben rijhuizen zonder garage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Individueel met collectieve inslag |
| Parkeerbeleid      | Ik denk dat parkeren in de straten duurder moet zijn dan in parkings zodat deze bereikbaar worden voor buurtbewoners.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Individueel met collectieve inslag |
| Parkeerbeleid      | Geachte, Alw inwoner van het stadscentrum, is het soms zeer moeilijk om s'avonds een vrije parkeerplaats te vinden, moesten nu de parkeermeters wat later geldig zijn en de parkeergarages goedkoper, zou dit misschien al een oplossing bieden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Individueel met collectieve inslag |
| Parkeerbeleid      | Hopelijk komt er een oplossing voor de regio Meuleschettestraat en omliggende straten. Overdag parkeren de mensen (shoppers en mensen die in het centrum werken) zich daar gratis omdat het niet ver is tot het centrum zodat je als bewoner je wagen niet meer durft te gebruiken. Ook parkeert iedereen zich daar die les volgt in de schoolgebouwen in de Meuleschettestraat 32. 's avond is dit hetzelfde omdat er dan avondlessen worden gegeven. Terug hetzelfde beeld op zaterdag. Bewoners kunnen enkel een plaats vinden voor hun wagen tussen 17 en 18 uur of na 21:30 anders moeten ze hun parkeren waar er moet betaald worden of waar er een bewonerskaart nodig is, bijgevolg boetes. Enkel tijdens de schoolvakanties is het beter. Er ligt zelfs een zebrapad die niet gebruikt wordt en die juist uitkomt voor bewoners hun garage. Ik en ook veel buurtbewoners hopen dat jullie hier iets zullen aan doen.                                                                                                   | Individueel met collectieve inslag |
| Parkeerbeleid      | 2 a 3 shop & go plaatsen ter hoogte van Bloemenweelde (Esplanadeplein) en traiteur Cochez (Vrijheidsstraat).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Individueel                        |
| Te voet            | Beste, Op erg veel plaatsen in Aalst zijn zebrapaden ingesloten tussen geparkeerde wagens. Het valt echt op dat deze situatie eigen is aan Aalst, alsof er bij ons bewust is gekozen om de 5 meter regel rond zebrapaden te omzeilen voor extra parkeerplaatsen. En dit zelfs soms op de ring? Toch is die regel in de wegcode essentieel voor de zichtbaarheid en de veiligheid van voetgangers enerzijds en het zicht van de voetgangers zelf op het verkeer anderzijds. Door deze regel systematisch te omzeilen met markering die parkeren toelaat tot tegen zebrapaden wordt het voetgangers onmogelijk gemaakt aankomende auto's/vachtwagens te zien alvorens over te steken en nog minder om zich zichtbaar te maken. Bovendien kunnen auto's voetgangers soms maar een meter op voorhand zien...<br>Waarschijnlijk is deze mobiliteitsplan een uitgelezen kant om een bizarre keuze uit het verleden weg te werken? Mikken op de veiligheid van voetgangers is belangrijker dan een paar parkeerplaatsen denk ik dan... | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig naar school | Zeshoek is een knooppunt voor schoolgaande kinderen, vanaf het station naar school. alle straten die erop uitkomen zijn een verbinding naar school-trein/bus-centrum. Veiliger oversteken voor fiets/voetganger is een must + minder autoverkeer. spijtig genoeg wordt Dendermondse steenweg opnieuw dubbel verkeer in nieuw mobiliteit plan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Individueel met collectieve inslag |

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                    |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Veilig naar school | Kan Eikstraat om half 4 en 4 niet tijdelijk verkeersvrij? Ik begrijp dat met de breedte van die straat niet toelaat om kiss & ride te voorzien, maar als alle ouders - automobilisten verplicht zouden zijn 1 straat verder parkeerplaatsen te zoeken zou het voor de fietsers en voetgangers veel veiliger zijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer     | Wat met de zeshoek? als er een schoolvoorbeeld is van een superdruk onveilig kruispunt midden in de stad waar ook veel kinderen moeten passeren dan is het dit wel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer     | Zeeldraaiersstraat: graag opvulling van de putten naast het smalle wegdek.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Individueel                        |
| Parkeerbeleid      | ik woon aan de rand net aan de ring rond Aalst ik werk in ploegen meestal als ik thuiskom na de middagploeg en of 5uur heb ik hier nooit plaats. Dan heb ik steeds het gevoel dat ik in een industriezone woon het staat hier vol met vracht en bestelwagens die niet alleen zorgen voor overlast maar ook voor zeer gevaarlijke toestanden daar zij geparkeerd staan tot aan de hoek. En ja ik heb ook twee auto's eentje staat meestal in een gehuurde box bij de andere is het meestal zoeken. Waarom bestaat de mogelijkheid niet om de plaatst voor onze deur te huren dat zou de kas spijsen voor nog meer budget voor de veiligheid en parkeergelegenheid zorgen. Ik heb de indruk dat er in onze buurt wel nog mensen hiervoor te vinden zijn                                                                       | Individueel                        |
| Veilig verkeer     | Beste, Allemaal mooi en wel .... maar zouden jullie niet beter eerst werk maken van het bestaande verkeersreglement toe te passen. Dagelijks moet ik als voetganger en als fietser slalommen tussen op het voetpad en fietspad geparkeerde voertuigen! Nog iets waar men tegenwoordig niet meer tegen op treed is als fietser links rijden ... gebeurt dagelijks op de Sinte-Annabrug. Ooit sprak ik een politieagent hierover aan, kreeg als antwoord: "We kunnen ze toch allemaal niet opschrijven, hé" Enkele jaren geleden was er in Moorsel een wijkbabbel over de verkeersveiligheid. De deelnemers gaven allemaal dezelfde pijnpunten op: overdreven snelheid, parkeren op het voetpad, onveiligheid aan de scholen. Zoveel jaren later is er nog niets veranderd! Hopelijk komt er dan nu eindelijk verandering in. | Handhaving                         |
| Openbaar vervoer   | *Mogelijkheid de bussen niet in een colonne te laten vertrekken, doch met enige tussenpauze. 4 a 5 bussen na een maken een stopsel in het verkeer. * Mogelijkheid om op kritische momenten de harde (?) schoolgaanders aan knelpunten te begeleiden. Zie station (gebeurt reeds aan de zeshoek).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer     | Wegmarkeringen beter onderhouden (haaietanden)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer     | Geen kruisingen meer op de wallenring? En bijvoorbeeld komend van de Werf? Naar links draaien (op dit moment verboden maar volop genegeerd) om de ring te volgen => van links komend busverkeer + van rechts komend gemengd verkeer vanop de St-Annabrug + autobussen en parkinghouders die van op de Werf wellicht toch rechtdoor mogen. Zonder verkeerslichten wordt dat leuk...                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Individueel met collectieve inslag |

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                    |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Veilig verkeer | Als bewoner van de Vereeckenstraat wil ik hierbij bevestigen dat het verkeer in onze straat echt gevaarlijke toestanden veroorzaken. Zelfs op het voetpad moet men zeer goed opletten want het groot vrachtvervoer moet soms het voetpad gebruiken, vooral in de draai. Bij mij thuis zijn er hierdoor al verschillende scheuren in de vloertegels en zitten we soms te beven in de zetels. Dan u dat ik mijn mening mocht schrijven. Aub kan aan deze toestand iets gedaan worden?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer | Wanneer komen er EINDELIJK eens oversteekplaatsen aan het Kanunnik Colinetplein. GEEN ENKEL zebrapad in de omgeving van het plein !!!!!Ik heb deze vraagstelling al meerdere malen gedaan , doch blijkbaar zonder succes.Misschien nu?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer | De spiegel die het gevaarlijke kruispunt moet veiliger maken is totaal ONVOLDOENDE. Deze week nog maar eens (bijna) 2 X aangereden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer | Gevaarlijk kruispunt voor voetgangers wordt gevormd door Zonnestraat en Van Langenhovestraat. Voetgangers die Van Langenhovestraat willen oversteken zijn aan het zicht onttrokken van auto's die uit de Zonnestraat komen: Graag een veilige planning.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer | Ik ben gisteren (21 maart 2017) naar presentatie van "Aalst ontknoot" geweest te Gijzegem. Vooreerst wil ik benadrukken dat dit geen reclamatie is maar eerder een mail waarin ik een klein steentje wil bijdragen tot de goede uitwerking van 'Aalst ontknoot'. Het voorgesteld idee lijkt wel mee te vallen en ik sta wel achter het initiatief al zal de praktijk moeten uitwijzen of het wel degelijk zo is. Toch stel ik me enkele vragen, heb een paar opmerkingen en suggesties niet alleen betreffende wat ik gisteren gehoord heb maar ook over de verkeersveiligheid hier ter plaatse. 1°) Vragen. * Stel ik ben met de wagen en vertrek vanaf het administratief centrum in de Vaartstraat en wil naar Gijzegem. Dit lijkt me een huzarenstukje om van daaruit naar Gijzegem te rijden. Als ik de kaart goed bekijk en begrepen heb(?), zou ik een toer moeten rijden en tenslotte langs de Zeebergbrug zo naar de Brusselse Steenweg en vervolgen langs de Albrechtlaan moeten rijden. Mijn opmerking hierop is dat de Brusselse Steenweg op de spitsuren ook al potdicht zit en vraag ik me af of dit wel een verbetering is ten opzichte van nu? Bovendien meen ik te hebben begrepen dat men in de toekomst het plan heeft om zowel de Denderstraat als de Dendermondse Steenweg af te sluiten zodat men langs daar ook niet meer naar Gijzegem kan. * Ik veronderstel dat er meer mensen de binnenring zullen mijden en daardoor zal er meer verkeer zijn op de Albrechtlaan en de Parklaan. Twee straten waar het momenteel ook lang aanschuiven is. * Hoe wordt het verkeer geregeld op de Capucienelaan? Ook hier is een serieus knelpunt en waar waarschijnlijk meer verkeer zal doorstromen als hetgeen nu het geval is. * Betreffende de nieuwe verkeerslichten op het kruispunt Dekkersweg / Hekkestraat. Deze lichten staan echt slecht afgeregeld en zetten autobestuurders aan harder te rijden dan de toegelaten 70 km/uur. Ik verklaar me nader: men komt de Dekkerstraat opgereden en men ziet de verkeerslichten op groen springen. Als men dan de 70 km aanhoudt dan is het terug rood als u aan de lichten bent, iets wat heel frustrerend is gezien de periode | Individueel met collectieve inslag |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | <p>dat het groen is Ik ken mensen die het hebben uitgetoet en als ze 90 km rijden dan zijn ze door. Gevolg: deze rijden daar altijd 90 km/uur. Bovendien is het langer rood dan groen. 's Avonds is er geen probleem. Oplossing: regel de lichten dat het langer groen blijft. Trouwens ik heb het te voet uitgetoet. Als het groen is en men wil de straat oversteken (Dekkersweg volgend) dan is het terug rood voordat men de straat (Hekkestraat) volledig over is. Oude mensen zullen zeker nog maar iets over halverwege zijn. 2°) Opmerkingen. * Aan scholen wil men de veiligheid verhogen door er onder meer een zone 30 van te maken. Iets waar niemand kan tegen zijn, veronderstel ik. Maar ik zou voorstellen om hier de zone 30 enkel maar tijdens het begin en einde van de schooltijd te laten gelden en daarom "oplichtende verkeersborden" te plaatsen zoals in zoveel andere steden gebeurt. Ik vind het zinloos om er 30 km per uur te rijden op een zondagavond als er niemand op de baan is. Het systeem van "oplichtende verkeersborden" zou als voordeel hebben dat dit door bijna iedereen zal gedragen worden en zal ook op veel minder weerstand stuiten. Het argument dat dit meer kost is inderdaad waar maar deze kost is minimaal vergeleken met alle andere kosten en inspanningen die men levert en bovendien zal dit systeem door iedereen aanvaard worden. * Er is, wat de doortrekking van de N41 betreft, een plan B voorzien; namelijk "doortrekken" tot aan de Pachthofstraat in Gijzegem. Dit is inderdaad beter voor vrachtwagens die vanuit Schoonaarde komen en richting Aalst willen maar dit is dan ook alles. Er is één groot nadeel, namelijk dat de veiligheid aan 't school in de Pachthofstraat erg achteruit gaat en er ook veel meer fileleed zal ontstaan. Want, de vrachtwagens komende van Aalst en die richting Dendermonde uit moeten, zijn dan verplicht om terug de Pachthofstraat in te rijden, langs de school te passeren en dan op het einde een zeer scherpe bocht naar links te nemen wat door vrachtwagens onmogelijk in 1 vlotte beweging kan worden uitgevoerd. Momenteel rijden ze eens vooruit dan achteruit terug vooruit soms nog eens achteruit en dan pas kunnen ze richting Dendermonde rijden. Sommigen doen nog meer bewegingen. Dit belemmert enorm het verkeer. Het ideale zou zijn dat men de ring doortrekt niet tot aan de Pachthofstraat maar tot aan Steenweg naar Oudegem. 3°) Suggesties. * De Kruisstraat in Gijzegem bestaat uit 2 delen die gescheiden is door de Pachthofstraat. Het is onmogelijk om met de wagen van het ene deel naar het andere te rijden omdat er aan 't begin van de Kruisstraat naast de fietsenwinkel een bak staat waarin een boompje ingepland staat. Als men dit zou verwijderen, het gedeelte tot aan de Steenweg naar Oudegem zone 30 maakt en éénrichting (enkel maar in te rijden vanuit de Pachthofstraat), zal ook al heel wat fileleed oplossen. "Gewone wagens" die nu vanuit Schoonaarde richting Dendermonde moeten, zijn nu verplicht om door te rijden en op het einde van de Pachthofstraat een zeer scherpe en gevaarlijke bocht naar links te nemen. Indien men de Kruisstraat zou mogen inrijden, zullen heel wat auto's deze straat nemen en op het einde van de Kruisstraat een veel beter overzicht hebben op het aankomend verkeer. Men hoeft ook niet te vrezen dat dit een zeer druk</p> |  |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
|                     | bereden straat zal worden. Het probleem doet zich enkel maar voor tijdens de begin- en einduren van de school. * Als men het andere deel van de Kruisstraat neemt en doorgaat tot in de IJsbreekstraat, daar de eerste straat rechts neemt (wat 'dood loopt'), is er op het eind een klein paadje dat uitgaat op de Damkouter. Dit wordt dagelijks gebruikt door ALLE leerlingen die richting Hofstade en / of Aalst willen. Op het einde van dit paadje staan er struiken die het zicht belemmeren van zowel de fietsers die het paadje gebruiken als van het verkeer dat zich op de Damkouter bevindt. Noch het verkeer op de Damkouter noch de fietsers op het paadje kunnen elkaar zien. Oplossing: verwijder voor een paar meter de struiken op het einde van het paadje en iedereen ziet iedereen komen. Momenteel zijn er al verschillende kleine ongevalletjes en valpartijen gekomen net omdat men elkaar niet kan zien. PS: Ik ben steeds bereid om tot een positieve bijdrage aangaande de veiligheid- en mobiliteitsplan |                                    |
| Veilig verkeer      | * Bebouwde kom: uitbreiden naar realiteit * - Veiligere kruispunten: Steenweg naar Oudegem/Pachthofstraat en Vereeckenstraat/Dorpstraat * Vrachtverkeer in Vereeckenstraat * Verlenging fietspad richting Dendermonde + voorrang op kruisende straten * In afwachting: wijkagent inschakelen bij begin en einde school                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer      | In ons straat (Merestraat ) is het op sommige momenten gevaarlijk: auto's die in de andere richting rijden,zelfs achteruit;Bussen die meer dan 50 /h rijden,verschillende spiegels van auto's afgereden,ambulances die op het voetpad voorbij vliegen tijdens avondspits,vrachtwagens die de huizen doen daveren en veel sluipverkeer .Ik vind 30/h in de Merestraat ideaal en bussen en ambulances en zwaar verkeer via andere weg .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer      | Zal het mogelijk zijn als men Parking De Burcht in de Burchtstraat uitrijdt, naar rechts het korte stuk naar de Anna Snelstraat te nemen? Of moet men links afdraaien om rond te rijden via de St-Annabrug                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Individueel met collectieve inslag |
| Veilig verkeer      | Parking nabij stations zijn nuttig indien de kost van de parking lager is dan verder te rijden met de wagen. Zo niet gaan mensen het hele traject met de wagen afleggen en bereikt men het omgekeerde.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                    |
| Veilig verkeer      | Kruispunt Moorselbaan/Albrechtlaan. Rechts afdraaien van aan kerk/Apostelken naar Moorselbaan staan lichten te dicht in de hoek. Gevaar voor aanrijding lichten. Beschadigingen zijn zichtbaar. Idem lichten Colruyt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Individueel met collectieve inslag |
| Leefbare woonwijken | Mogelijkheid onderzoeken vrachtverkeer volledig te weren in de Van De Vijverstraat / - eenrichting in overleg met inwoners                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Individueel                        |

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                    |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Leefbare woonwijken | De Blektestraat tussen Gooikensstraat en Steenweg op Aalst is een invalsweg voor heel wat wagens en vrachtverkeer. Daar er veel geparkeerde auto's staan is het voor tweerichtingsverkeer vooral in spitsuren veel te druk en niet gemakkelijk met veel frustraties van de automobilisten (met veel roepen en toeteren en weer achteruit rijden). Mijn vraag is om er een eenrichtingsstraat van te maken van Gooikensstraat naar Steenweg op Aalst zodat het grote verkeer op de Steenweg blijft. Er is wel een aparte woonwijk waar rekening mee moet gehouden worden. Ook heb ik al gemerkt dat er ook veel sluipverkeer begint te komen in de Houtzagerijstraat om de doorgang van de Blektestraat op het einde ervan niet te hebben. In de Houtzagerijstraat worden nu heel wat nieuwe huizen gebouwd. Dit kan, denk ik, eventueel enkel bewonerszone gemaakt worden zodat de jonge gezinnen die zich er vestigen, zich veilig voelen. Dank bij voorbaat. Groetjes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Individueel met collectieve inslag |
| Op de fiets         | Beste, Ik wil graag op het volgende reageren: "In het stadscentrum is het vaak niet haalbaar en niet zinvol om aparte fietspaden aan te leggen. Gemengd verkeer is de regel. Door gepaste verkeerscirculatie in te voeren en kruispunten aan te passen worden fietsroutes veilig, ook bij gemengd verkeer. Op het eerste zicht vind ik niets terug over volgende verbinding tussen stadsring en station: Gentse steenweg - Koolstraat - Dirk Martensstraat - zeshiek - station. Bijna overal is de rijbaan voor auto's veel te breed, wat voor onduidelijkheid én onaangepaste snelheid zorgt. Deze verkeersas kan men gerust een snelwegje voor doorgaand verkeer noemen. Voor fietsers is het hier zeer gevaarlijk en er moet hier zeer defensief gereden worden. Je komt er continu in conflict met voorbijrazende auto's. Je zou hier geen kind durven laten fietsen, ook niet begeleid. Toch blijft het een belangrijke verbinding voor lokaal verkeer en dus zeker voor fietsers... Hopelijk wordt over volgende punten nagedacht: ° Gemotoriseerd verkeer ontmoedigen om te snel te rijden, ° Rijvakken duidelijker aanduiden en liefst versmallen om onduidelijkheid te scheppen én snelheid te beperken, ° Een fietspad in beide richtingen is hier van levensbelang en er moet wel plaats genoeg zijn. Liefst een verhoogde fietspad samen met de stoep. Zo hoeft het allemaal niet zo breed te zijn. ° Ofwel, indien veilig, een breder fietspad in beide richtingen aan één enkele kant? ° Nadenken of het wel nodig is om de parkeerstroken te alternen. Telkens ontstaat er een "muur" voor fietsers én een gevaarlijk conflict... ° De staat van het asfalt is gevaarlijk aan de zijkanen... Simpelweg: dit is ook een belangrijke fietsverbinding, dit is ook het centrum en het is daar beschamend fietsonvriendelijk. Alvast bedankt om hiermee rekening te houden, | Individueel met collectieve inslag |

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                    |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Veilig verkeer   | Beste, Naar aanleiding van Aalst ontknoopt hadden wij ook eens een vraag. We wonen op de Paching in Moorsel aan zone 50. Helaas rijdt niemand hier 50. Komende van het OLV richting Moorsel Dorp is het zone 70 en iedereen rijdt gewoon 70 (of veel meer) verder in de zone 50. Komende van Moorsel Dorp richting OLV is het een bergaf en rijdt iedereen dus ook veel meer dan 50. De vrachtwagens denderden voorbij onze deur en dit van 's morgens vroeg. Vroeger, toen wij hier in het begin woonden (20 jaar geleden) was er zeer regelmatig snelheidscontroles op de Paching. Sinds vele jaren hebben wij dit niet meer gezien. Wanneer ik op de Brusselsesteenweg rijd merk ik steeds weer op dat iedereen zich perfect aan zijn snelheid houdt. Waarom kan dit niet op onze straat ? We willen graag verzoeken om hier iets te willen aan doen. Ik denk nog maar aan een snelheidsbord die aangeeft hoeveel men rijdt. Of een (mobiele flitser) ... U als verkeersdeskundige zal dit wel beter kunnen inschatten over wat de mogelijkheden zijn. Wij hopen dat hier eens verandering in kan worden gebracht en dat de snelheid wordt beperkt. | Handhaving                         |
| Te voet          | Vandaag de voorstelling van het Mobiliteitsplan bijgewoond. Mooi en ook goed. Veel aandacht voor zwakke weggebruikers. Inschakelen van eenrichtingsverkeer schept ruimte voor afgeschermd & beschermd zones. Is er ook gedacht om te voorkomen dat voetgangers oorzaak zijn van file vorming. St. Anna brug, linker oever, is een geslaagde oplossing. Wellicht onmogelijk dit overal in te voeren waar veel voetgangers dwarsen. Voetgangers dwarsen namelijk met grote interval en autobestuurders durven er niet tussendoor. Voetgangers hebben voorrang en ze gedragen er zich naar!! Oversteek van Keizershallen naar Korte Nieuwstraat zou een aandachtspunt kunnen zijn. School uitgangen beter gecontroleerde (in groep) oversteek. Ook autobussen die hun halte houden op de rijweg zijn oorzaak van filevorming. Moet de brug(en) over de Dender zo lang op voorhand geopend worden? Het sluiten zou vroeger ingezet kunnen worden.                                                                                                                                                                                                          | Individueel met collectieve inslag |
| Openbaar vervoer | Dubbele richting voor bussen in de Esplanadestraat en Vaartstraat is niet te verenigen met speerpunten van het plan: 1 situatie blijft zeer gevaarlijk voor fietsers. 2 voetpaden kunnen niet worden verbreed tot 1,5 meter. 3 dubbele richting voor bussen fnuikt de mogelijkheid voor aanpassing inrichting van de straat. alternatief: bussen via stationsstraat naar busstation -> investering vergelijkbaar met de fietstunnel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Aandachtspunt                      |

Tabel 2

## Addendum bij het ontwerp beleidsplan Mobiliteit Aalst.

*Dit addendum is het gevolg van de toelichting en bespreking van het ontwerp beleidsplan Mobiliteit in de Regionale MobiliteitsCommissie.*

*De kwaliteitsadviseur, Piet Minten, formuleerde bij deze bespreking een aantal vragen, die in dit addendum aan bod komen.*

### **1. Verschil huidig plan vs. het vorige mobiliteitsplan**

Het gevoerde proces met zeer brede consultatie en participatie binnen een uitgebreide GBC is een belangrijk verschilpunt met het vorige mobiliteitsplan dat op een eerder 'bureaucratische manier' tot stand kwam.

Een ander belangrijk verschil is de ontwikkeling van scenario's. Waar het vorige mobiliteitsplan eerder resulteerde in een opsomming van maatregelen en ingrepen, zijn binnen dit planproces scenario's ontwikkeld waarin een samenhangend pakket aan maatregelen ontwikkeld is (verkeerssysteem vs. mobiliteitssysteem). Op basis daarvan is een actieplan ontwikkeld in relatie tot de geformuleerde doelstellingen.

In het advies over de synthesesnota gaf de kwaliteitsadviseur (Sven Lieten) aan dat in het beleidsplan een duidelijke keuze gemaakt diende te worden. De GBC heeft bij consensus een duidelijke keuze gemaakt voor scenario 1.

Scenario 2 gaat op vele vlakken verder dan scenario 1 en scoort ook beter dan scenario 1 ten aanzien van de doelstellingen. De effecten van scenario 2 zullen veel groter zijn, maar in dit scenario zijn heel wat ontwikkelingen en projecten opgenomen die zich situeren in de verdere toekomst. De verdere doorkijk in de toekomst betekent ook meer onzekerheden over de uitvoering van deze projecten en de effecten die ermee samenhangen.

Een voorbeeld van zo een langlopend project zijn de tunnelwerken waarvan de effecten op het terrein nog af te wachten zijn. De combinatie van alle in opgenomen plannen in scenario 2, zou een te grote onzekerheid met zich meenemen. Daarom wordt scenario 1 gezien als meer realistisch en haalbaar binnen de huidige context van de stad Aalst.

Wel waren er nog een aantal bekommernissen omtrent het openbaar vervoer. In functie van de doorstroming en de bediening van belangrijke haltes, wordt ervoor gekozen om de Burchtstraat in zijn volledigheid open te stellen voor busverkeer in tegenrichting. De resulterende circulatie wordt in Figuur 15 van het ontwerp beleidsplan weergegeven. Na invoering zal over een vooraf afgesproken tijdspanne, een evaluatie gebeuren van de effecten op alle verkeersmodi.

De GBC heeft bij consensus een duidelijke keuze gemaakt voor scenario 1. Dit scenario is weliswaar minder uitdagend dan scenario 2, maar getuigt wel van realisme op korte en middellange termijn. Door scenario 2 hoger te waarderen dan scenario 1 geven de betrokken partijen in de GBC wel aan dat scenario 2 een uitdagendere doorkijk heeft dan scenario 1.

Hieronder vindt u een 'wegingstabel' waarin de operationele doelstellingen voor beide scenario's ten opzichte van het trendscenario afgewogen zijn. Aan de hand van deze weging is gekozen voor een realistische verduurzaming van het mobiliteitssysteem, eerder dan te kiezen voor concepten die vandaag noch maatschappelijk noch politiek gedragen worden. De complexe transitie die noodzakelijk is voor de verduurzaming van het mobiliteitssysteem in een stedelijke regio hangt af van vele aspecten.

| Strategische doelstelling         | Operationele doelstelling                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Trendscenario | Scenario1: Wallenring | Scenario 2 |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------|------------|
| Bereikbaarheid                    | Het bestemmingsverkeer naar Aalst moet vlotter, zowel voor voetgangers, fietsers, als openbaar vervoer. Autovekeer naar de parkings moet gefaciliteerd worden. Om het verkeer in de binnenstad af te stemmen op die binnenstad, wordt het doorgaand (niet bestemmings-) autoverkeer door het centrum ontraden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | -             | +                     | ++         |
|                                   | Voor korte verplaatsingen blijft de fiets het duurzaamste vervoermiddel. Het beleid wil de rol van de fiets herwaarderen en het fietsen in de stad aanmoedigen. Er komen comfortabele en veilige fietsroutes, fietsnelwegen, en bijkomende fietspaden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | -             | +                     | ++         |
|                                   | De bovengrondse parkeerplaatsen die een invulling krijgen als vernieuwde pleinen en straten op mensenschaal, worden gecompenseerd in geclusterde parkings. De ondergrondse parking Esplanadeplein is gepland. Het nieuwe parkeeraanbod in de parking Esplanadeplein wordt maximaal gecompenseerd door parkeerplaatsen op maaiveld om te vormen naar kwaliteitsvolle stedelijke ruimte. Nadien wordt het parkeeraanbod in absolute aantallen niet meer uitgebreid binnen het centrum. Een stringent circulatieconcept stuurt/beheerst de verkeersbewegingen van en naar de parkings. Comfortabele en rechtstreekse looproutes vanaf de parkings die de te overbruggen wandelafstand aanvaardbaar en aangenaam maken. | -             | +                     | +          |
|                                   | Op de prioritaire busassen stijgt de commerciële snelheid van het openbaar busverkeer naar 20 km/u. In het kader van netmanagement is dat het streefdoel voor lokale verbindingen in stedelijke en grootstedelijke gebieden (haalbaar bij snelheidsregime 30 km/u). Bij nieuwe ontwikkelingen is er steeds aandacht voor de multimodale bereikbaarheid door enerzijds de meest geschikte locatie te kiezen en anderzijds de gepaste voorzieningen te treffen.                                                                                                                                                                                                                                                       | --            | +                     | ++         |
|                                   | De potenties van de trein afstemmen en inschakelen in het wensbeeld van de mobiliteit rond Aalst.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Het regionale en bovenlokale verkeer wordt maximaal afgewikkeld langs de R41. Daarbij wordt er gestreefd naar een vermindering van de verliestijd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | -             | +                     | ++         |
|                                   | De Dender wordt verder ingeschakeld voor aan- en afvoer van goederen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | +/-           | +                     | ++         |
|                                   | De bereikbaarheid van schoolomgevingen te voet en met de fiets krijgt meer ruimte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | -             | +                     | +          |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | -             | +                     | ++         |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | -             | +                     | ++         |
| Toegankelijkheid                  | Voor elke modus wordt de top 5 van bottlenecks aangepakt zonder nieuwe bottlenecks voor andere modi te creëren                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | -             | +                     | +          |
|                                   | Er komt binnen de 5 jaar na goedkeuring van het mobiliteitsplan 57 kilometer conforme fietsinfrastructuur bij op het fietsroutenetwerk. Dat is ongeveer een derde van de totale lengte van de vooropgestelde functionele fietsroutenetwerken samen (ongeveer 187 km op basis van GIS).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | -             | +                     | +          |
|                                   | Toekomstige infrastructuur wordt steeds afgetoetst aan de gewenste ontwerpeisen en gaat nooit onder de minimumvereisten (onteigeningen mogelijk).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Minstens het autovrije gebied voldoet aan de normen van het vademecum toegankelijk publiek domein. Ook de looproutes tussen centrum en ‘uitwisselingspunten (parkings, station) voldoen aan de normen van dit vademecum.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Er wordt gestreefd naar een duidelijk leesbare verkeersstructuur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | -             | +                     | +          |
|                                   | De algemene tevredenheid van de reizigers op het busnet in Aalst stijgt tot 80% aan het einde van de geldigheidsperiode van dit mobiliteitsplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | --            | +                     | +          |
| Verkeersonveiligheid terugdringen | Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel. Via doorgedreven analyse van verkeersongevallen wordt een prioriteitenlijst opgesteld voor het aanpakken van gevaarlijke punten of wegvakken. Op basis van deze doorgedreven analyse worden ook de dominante ongevalstypes in kaart gebracht. Aan de hand daarvan kan worden nagegaan waar ‘quick wins’ gerealiseerd kunnen worden om zo de verkeersveiligheid te verhogen.                                                                                                                                                                                                                                                                                             | -             | +                     | +          |
|                                   | Een verkeerscirculatie die uitgaat van maximale ontvlechting van de hoofdasen voor fietsers en die voor gemotoriseerd verkeer binnen de ringweg R41                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | --            | +                     | ++         |
|                                   | Conflictpresentatie en –regeling op de ontmoetingsplaatsen van verschillende verkeersoorten met infrastructuur op maat van het gewenste gebruik.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | -             | +                     | +          |
|                                   | Wegwerken van de gevaarlijke punten zonder comfortverlies voor fietsers en voetgangers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | -             | +                     | ++         |
|                                   | Daling van het aantal ongevallen met 10% binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan (referentie is het gemiddelde van de voorbije 3 jaren)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Daling van het aantal fietsongevallen met 15% (in verhouding tot het fietsgebruik) binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Daling van het aantal ongevallen met doden of zwaargewonden van 20% binnen de geldigheidsperiode van het mobiliteitsplan (referentie is het gemiddelde van de voorbije 3 jaren)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Voor fietsers en voetgangers worden minstens 5 bijkomende bottlenecks rond onveiligheid weggewerkt (zie fietsbeleidsplan).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | +/-           | +                     | +          |
|                                   | Aan schoolomgevingen worden onveilige situaties vermeden. Nieuwe concepten zoals de schoolstraat kunnen hierop een antwoord bieden. Bij elke heraanleg van een weg wordt er bekeken welke verkeersremmende maatregelen er noodzakelijk of mogelijk zijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | +/-           | +                     | +          |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | +             | +                     | +          |
| Verkeersleefbaarheid              | Mobiliteit is geen doel op zich. Het is wel een middel om de stad te doen bruisen. Alle verplaatsingswijzen moeten vlot in het centrum geraken.Anderzijds kan te veel verkeer ook voor overlast zorgen in de stad. Daarom streeft het stadsbestuur naar een verkeersluw stadscentrum. Om de combinatie van een verkeersluw centrum met een vlotte toegang voor bestemmingsverkeer mogelijk te maken, wordt het doorgaand (niet bestemmings-) autoverkeer geweerd uit het centrum. Op deze manier wordt een mobiliteit op maat van de inwoners verkregen.                                                                                                                                                            | --            | +                     | ++         |
|                                   | Uitbreiding van het autovrije/luwe gebied voor een kern die niet louter verkeersleefbaar is, maar effectief leefkwaliteit biedt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | +/-           | +                     | ++         |
|                                   | Aalst wil investeren in vernieuwde pleinen en straten waar de mensen centraal staan. Een vermindering van het parkeeraanbod op straatniveau geeft plaats aan groene ontmoetingsplaatsen voor jong en oud. De opgeofferde parkeerplaatsen worden gecompenseerd met geclusterde (eventueel ondergrondse) parkeerlocaties in de binnenstad of aan de rand van de stad.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | --            | +                     | +          |
|                                   | Door de geleidelijke verschuiving van straatparkeren voor bezoekers naar de geclusterde parkeerplekken wordt parkeerzoekverkeer vermeden, en dit in zowel het centrum als de woonbuurten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | --            | +                     | +          |
|                                   | Verschuiving van vrachtvervoer met grote hinderlijke vrachtwagens naar meer gebruik van de Dender en inschakeling van op maat gemaakte stadsdistributie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | -             | +                     | +          |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |                       |            |
| Milieueffecten terugdringen       | Een verschuiving van de vervoerswijzekeuze bij woon-schoolverkeer naar een vermindering van het autogebruik en een stijging van het fietsgebruik. Het aandeel autoverplaatsingen wordt significant teruggedrongen tegen het einde van de geldigheidsperiode van dit mobiliteitsplan. De eerste meting van de verplaatsingswijze wordt uitgevoerd vlak na de goedkeuring van het beleidsplan, een tweede meting vijf jaar na goedkeuring. De meting wordt uitgevoerd via een bevraging van (de ouders) de schoolgaanden (lager onderwijs, secundair onderwijs, hoger onderwijs) via de scholen.                                                                                                                      | --            | +                     | ++         |
|                                   | De helft van de korte verplaatsingen (tot 5 km) gebeurt te voet of met de fiets.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | +/-           | +                     | ++         |
|                                   | Het nieuwe mobiliteitsplan heeft respect voor natuur en omgeving. Daartoe wordt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer doorheen natuurgebieden en andere rustige omgevingen verminderd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | +/-           | +/-                   | +/-        |
|                                   | Terugdringen van het autogebruik in afstemming met het burgemeesterconvenant en het klimaatplan, zijnde een daling van 13,82% CO2-uitstoot tengevolge transport.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | --            | +/-                   | +          |
|                                   | Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen situeren zich op plekken die duurzame vervoersmiddelen stimuleren onder het motto van nabijheid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | +/-           | +                     | +          |
|                                   | ++                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 0             | 0                     | 12         |
|                                   | +                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1             | 34                    | 23         |
|                                   | +/-                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 13            | 2                     | 1          |
|                                   | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 14            | 0                     | 0          |
|                                   | --                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 8             | 0                     | 0          |
|                                   | SCORE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | -29           | 34                    | 47         |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |                       |            |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |                       |            |
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |                       |            |
|                                   | haalbaarheid op korte termijn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |               | uitdagend             | moelijk    |
|                                   | onzekerheid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               | beperkt               | groot      |
|                                   | politiek draagvlak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |               | JA                    | NEE        |

In een transitieproces zijn 3 niveaus vertegenwoordigd: de nichespelers (mensen die al bezig zijn met allerlei mobiliteitsinitiatieven); het regimeniveau (de ambtenaren, studiebureaus) en het landschap (bewoners, middenstand, jongeren, ...). Bij de eerste twee niveaus is de interesse en bereidheid voor verandering (zeer) groot. Bij het derde niveau (het landschap) ligt het veel moeilijker de mensen mee te krijgen.

Het transitieproces verloopt niet lineair volgens een gelijkmatig oplopende lijn, maar via een S-curve. Eerst broeit er van alles onder het oppervlak, ontstaan los van elkaar kleine(re) initiatieven. De vorming van deze basis heeft tijd nodig. Op dit ogenblik begint die basis in Aalst stilaan vorm te krijgen doordat initiatieven en initiatiefnemers naar elkaar toe groeien. Die voedingsbodem is essentieel om ook beweging te krijgen in 'het landschap'.

Transitie vraagt daarom een doordachte aanpak. De praktijkervaring heeft al uitgewezen dat het van bovenaf opleggen van concepten en strategieën zelden tot het gewenste effect leidt en dus kiest Aalst bewust voor een pragmatische benadering in plaats van een fundamentele benadering.

Met de campagne [www.aalstontknoopt.be](http://www.aalstontknoopt.be) zet Aalst ook heel actief in op een mentaliteits- en cultuurwijziging bij haar bevolking om hierdoor voldoende draagvlak te creëren voor dit mobiliteitsplan en mogelijk verdere stappen.

De komende jaren wenst de stad Aalst voluit in te zetten op de realisatie van fietsinfrastructuur vanuit de buur- en randgemeenten naar het stadscentrum en omgekeerd. In het stadscentrum wordt met een aangepast circulatieconcept meer ruimte gecreëerd voor de fietser om op die manier de fietsbaarheid van en het fietsklimaat in de binnenstad te vergroten.

Dit circulatieconcept is toekomstbestendig en legt geen hypotheek op een doorgroei naar scenario 2 op middellange termijn.

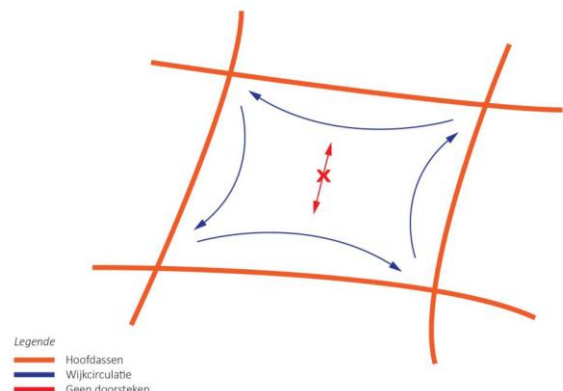
## 2. Aanpak wijkcirculatieplannen

Voor de woonbuurten grenzend aan het stadscentrum worden wijkcirculatieplannen ontwikkeld. De ontwikkeling van deze wijkcirculatieplannen komt tot stand in samenspraak met de buurten, waar mogelijk in samenwerking met bestaande buurtwerkingen of buurtcomités, maar binnen welomlijnde kaders en randvoorwaarden die in dit mobiliteitsplan zijn vastgesteld (afgebakende vrijheidsgraden) zodat het vertrekpunt voor elk wijkcirculatieplan hetzelfde is.

Uitgangspunten/randvoorwaarden:

- Toegankelijkheid voor de bewoners/lokale handelaars garanderen
- Doorgaand verkeer ontraden/bemoeilijken
- Fietsklimaat verhogen
- Autogebruik voor korte binnenstedelijke verplaatsingen ontraden.

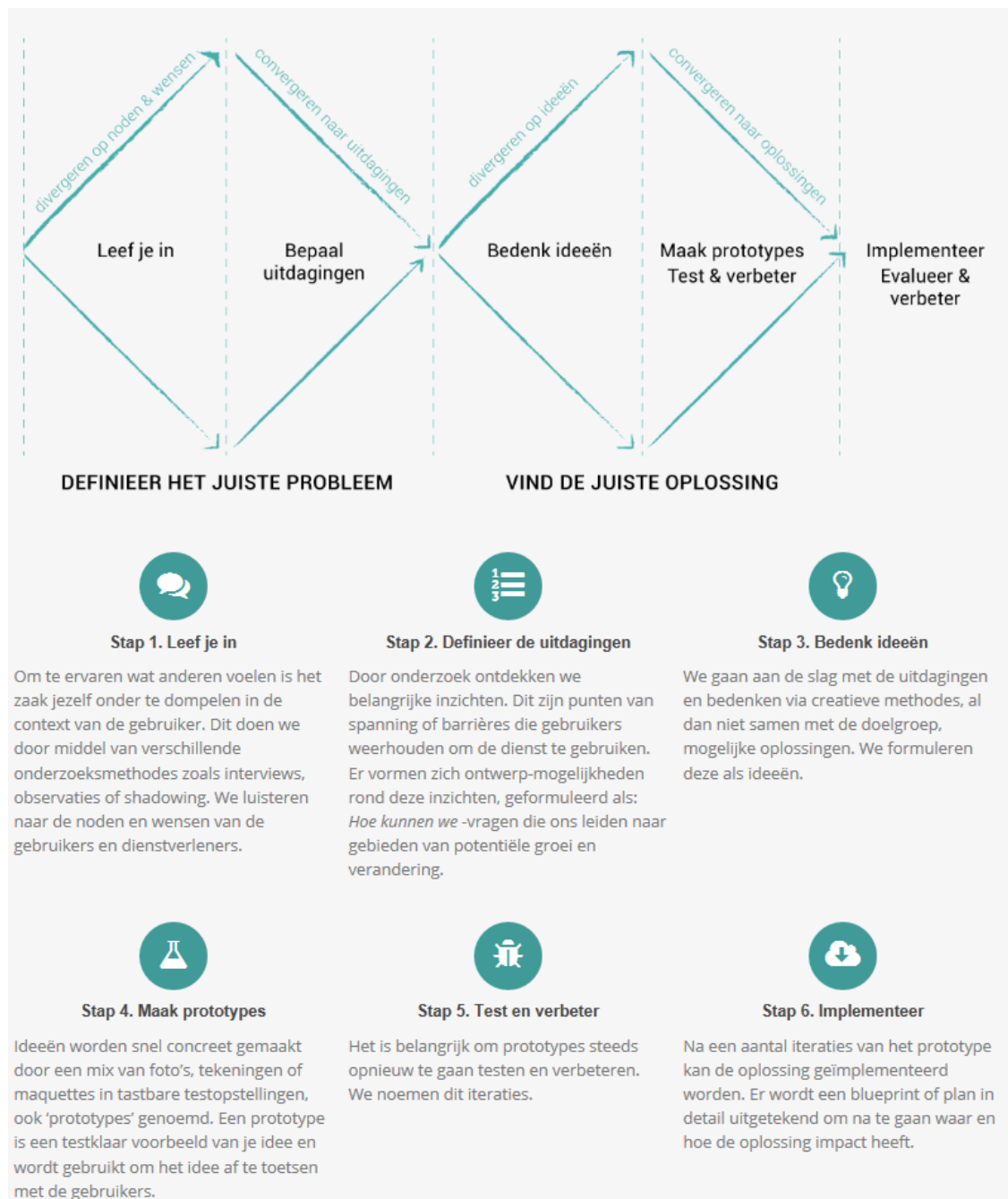
Schematisch ziet dat er als volgt uit



In lijn met het transitieverhaal, kiest de stad voor een participatief traject dat vertrekt vanuit co-creatie. Binnen dat co-creatieverhaal worden ook andere beleidsinitiatieven (bvb. milieu, jeugd, openbaar domein) geïntegreerd. Op die manier gaat het niet alleen meer over een 'mobiliteitssysteem', maar wordt het een verhaal over de 'leefomgeving'.

Deze participatiestructuur is horizontaal georiënteerd met het doel bewoners actief te laten nadenken en mee te laten bouwen aan hun wijk.

De voorgestelde aanpak is hieronder schematisch weergegeven.



Bron: <http://twistedstudio.be/wat-we-doen/methodiek/>

### **3. Verhouding on-street parkeren/off street parkeren**

Het parkeerbeleid wordt vaak beschouwd als de ‘achilleshiel’ binnen het mobiliteitsbeleid, waarbij dan vooral de tarifiering naar voor geschoven wordt als sturende factor.. Op basis van regulering kan men invloed uitoefenen op het gebruik van de parkeervoorzieningen op doelgroep-niveau. In combinatie met een goed uitgebouwde parkeergeleiding, kan men vervolgens ook de verkeersstromen naar de parkeervoorzieningen beïnvloeden.

Aalst heeft op dat vlak de voorbije jaren een inhaalbeweging ingezet, maar heeft niet de pretentie om te besluiten (al) een modelstad zijn. Tot voor enkele jaren werd het parkeren in Aalst-Centrum vooral ‘op de straat’ georganiseerd. Dat zorgde niet alleen voor ‘belangenconflicten’, maar ook voor zoekverkeer. Ook de ruimtelijke kwaliteit van pleinen en straten lijdt onder de parkeerfunctie.

De omslag die enkele jaren geleden ingezet werd, is gericht op het bundelen/cluseren van het parkeeraanbod met het objectief het beschikbare aanbod beter te benutten en het zoekverkeer terug te dringen. Met behulp van het dynamische parkeergeleidingssysteem worden bestuurders vanaf de invalswegen (be)geleid naar de dichtstbijzijnde parkeervoorziening. Het gecreëerde aanbod in de geclusterde voorzieningen vervangt parkeerplaatsen op maaiveldniveau en faciliteert op die manier een kwalitatieve herinrichting van de publieke ruimte ten voordele van fietsers en voetgangers.

Parkeren op straat is nog altijd mogelijk, maar het aanbod daalt. Wie op straat parkeert betaalt 1,5 EUR/uur. Omdat de stad slechts in beperkte mate invloed heeft op de tariefstructuur van de ondergrondse parkings én het vaststellen van de parkeertarieven een bevoegdheid is van de gemeenteraad (lokale autonomie) is het parkeertarief on-street niet noodzakelijk duurder dan het tarief voor dezelfde parkeerduur ondergronds in sommige parkings.

Door keuzes die gemaakt zijn in het verleden heeft de stad Aalst geen inspraak in de tariefstructuur en gebruiksvoorwaarden voor de geclusterde parkeervoorzieningen.

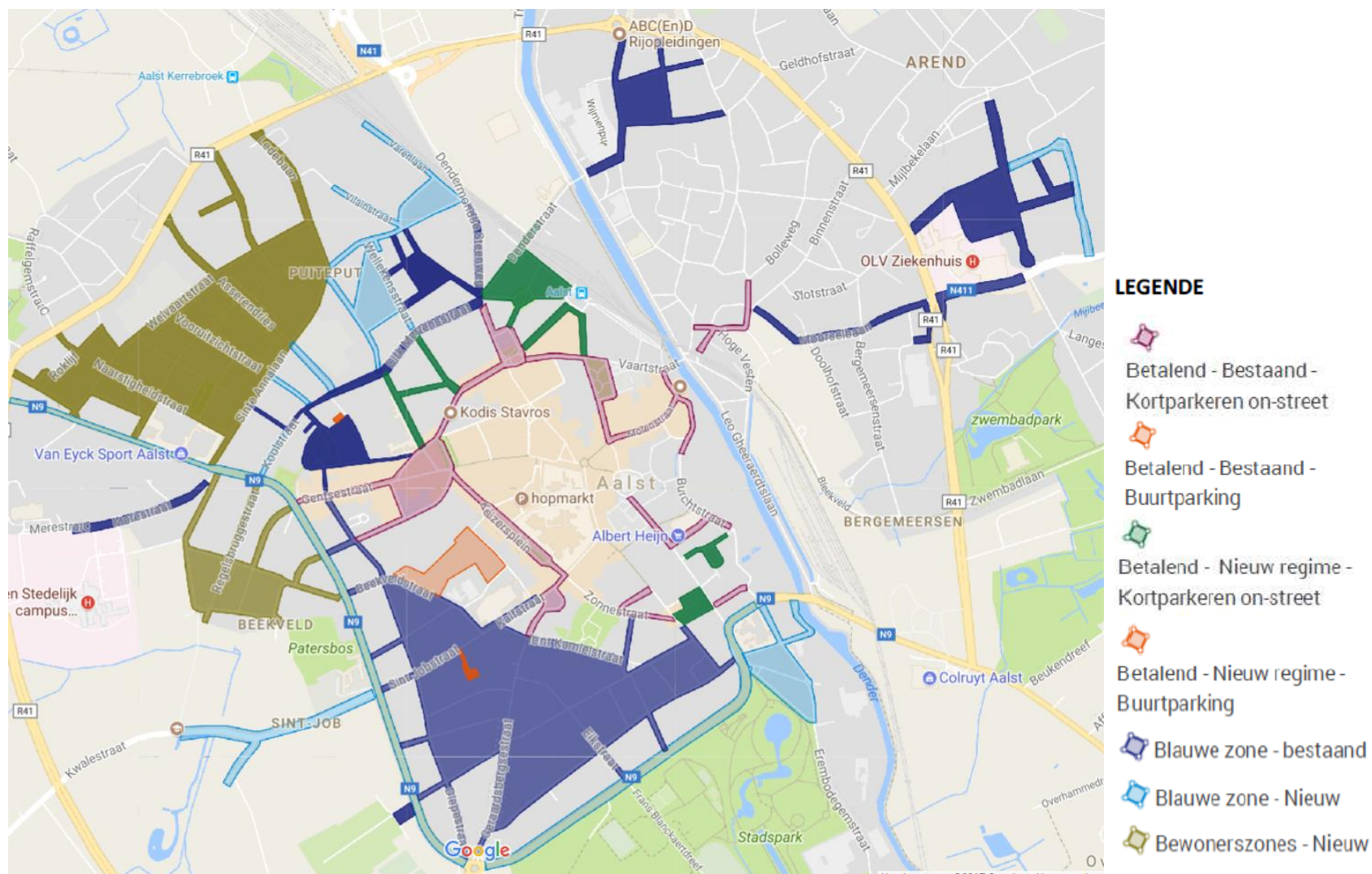
Parking Keizershallen is één van de grootste parkings (820 plaatsen) aan de rand van het centrum waar de stad de regie volledig zelf in handen heeft. Voor deze parking is een tariefstructuur ontwikkeld gericht op het (middel)langparkeren. 4 uur parkeren kost 2,5 EUR. Voor een dagticket betaalt de gebruiker 3 EUR. Een weekabonnement kost 8,5 EUR en een maandabonnement 34 EUR).

On-street betaalt de gebruiker 1,5 EUR/uur en is de parkeerduur beperkt tot 2 of 3 uren.

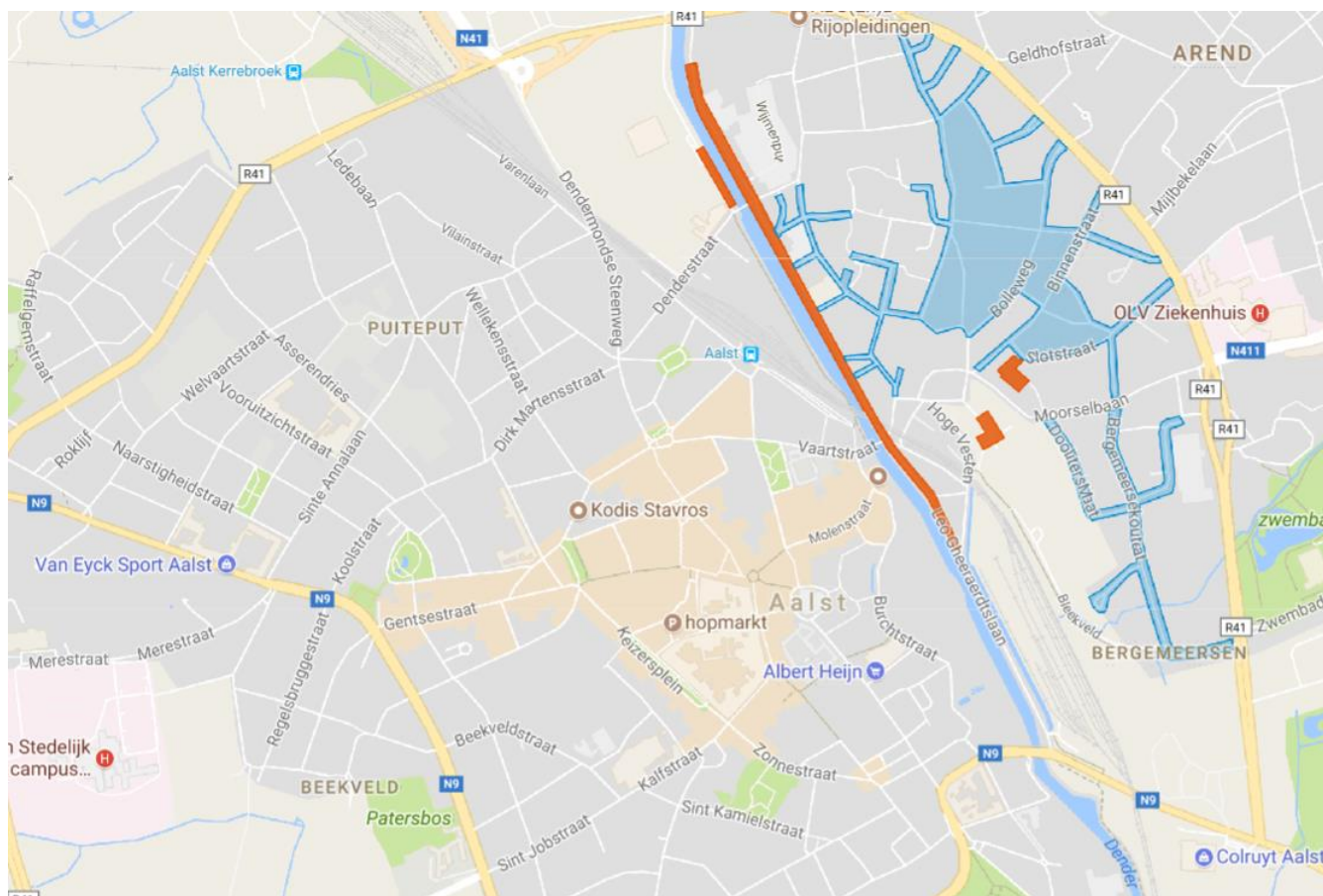
Het wijkvreemd parkeren in de woonbuurten wordt ontraden door flankerende en regulerende parkeermaatregelen (betalend parkeren met beperking van de parkeerduur, blauwe zone, bewonerszones).

Onderstaande kaart geeft een inzicht in het on-street parkeerbeleid zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van 27 juni 2017. De ‘olievlekwerking’ wordt ‘ingedijkt’ door een gordel van blauwe zones rond de betalende zone.

## Uitrol - Fase 1 (najaar 2017)



## Uitrol - Fase 2 (Najaar 2018 – Voorjaar 2019)



### LEGENDE



Betalend - Bestaand - Kortparkeren on-street



Betalend - Bestaand - Buurtparking



Betalend - Nieuw regime - Kortparkeren on-street



Betalend - Nieuw regime - Buurtparking



Blauwe zone - bestaand



Blauwe zone - Nieuw



Bewonerszones - Nieuw

| Werkdc Actie                                                                                                    |                                                                                                                                                                                     | Locatie        | Doelstelling                                                            | prioriteit | Timing  | Initiatiefner Partners | Raming                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------|------------|---------|------------------------|-----------------------------------|
| WERKDOMEIN A : RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN                                            |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| A.1 : Ruimtelijke planning                                                                                      |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| A.1.1                                                                                                           | Onderlinge afstemming structuurplan/woonbeleidsplan en mobiliteitsplan                                                                                                              | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu                          | hoog       | continu | stad                   | (1)                               |
| A.1.2                                                                                                           | Kernversterking en verdichting woonweefsel                                                                                                                                          | Aalst centrum  | bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu                          | hoog       | continu | stad                   | (1)                               |
| A.1.3                                                                                                           | Ontwikkelingskader Dender en Pier Kornel                                                                                                                                            | Aalst centrum  | bereikbaarheid, leefbaarheid                                            | hoog       | KT      | stad                   | (1)                               |
| A.1.4                                                                                                           | Verdichting binnen de dealkernen en vrijwaren van de open ruimte                                                                                                                    | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | hoog       | continu | stad                   | (1)                               |
| A.1.5                                                                                                           | Tijdig evalueren van mobiliteitseffecten van nieuwe ontwikkelingen met aftoetsing principes rond nabijheid en bijdrage van de ontwikkelaar aan de infrastructuur voor duurzame modi | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld  | continu | stad                   | ontwikkelaar<br>(1)               |
| A.1.6                                                                                                           | Parkeerverordening voor alle nieuwe ontwikkelingen met eisen voor alle modi gedifferentieerd naargelang de verstedelijkingsgraad                                                    | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld  | KT      | stad                   | (1)                               |
| A.1.7                                                                                                           | Toepassen doorwaardbaarheidstoets bij elke nieuwe ontwikkeling of reconversie voor bereikbaarheid via STOP-principe en o.v.-assen                                                   | gebiedsdekkend | bereikbaarheid                                                          | gemiddeld  | continu | stad                   | ontwikkelaar<br>(1)               |
|                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| A.2 : Strategische ruimtelijke ontwikkelingen met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| A.2.1                                                                                                           | Studie impact Siesegemkouter op kern van Nieuwerkerken                                                                                                                              | Nieuwerkerken  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | KT      | stad                   |                                   |
| A.2.2                                                                                                           | Aanleg nieuwe Tragelweg met pendelparking en creëren van zachte assen aan de noordkant van het stadshart                                                                            | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | KT      | stad                   | lopende                           |
| A.2.3                                                                                                           | Upgrade van de mobiliteitsdienstverlening aan het station                                                                                                                           | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog       | MLT     | stad                   | (2)                               |
| A.2.4                                                                                                           | Bouw nieuwe voet- en fietsverbinding over de Dender naar de stationtoegang                                                                                                          | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | MLT     | stad                   | W&Z<br>zie B.1.7                  |
| A.2.5                                                                                                           | Hoogwaardige fietsenstalling station                                                                                                                                                | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | MLT     | Infrabel/NMstad        |                                   |
| A.2.6                                                                                                           | Herinrichting Pierre Corneliskaai tussen Denderstraat en Houtkaai met nadruk op het verblijfskarakter                                                                               | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | MLT     | stad                   |                                   |
| A.2.7                                                                                                           | Nieuwe stuwsluis op de Dender gecombineerd met voet- en fietsverbinding                                                                                                             | Erembodegem    | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | KT      | stad                   | W&Z                               |
| A.2.8                                                                                                           | Opmaak wijkcirculatieplannen                                                                                                                                                        | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | KT      | stad                   | (1)                               |
| A.2.9                                                                                                           | Uitwerking RUP's in navolging van het masterplan Albrechtlaan                                                                                                                       | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | KT      | stad                   | (1)                               |
| A.2.10                                                                                                          | Doorwaardbaarheidstoets bij project Schotte                                                                                                                                         | Erembodegem    | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | KT      | stad                   | (1)                               |
| A.2.11                                                                                                          | Masterplan Erembodegem met tegengaan overlast doorgaand verkeer                                                                                                                     | Erembodegem    | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | KT      | stad                   |                                   |
| A.2.12                                                                                                          | Nagaan welke lokale wegen type III binnen (de uitbreiding van) het Kravaalbos kunnen worden opgeheven of omgevormd tot trage weg                                                    | Meldert        | natuur en milieu                                                        | gemiddeld  | MLT     | stad                   | (1)                               |
| A.2.13                                                                                                          | Studie verkeerscirculatie zone Sint-Jobstraat - Kwalestraat - Merestraat                                                                                                            | Nieuwerkerken  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | KT      | stad                   | 15000                             |
|                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| A.3 : Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen                                                      |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| A.3.1                                                                                                           | Bewaken van de hiërarchie en gewenste functies conform de gekozen wegencategorisering                                                                                               | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | continu | stad                   | (1)                               |
| A.3.2                                                                                                           | Aanpassen van de wegencategorisering op provinciaal niveau                                                                                                                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | MLT     | provincie              | (1)                               |
| A.3.3                                                                                                           | Aanpassen van de wegencategorisering op gewestelijk niveau                                                                                                                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | MLT     | BMV<br>AWV             | (1)                               |
|                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| WERKDOMEIN B : NETWERKEN PER MODUS                                                                              |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| B.1 : Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen                                                             |                                                                                                                                                                                     |                |                                                                         |            |         |                        |                                   |
| B.1.1                                                                                                           | Kwaliteit voetgangersgebied bewaken en versterken                                                                                                                                   | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | continu | stad                   | (1)                               |
| B.1.2                                                                                                           | Opportunities voor uitbreiding voetgangersgebied aangrijpen                                                                                                                         | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | continu | stad                   | (1)                               |
| B.1.3                                                                                                           | Aanpakken handhaving voetgangersgebied                                                                                                                                              | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | MLT     | stad                   | (1)                               |
| B.1.4                                                                                                           | Opmaak steegjesplan                                                                                                                                                                 | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld  | MLT     | stad                   | (1)                               |
| B.1.5                                                                                                           | Onderzoek beleveringsalternatieven binnenstad                                                                                                                                       | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | KT      | stad                   | winkeliers<br>(1)                 |
| B.1.6                                                                                                           | Ontmoedigen doorgaand verkeer Pierre Corneliskaai                                                                                                                                   | Aalst centrum  | veiligheid, leefbaarheid                                                | hoog       | KT      | stad                   | ontwikkelaars                     |
| B.1.7                                                                                                           | Nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Dender aan het station                                                                                                                  | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog       | MLT     | stad                   | W&Z, provincie                    |
| B.1.8                                                                                                           | Nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Dender aan de sluis                                                                                                                     | Erembodegem    | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | gemiddeld  | KT      | stad                   | W&Z, provincie                    |
| B.1.9                                                                                                           | Openbare ruimte in kern Baardegem vernieuwen                                                                                                                                        | Baardegem      | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | KT      | stad                   | (2)                               |
| B.1.10                                                                                                          | Openbare ruimte in kern Erembodegem vernieuwen na opmaak masterplan                                                                                                                 | Erembodegem    | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | MLT     | stad                   | (2)                               |
| B.1.11                                                                                                          | Opmaak masterplan Erembodegem                                                                                                                                                       | Erembodegem    | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | KT      | stad                   |                                   |
| B.1.12                                                                                                          | Openbare ruimte in kern Gijzegem vernieuwen na realisatie omleidingsweg                                                                                                             | Gijzegem       | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog       | MLT     | stad                   | (2)                               |
| B.1.13                                                                                                          | Openbare ruimte in kern Hofstade vernieuwen                                                                                                                                         | Hofstade       | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | LT      | stad                   | (2)                               |
| B.1.14                                                                                                          | Openbare ruimte in kern Herdersem vernieuwen                                                                                                                                        | Herdersem      | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | LT      | stad                   | (2)                               |
| B.1.15                                                                                                          | Screening belangrijke looproutes op belevingskwaliteit en comfortniveau                                                                                                             | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld  | KT      | stad                   | (1)                               |
| B.1.16                                                                                                          | Aandacht voor voetgangersnetwerk in dealkernen                                                                                                                                      | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld  | continu | stad                   | (2)                               |
| B.1.17                                                                                                          | Nieuwe voetgangersinfrastructuur voldoet aan voetgangersvademecum                                                                                                                   | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | continu | stad                   | (1)                               |
| B.1.18                                                                                                          | Uitvoering actietabel trage wegen Faluintjes                                                                                                                                        | Moorsel        | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog       | MLT     | stad                   | vzw trage wegen, provincie<br>(2) |

|                                 |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|-------------|---------------------------------|---------|
| B.1.19                          | Trage wegen Herdersem                                                                               | Herdersem      | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | KT      | stad        | vzw trage wegen, provincie      | (2)     |
| B.1.20                          | Trage wegen Gijzegem                                                                                | Gijzegem       | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | KT      | stad        | vzw trage wegen, provincie      | (2)     |
| B.1.21                          | Trage wegen rest van het grondgebied                                                                | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | LT      | stad        | vzw trage wegen, provincie      | (2)     |
| B.1.22                          | Ondersteuning schoolstraten                                                                         | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | continu | stad        | scholen, ouders                 | (1)     |
| B.1.23                          | Ondersteuning leefstraten                                                                           | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld | continu | stad        | bewoners                        | (1)     |
| B.1.24                          | Studie kindvriendelijke ruimte                                                                      | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld | KT      | stad        |                                 |         |
|                                 |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.2 : Fietsroutenetwerk         |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.2.1                           | Opmaak fietsbeleidsplan                                                                             | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | hoog      | KT      | stad        | provincie, BMV, inwoners        |         |
| B.2.2                           | Uitbouw fietssnelwegen                                                                              | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | continu | provincie   | stad, BMV                       | (2)     |
| B.2.3                           | Aanpassingen BFF-netwerk                                                                            | gebiedsdekkend | bereikbaarheid                                                          | gemiddeld | KT      | provincie   | stad, BMV                       | (1)     |
| B.2.4                           | Uitbouw BFF                                                                                         | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | continu | stad        | provincie, BMV                  | (2)     |
| B.2.5                           | Uitbouw LFF                                                                                         | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | continu | stad        | provincie                       | (2)     |
| B.2.6                           | Wegwerken top 5 knelpunten (op te nemen in fietsbeleidsplan)                                        | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | KT      | stad        | provincie                       | (2)     |
| B.2.7                           | Uitbouw slimme schakels                                                                             | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | continu | stad        |                                 | (2)     |
| B.2.8                           | Screening stallingsaanbod                                                                           | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | stad        |                                 |         |
| B.2.9                           | Uitbouw volwaardig stallingsaanbod                                                                  | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | MLT     | stad        |                                 | (2)     |
| B.2.10                          | Verkenning fietsservices                                                                            | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | stad        |                                 | (2)     |
|                                 |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.3 : Openbaar vervoernetwerk   |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.3.1                           | Verdere uitbouw en ontwikkeling stationsomgeving Aalst                                              | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | gemiddeld | MLT     | stad        |                                 | (1)     |
| B.3.2                           | Sensibiliseren gebruik openbaar vervoer naar school                                                 | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | MLT     | stad        | De Lijn                         | (1)     |
| B.3.3                           | Verhoging van het treinaanbod in station Aalst                                                      | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | Infrabel/NM | stad                            | (1)     |
| B.3.4                           | Nagaan potentie latere treinen vanuit Gent en Brussel                                               | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | Infrabel/NM | stad                            | (1)     |
| B.3.5                           | Nagaan potentie treinrelatie in noordoostelijke richting                                            | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | Infrabel/NM | stad                            | (1)     |
| B.3.6                           | Nagaan potentie treinrelatie in zuidwestelijke richting                                             | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | Infrabel/NM | stad                            | (1)     |
| B.3.7                           | Afspraken en hoffelijkheidscampagne gemengd bus- en fietsverkeer                                    | Aalst centrum  | veiligheid                                                              | hoog      | KT      | stad        | De Lijn, fietsersbond, fietsers | (1)     |
| B.3.8                           | Wegwerken top 5 knelpunten doorstroming                                                             | gebiedsdekkend | bereikbaarheid                                                          | hoog      | continu | stad        | De Lijn                         | (2)     |
| B.3.9                           | Hertekening busnet met regionaal busverkeer op in- en uitvalsassen en kleine stadsbussen daartussen | Aalst centrum  | bereikbaarheid                                                          | hoog      | KT      | De Lijn     | stad                            | (1)     |
| B.3.10                          | Opvolging verschoning busvloot                                                                      | gebiedsdekkend | leefbaarheid, natuur en milieu                                          | gemiddeld | MLT     | De Lijn     |                                 | (1)     |
| B.3.11                          | Verschil maken tussen verbinden van kernen en ontsluiten van kernen                                 | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | KT      | De Lijn     | stad                            | (1)     |
| B.3.12                          | Monitoren en bewaken van commerciële snelheid van 20km/u in het centrum                             | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | continu | De Lijn     | stad, BMV                       | (1)     |
| B.3.13                          | Monitoring reizigerscomfort                                                                         | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | gemiddeld | continu | De Lijn     |                                 | (1)     |
| B.3.14                          | Realiseren van toegankelijke haltes voor alle busgebruikers                                         | gebiedsdekkend | toegankelijkheid                                                        | gemiddeld | continu | stad        | De Lijn                         | (2)     |
|                                 |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.4 : (Her)inrichting van wegen |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.4.1                           | Invoering eenrichting tegenwijzerzin op Wallenring en bijhorende circulatie                         | Aalst centrum  | bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid                                | gemiddeld | KT      | stad        | AWV                             |         |
| B.4.2                           | Doorstromingsmaatregelen R41 na de tunnelwerken                                                     | Aalst centrum  | bereikbaarheid                                                          | gemiddeld | KT      | AWV         |                                 | (2)     |
| B.4.3                           | Heraanleg op- en afrittencomplex                                                                    | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | LT      | AWV         |                                 | (2)     |
| B.4.4                           | Doorstromingsmaatregelen op rotonde Albatros (N45-N460)                                             | Aalst centrum  | bereikbaarheid                                                          | gemiddeld | MLT     | AWV         |                                 | (2)     |
| B.4.5                           | Aanleg omleidingsweg N41 met downgrading wegenis in het centrum van Gijzegem                        | Gijzegem       | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog      | MLT     | stad        | provincie, AWV                  |         |
| B.4.6                           | Invoering aangepaste snelheidsregimes overeenkomstig snelheidskaart                                 | gebiedsdekkend | veiligheid, leefbaarheid                                                | gemiddeld | KT      | stad        | AWV                             | (2)     |
| B.4.7                           | Aanleg nieuwe straten en heraanleg straten conform snelheidsregime                                  | gebiedsdekkend | veiligheid, leefbaarheid                                                | hoog      | continu | stad        | AWV                             | (2)     |
| B.4.8                           | Rotonde De Haring aanpakken voor fietsers                                                           | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | MLT     | AWV         | stad                            | (2)     |
| B.4.9                           | N411 Baardegem Moorselbaan                                                                          | Baardegem      | bereikbaarheid, veiligheid                                              | gemiddeld | KT      | AWV         | stad                            |         |
| B.4.10                          | N9 Hogeweg - provinciegrens                                                                         | Erembodegem    | bereikbaarheid, veiligheid                                              | gemiddeld | KT      | AWV         | stad                            |         |
|                                 |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.5 : Parkeerbeleid             |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.5.1                           | Opmaak parkeerbeleidsplan                                                                           | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid                          | gemiddeld | lopende | stad        |                                 | lopende |
| B.5.2                           | Aanpassing parkeerregimes                                                                           | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid                          | gemiddeld | continu | stad        |                                 | (1)     |
| B.5.3                           | Aanleg randparkings en carpoolparkings                                                              | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld | KT      | stad        | AWV, BMV                        | (2)     |
| B.5.4                           | Uitbouw parkeergeleidingsstelsel                                                                    | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog      | KT      | stad        | AWV, BMV                        | (2)     |
|                                 |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.6 : Goederenvervoer           |                                                                                                     |                |                                                                         |           |         |             |                                 |         |
| B.6.1                           | Uitbouw lokale vrachtroutes                                                                         | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld | MLT     | stad        | BMV, buurgemeenten              | (1)     |
| B.6.2                           | Gabarietverhoging waterweg Dender                                                                   | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | hoog      | KT      | stad        | W&Z                             |         |
| B.6.3                           | Onderzoek duurzame stadsdistributie                                                                 | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | hoog      | lopende | stad        | handelaars                      | lopende |
| B.6.4                           | Uitbouw duurzame stadsdistributie                                                                   | Aalst centrum  | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid              | gemiddeld | KT      | stad        | handelaars                      | (2)     |

|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|---------|----------------------|---------|
| B.6.5                                                                                | Blijvende opvolging opportuniteiten spoorvervoer                                           | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | gemiddeld | continu | stad    | Infrabel, bedrijven  | (1)     |
| B.6.6                                                                                | Regelmatig evalueren modal split Tereos-Syral                                              | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | gemiddeld | continu | stad    | Tereos-Syral         | (1)     |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN                                             |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.1 : Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen               |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.1.1                                                                                | Opzet parkmanagement per bedrijvenzone                                                     | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | MLT     | stad    | provincie, bedrijven |         |
| C.1.2                                                                                | Bedrijfsvervoerplan lokale overheid                                                        | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | lopende | stad    | provincie            | lopende |
| C.1.3                                                                                | Implementeren en communiceren bedrijfsvervoerplan lokale overheid                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | continu | stad    |                      | (2)     |
| C.1.4                                                                                | Enquêtes bestaande verplaatsingspatroon scholen                                            | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | KT      | stad    | scholen              | (2)     |
| C.1.5                                                                                | Opmaak schoolvervoerplannen                                                                | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | KT      | stad    | scholen, provincie   | (2)     |
| C.1.6                                                                                | Aanvullen evenementendraaiboek ifv duurzame mobiliteit                                     | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, veiligheid, natuur en milieu                            | gemiddeld | KT      | stad    |                      | (1)     |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.2 : Tarifiering                                                                    |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.2.1                                                                                | Hanteren gedifferentieerd parkeertarief, zoals uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan        | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu        | hoog      | KT      | stad    |                      | (1)     |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.3 : Algemene sensibilisering en marketing, informatie en promotie naar doelgroepen |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.3.1                                                                                | Samenwerking dienst milieu ifv Klimaatplan                                                 | gebiedsdekkend | leefbaarheid, natuur en milieu                                          | hoog      | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.2                                                                                | Samenwerking met andere diensten voor het verduurzamen van de mobiliteit in alle domeinen  | gebiedsdekkend | leefbaarheid, natuur en milieu                                          | hoog      | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.3                                                                                | Uitbouw marketingconcept fiets                                                             | gebiedsdekkend | leefbaarheid, natuur en milieu                                          | gemiddeld | continu | stad    |                      |         |
| C.3.4                                                                                | Resultaten realisaties mobiliteitsplan kenbaar maken via gemeentelijke infokanalen         | gebiedsdekkend | leefbaarheid, natuur en milieu                                          | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.5                                                                                | Communicatiecampagne 'Aalst ontknoopt'                                                     | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | gemiddeld | continu | stad    |                      | lopende |
| C.3.6                                                                                | Communicatie- en promotiecampagne autodelen                                                | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.7                                                                                | Infosessies autodelen organiseren                                                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.8                                                                                | Incentives om een auto in te ruilen voor een lidmaatschap autodelen                        | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.9                                                                                | Aanbod deelauto's uitbreiden in dichtbevolkte woonbuurten                                  | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.3.10                                                                               | Stimuleren van elektrische wagens                                                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.4 : Handhaving                                                                     |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.4.1                                                                                | Handhaving voetgangersgebied                                                               | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid                            | hoog      | KT      | stad    | politie              | (1)     |
| C.4.2                                                                                | Handhaving tegenrichting exclusief voor bus- en fietsverkeer                               | gebiedsdekkend | veiligheid, leefbaarheid                                                | gemiddeld | continu | stad    | parkeerbedrijf       | (1)     |
| C.4.3                                                                                | Snelheidshandhaving prioritair in bebouwd gebied R41 en in zone 30                         | gebiedsdekkend | veiligheid, leefbaarheid                                                | hoog      | continu | politie | stad, AWV            | (1)     |
| C.4.4                                                                                | Mogelijkheid voor invoering trajectcontrole                                                | gebiedsdekkend | veiligheid, leefbaarheid                                                | hoog      | KT      | stad    | politie, AWV         | (1)     |
| C.4.5                                                                                | Uitzetten acties tegen fietsdiefstal                                                       | gebiedsdekkend | veiligheid, leefbaarheid                                                | hoog      | continu | stad    | politie              | (1)     |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.5 : Beleidsondersteuning                                                           |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.5.1                                                                                | Verdere uitbouw mobiliteitsdienst                                                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.5.2                                                                                | Coördinatie fietsbeleid                                                                    | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | hoog      | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.5.3                                                                                | Acties om affiniteit van stadsbestuur met duurzame verplaatsingen te versterken            | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en m | hoog      | continu | stad    |                      | (1)     |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.6 : Monitoring en evaluatie                                                        |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
| C.6.1                                                                                | Jaarlijks terugkerende verkeerstellingen op strategische locaties                          | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | gemiddeld | continu | stad    | AWV                  |         |
| C.6.2                                                                                | Verkennen gebruik fietstelpaal                                                             | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | gemiddeld | continu | stad    |                      | (1)     |
| C.6.3                                                                                | Opvolging gebruik openbaar vervoer                                                         | gebiedsdekkend | bereikbaarheid, toegankelijkheid                                        | hoog      | continu | De Lijn | Infrabel, stad       | (1)     |
| C.6.4                                                                                |                                                                                            | gebiedsdekkend | veiligheid                                                              | hoog      | continu | politie | stad                 | (1)     |
|                                                                                      | Verkeersongevallenanalyse met terugkoppeling naar beleid aan de hand van prioriteitenlijst |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |
|                                                                                      |                                                                                            |                |                                                                         |           |         |         |                      |         |

- (1) wordt begrepen binnen de dagelijkse werking van de diensten
- (2) nog te bepalen bij verdere uitwerking ifv specifieke projecten, maatregelen, acties,...
- (3) zit vervat in een ander actiepunt

## Regionale Mobiliteitscommissie

### Advies van de kwaliteitsadviseur

#### Aalst, Mobiliteitsplan, Beleidsplan

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 03/07/2017 te Gent.

#### 1. Algemene omschrijving van de planfase

- Sneltoets: spoor 1: vernieuwen van het mobiliteitsplan, GBC 17 november 2010, RMC 20 december 2010
- De oriëntatienota werd besproken op GBC 04 december 2013, RMC 17 februari 2014.
- De synthesenota werd bij consensus goedgekeurd door de GBC van 17 juni 2017 en besproken op RMC van 5 september 2016.
- Het huidige beleidsplan werd in GBC besproken dd. 22 mei 2017 met eindbeslissing bij consensus.

#### 2. Toetsing van de planfase

##### Dossiersamenstelling/vorm

Globaal genomen leest het dossier vlot.

De nota lijkt volledig en is globaal volgens de richtlijnen opgedeeld en bouwt voort op de sneltoets en de oriëntatienota.

##### Proces/regelgeving

- Stad Aalst zet eerste duidelijke stappen in een participatieproces. Het gevoerde proces met zeer brede consultatie en participatie binnen een uitgebreide GBC is een belangrijk verschilpunt met het vorige mobiliteitsplan dat op een eerder 'technocratische manier' tot stand kwam.
- De GBC heeft bij consensus een duidelijke keuze voor scenario 1, de Wallenring, gemaakt. Dit scenario is minder vooruitstrevend, maar de GBC gaat uit van realisme op korte en middellange termijn. In relatie tot de hogere waardering van scenario 2 geven de betrokken partijen in de GBC wel aan dat scenario 2 een uitdagendere doorkijk heeft.
- De keuze voor scenario 1, de Wallenring, geeft de indruk koudwatervrees te hebben. Er wordt gekozen voor een zeer realistische en haalbare visie. De samenhang zal vooral de meerwaarde moeten betekenen. Dit wordt voor Aalst de belangrijke uitdaging.

- Tijdens de bespreking van het mobiliteitsplan op RMC wordt vastgesteld dat verschillende inhoudelijke aspecten onduidelijk of niet zijn opgenomen in het mobiliteitsplan. Deze aspecten worden uitgebreid besproken in RMC en de kwaliteitsadviseur biedt de mogelijkheid bijkomende informatie en motivaties aan te leveren binnen een periode van 10 werkdagen. Deze informatie en motivaties zullen bij eventueel gunstig advies integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan voor Aalst. Voor de inhoudelijke aspecten wordt verwezen naar het deel “Inhoud” van dit advies.

## **Inhoud**

### **A. Tevredenheidsonderzoek**

- Uit het tevredenheidsonderzoek over verschillende mobiliteitsaspecten in de 13 Vlaamse centrumsteden (stadsmonitor, 2014) blijkt duidelijk de structurele lage score voor Aalst. Zie figuur in beleidsplan.
- Ook de resultaten van de vervoerswijzekeuze, woon-werk en woon-schoolverplaatsingen tonen dat Aalst nog ruime groeimogelijkheden heeft om het autogebruik naar gebruik van duurzamere verplaatsingswijzen om te buigen. Zie figuur in beleidsplan.
- Bovenstaande resultaten geven aan dat er nog veel mogelijkheden en beleidsruimte is voor Aalst als mobiliteitsbewuste stad.

### **B. Toekomstscenario's en keuzes.**

- Er worden 2 mobiliteitsscenario's, m.a.w. de mogelijke samenhangende toekomstige ontwikkelingen, naar voor geschoven.
- Scenario1 gaat uit van het structurele belang van de Wallenring in het bereikbaarheidssysteem. De Wallenring fungeert als eenrichtingslus voor de autobediening van het centrum en de parkings. Een aantal in- en uitvalsassen verbinden de Wallenring met de ringweg R41. Buiten deze hoofdstructuren wordt er plaats gemaakt voor de fiets als meest geschikte verplaatsingswijze op korte afstand en voor straten in het kader van de stedelijke leefbaarheid en kindvriendelijkheid.
- Scenario 2 gaat veel verder in een streven naar een duurzame mobiliteit voor de stad en de omgeving. Het scenario tracht een antwoord te geven op de vraag van nagenoeg alle partijen die reageerden tijdens het participatieproces in oriëntatiefase en synthesefase, naar een duidelijke ommezwaai van het mobiliteitsbeleid om minder automobiliteit en meer duurzame mobiliteit. Het scenario wil de bereikbaarheid van de stad verder opkrikken en tegelijkertijd de leefkwaliteit in de stad vergroten. Elk vervoersmiddel op de juiste plaats met een focus op bestemmingsverkeer is hierbij een uitgangspunt. Door in te zetten op verplaatsingen te voet, met de fiets en openbaar vervoer geraken er veel meer mensen in de stad.

- Aangezien scenario 2 op vele vlakken verder gaat dan scenario 1 scoort het ook beter ten aanzien van de doelstellingen. In scenario 2 zijn heel wat ontwikkelingen opgenomen voor de verdere toekomst. Dit perspectief betekent ook meer onzekerheden over de uitvoering van deze projecten en de effecten die ermee samenhangen.
- Opvallende paragraaf bij de bespreking van scenario 2 is “Vanuit nagenoeg alle partijen die reageerden tijdens het participatieproces in oriëntatiefase en synthesefase, komt het signaal dat er nood is aan een duidelijke ommezwaai van het mobiliteitsbeleid naar minder automobilititeit en meer duurzame mobiliteit. ... Gelet op deze zeer sterke en algemene feedback, wordt een tweede scenario opgebouwd met een duidelijkere keuze.” Blijkbaar beseft de GBC en erkennen de verschillende actoren de problematiek en de oplossingen, men durft het blijkbaar alleen niet aan.

#### **C. Wegenstructuur als basis.**

- De mobiliteitsscenario's gaan uit van een heldere wegenstructuur als basis. Scenario 1 gaat uit van de Wallenring en éénrichtingsverkeer, scenario 2 wil gemotoriseerd verkeer reeds vroeger opvangen en niet zo ver de stad laten in rijden, waardoor ingrijpendere keuze inzake autobereikbaarheid wordt nagestreefd.
- De keuze om de Wallenring blijvend te hanteren als basisstructuur voor auto's heeft neveneffecten. Auto's blijven tot diep in de binnenstad rijden, te meer omdat de parkeerstructuur hierop geënt is.
- Uit onderzoek blijkt dat éénrichtingsverkeer neveneffecten genereert, zijnde sneller verkeer en opwekken van circulatieverkeer.
- Ook op het aanzuigeffect van auto's naar de binnenstad werd gealludeerd in het kwaliteitsadvies van de synthesesnota.
- Deze thematiek dient strikt opgevolgd te worden wil men minder autoverkeer als doel effectief bereiken en veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en milieu dienen.

#### **D. Het beheersen van de interne verplaatsingen.**

- Het is de bedoeling om het intern verkeer te beheersen. Verschillende elementen worden verspreid aangehaald om dit te bewerkstelligen: de wallenring, het voetgangersnetwerk, de wijkcirculatieplannen, ...
- Er wordt uitgegaan van een mogelijke verruiming van het voetgangersgebied, van een fijnmazig voetnetwerk en steegjesplan in de stadskern. Een fietsbeleidsplan zal worden opgesteld in uitvoering van het mobiliteitsplan. Doorgedreven voordelen om fietsverplaatsingen op korte afstanden te activeren worden niet echt als structurele mogelijkheid meegenomen. Bij het uitstippelen van een adequaat fietsbeleid moet zeker het uitgangspunt, kortere en snellere verplaatsingen met de fiets en de erbij horende ondersteunende maatregelen, een belangrijke nog in te vullen meerwaarde worden.

**E. Bijkomende inhoudelijk aspecten.**

- De operationele doelstellingen dienen kwantificeerbaar te zijn.
- Heldere operationele doelstellingen die kwantificeerbaar zijn en inzichtelijke acties waaruit het beheersen van het intern verkeer blijkt, blijven onduidelijk in het dossier.
- In het dossier wordt gesteld dat er “geen structureel parkeertekort” is. Is dit geen te autogerichte redenering? Zal in de toekomst het autobezit ondersteund door de vele parkeerplaatsen in de kern het autogebruik niet blijven aanmoedigen. Door een overaanbod aan parkeerplaatsen diep in de kern blijven veel verplaatsingen met de auto verlopen en worden ontsluitende straten belast.

**F. Volgende inhoudelijke aspecten werden uitgebreid besproken op RMC. Extra informatie en motivaties werden aangeleverd via een addendum en dit binnen de 10 werkdagen waardoor het werd meegenomen binnen de adviesperiode. Dit addendum maakt deel uit van het dossier.**

- In de synthesenota is niet duidelijk tot een afweging gekomen. Deze werd doorgeschoven naar de fase van het beleidsplan. In de beleidsnota staat noch een afweging, een motivatie of een bespreking waarom welk scenario wordt weerhouden. Een duidelijk afweging a.d.h.v. meerdere criteria werd opgenomen in het addendum.
- Omwille van het stedelijk niveau worden wijkcirculatieplannen naar voor geschoven. Een methode van aanpak is belangrijk. Zowel aspecten inzake inhoud, participatie, timingsprincipes en andere inzichtelijk werden aangereikt en opgenomen in het addendum.
- De samenhang van de parkeervisie werd globaal verduidelijkt: parkeerbalans, parkeergeleiding, tarifiering

**3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie**

Er werden geen specifieke extra elementen aangebracht

**4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur**

- Uit de oriëntatienota en de synthesenota en het gevoerde participatieproces blijkt duidelijk de wens naar een duidelijke ommezwaai ten voordele van duurzamere mobiliteit. Blijkbaar beseft en weet men wat moet, de durf is er blijkbaar (nog) niet bij de verschillende actoren, afgestemd op de bevolking.

- Er wordt sterk de indruk gewekt eerder auto's te laten (om)rijden en niet echt in te grijpen op minder autoverkeer in de binnenstad ten voordele van duurzame mobiliteit. In dit kader is het realiseren in het recente verleden van een belangrijk pakket aan parkeermogelijkheden in de kern een feitelijkheid die auto's zal blijven aantrekken. De neveneffecten van het circulatieverkeer, zijnde sneller verkeer en circulatieverkeer, dienen strikt opgevolgd te worden door de GBC.
- De mogelijke doorgroei naar scenario 2 kon sterker gestipuleerd worden. Nu wordt uitgegaan dat scenario 1, de Wallenring en een extra voordeel inzake openbaar vervoer het doel is. Idealiter zouden best geen acties en maatregelen worden ondernomen die een hypotheek vormen voor de doorgroei naar scenario 2.
- De grote uitdaging voor Aalst is wellicht de samenhang in het toekomstig gevoerde mobiliteitsbeleid met dit mobiliteitsplan als basis. Uit de samenhang van ruimtelijke, verkeersfunctionele en ondersteunende aspecten, samen met een consequent en volgehouden participatief traject, zal blijken of stad Aalst er zal in slagen het intern, het ingaand en doorgaand verkeer te verduurzamen.

## 5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

Dit advies dient bij het mobiliteitsplan en het addendum te worden gevoegd en er samen mee gelezen

24/07/2017

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Piet Minten

# PUBLICATIONS LEGALES ET AVIS DIVERS

## WETTELIJKE BEKENDMAKINGEN EN VERSCHILLENDE BERICHTEN

### Ruimtelijke Ordening

#### Gemeente Tielt-Winge

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Tielt-Winge brengt ter kennis van het publiek dat een dossier houdende de gedeeltelijke wijziging en afschaffing van buurtwegen 76 (het Wingherheydepad), 78 (het Wingherbergpad) en 80 (Heykenspad) uit de Atlas der Buurtwegen van Sint-Joris-Winge, werd opgestart.

Het dossier met alle nuttige inlichtingen ligt gedurende de periode van 10 november 2017, tot en met 11 december 2017, tijdens de kantooruren, ter inzage van het publiek. U kan zich hiervoor wenden tot dienst ruimtelijke ordening, stedenbouw en werken door derden van het gemeentebestuur, te Kruisstraat 2, 3390 Tielt-Winge.

Tijdens het openbaar onderzoek kunnen bezwaren en opmerkingen ingediend worden. Dit kan per aangetekende brief gericht aan het college van burgemeester en schepenen, Kruisstraat 2, te 3390 Tielt-Winge of door afgifte tegen ontvangstbewijs op het gemeentehuis, tijdens de kantooruren.

(10443)

#### Stad Brugge

#### Openbaar onderzoek

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Brugge deelt mede, overeenkomstig de bepalingen van artikel 2.2.14 en latere wijzigingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, dat het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Koning Albert I-laan en omgeving Sint-Michiels d.d. september 2017, voorlopig werd vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 24 oktober 2017.

Het plangebied is gelegen in de deelgemeente Sint-Michiels. De centrale as van het plangebied is het gedeelte van de Koning Albert I-laan, tussen de Veldstraat en de Tillegemstraat. Daarnaast werd er geopteerd om diverse BPA's die nu in Sint-Michiels zijn gelegen, op te nemen binnen het plangebied. Het plangebied heeft een oppervlakte van ruim 150 ha.

Het openbaar onderzoek loopt vanaf maandag 20 november 2017, tot en met maandag 22 januari 2018.

De documenten (toelichtende nota en verzoek tot raadpleging MER, verordenende voorschriften en de plannen van de deelgebieden) liggen ter inzage

- in het Huis van de Bruggeling, Frank Van Ackerpromenade 2 (stationsplein), 8000 Brugge, liefst op afspraak via [www.brugge.be](http://www.brugge.be) (rekening houdend met de openingsuren van het Huis van de Bruggeling) of telefonisch op het nr. 050-44 80 00;

- in de gemeenteafdeling Sint-Michiels, open van maandag tot en met vrijdag van 8 u. 30 m. tot 12 u. 30 m., op dinsdag van 14 tot 18 uur en op zaterdag van 9 uur tot 11 u. 45 m;

- op de website van de stad Brugge [www.brugge.be](http://www.brugge.be) : ga naar wonen en omgeving – (ver)bouwen en wonen – plannen, beleid en reglementen – ruimtelijke uitvoeringsplannen en plannen van aanleg – aanverwante pagina's.

Opmerkingen en bezwaren dienen uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek per beveiligde zending bezorgd aan de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening op volgend adres: GECORO-B, Dienst Ruimtelijke Ordening - Directie en Algemene Zaken, Huis van de Bruggeling, Frank van Ackerpromenade 2 (stationsplein), 8000 Brugge.

(10444)

#### Gemeente Jabbeke

#### Bekendmaking

Bij besluit van 2 oktober 2017, heeft de gemeenteraad van de gemeente Jabbeke het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan « Bedrijventerrein Stationsstraat », bevattende een plan met de feitelijke toestand, een plan met de juridische toestand, een bestemmingsplan, een register van percelen waarop plancompensatie van toepassing kan zijn, een begeleidende nota (die bestaat uit de toelichtingsnota, de stedenbouwkundige voorschriften en de bijlagen) en het onderzoek tot m.e.r. definitief vastgesteld.

Het RUP, het besluit van de gemeenteraad houdende de definitieve vaststelling en het advies van de GECORO liggen ter inzage in de gemeente.

(10445)

#### Gemeente Jabbeke

#### Bekendmaking

Bij besluit van 2 oktober 2017, heeft de gemeenteraad van de gemeente Jabbeke het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan « Les Douglas », bevattende een plan met de feitelijke toestand, een plan met de juridische toestand, een bestemmingsplan, een register van percelen waarop plancompensatie van toepassing kan zijn, een begeleidende nota (die bestaat uit de toelichtingsnota, de stedenbouwkundige voorschriften en de bijlagen) en het onderzoek tot m.e.r. definitief vastgesteld.

Het RUP, het besluit van de gemeenteraad houdende de definitieve vaststelling en het advies van de GECORO liggen ter inzage in de gemeente.

(10446)

#### Stad Aalst

#### Definitieve vaststelling

De gemeenteraad van Aalst, regelmatig bijeengeroepen, is op dinsdag 19 september 2017 bijeengekomen in de raadzaal van het stadhuis.

Aanwezig : Sanne Nieulandt, voorzitter;

Christoph D'Haese, burgemeester;

Ilse Uyttersprot, Karim Van Overmeire, Ann Van de Steen, Mia De Brouwer, Iwein De Koninck, Dylan Casaer, Caroline Verdoodt, Katrien Beulens, Sarah Smeyers, schepenen; Paul Stockman, Eddy Couckuyt, Patrick De Smedt, Johan Stylemans, Maarten Blommaert, Johan Van Nieuwenhove, Philippe Kiekens, Sam Van de Putte, Andreas Verleysen, Bart Van Lysebeth, Ignace Verhaegen, Anja De Gols, Geert Verdoodt,

Jean Jacques De Gucht, Caroline De Meerleer, Bart Van den Neste, Iwein Quintelier, Cathy Grysolle, Kristof Devos, Johan-De Veylder, Lien Gees, David Coppens, Silke Van Vaerenbergh, Fatma Yildiz, Jo De Swaef, raadsleden; Wim Leerman, stadssecretaris

Afwezig : Vera Van der Borgh, Steve Herman, Matthias De Ridder, Kristiaan Van Vaerenbergh, raadsleden

Verontschuldigd : Patrick Jacobs, Michel Van Brempt, Johan Van Dorpe, Frans Penne, raadsleden

#### OPENBARE VERGADERING

58. Mobiliteitsplan Aalst. Definitieve vaststelling. (741305)

DE RAAD,

Gelet op de Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988;

Gelet op het Gemeentedecreet van 15 juli 2005;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 (*Belgisch Staatsblad* 20/04/2009) betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd door het decreet van 9 juli 2010 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting (*Belgisch Staatsblad*. 28/07/2010) en door het decreet van 10 februari 2012 (*Belgisch Staatsblad*. 20/03/2012);

Gelet op het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (*Belgisch Staatsblad* 27/02/2013);

Overwegende dat de Sneltoets van het mobiliteitsplan 2004 door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 17/11/2010 resulteerde in conclusie dat het mobiliteitsplan volledig vernieuwd diende te worden;

Gelet op het gunstig advies van de Provinciale Auditcommissie Oost-Vlaanderen van 20/12/2010 van de Sneltoets en conclusie voor Spoor 1- Vernieuwing van het mobiliteitsplan;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van 28 juni 2011 houdende het vaststellen van de voorwaarden en wijze van gunnen voor Bestek 56/11 - Vernieuwen van het mobiliteitsplan Aalst;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van 27/09/2011 houdende het vaststellen van de bepalingen en voorwaarden van het moederconvenant 41002/0-2;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 29/11/2011 houdende de gunning van de opdracht voor de vernieuwing van het mobiliteitsplan Aalst aan MINT NV;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van 24/02/2012 houdende goedkeuring van het participatietraject;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van 28/05/2013 houdende vaststelling van de samenstelling van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie en goedkeuring van het Huishoudelijk reglement voor de Gemeentelijke Begeleidingscommissie;

Gelet op de bespreking van het ontwerp beleidsplan Mobiliteit in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 22 mei 2017;

Overwegende dat de bespreking van het ontwerp beleidsplan Mobiliteit resulteerde in een positief advies met consensus;

Gelet op de voorlopige vaststelling van het beleidsplan Mobiliteit door de gemeenteraad op 28 juni 2017;

Gelet op de toelichting en bespreking van het Mobiliteitsplan in de Regionale Mobiliteitscommissie op 3 juli 2017;

Gelet op het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur van 24 juli 2017; Gelet op het beleidsplan Mobiliteit gevoegd in bijlage bij dit besluit;

Overwegende dat het beleidsplan definitief kan vastgesteld worden door de gemeenteraad;

Gelet op de toelichting van dit dossier aan de gemeenteraadcommissie Openbare Werken, Mobiliteit, Stadsvernieuwing, Energie en Regie der Gebouwen van 14 september 2017;

BESLUIT :

met 24 stemmen voor (Sanne Nieuland, Christoph D'Haese, Ilse Uyttersprot, Karim Van Overmeire, Ann Van de Steen, Mia De Brouwer, Iwein De Koninck, Dylan Casaer, Caroline Verdoodt, Katrien Beulens, Paul Stockman, Eddy Couckuyt, Maarten Blommaert, Bart Van Lysebeth, Ignace Verhaegen, Geert Verdoodt, Caroline De Meerleer, Iwein Quintelier, Cathy Grysolle, Kristof Devos, Johan De Veylder, Lien Gees, David Coppens, Silke Van Vaerenbergh), 11 tegen (Patrick De Smedt, Johan Stylemans, Johan Van Nieuwenhove, Philippe Kiekens, Sam Van de Putte, Andreas Verleysen, Anja De Gols, Jean Jacques De Gucht, Bart Van den Neste, Fatma Yildiz, Jo De Swaef), bij 0 onthoudingen,

Enig artikel : Het beleidsplan Mobiliteit zoals gevoegd in bijlage bij dit besluit definitief vast te stellen.

(10447)

#### Gemeente Ingelmunster

—

#### Openbaar onderzoek

Het College van Burgemeester en Schepenen brengt ter kennis van de bevolking dat de gemeenteraad in zitting van 24 oktober 2017, principieel heeft beslist een ontwerp-rooilijnplan van de overwelfde Meusbroekbeek vast te stellen.

Een rooilijnplan heeft gevolgen voor werken en handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is vereist (artikel 16, vierde lid van het decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen).

Over het ontwerp-rooilijnplan wordt een openbaar onderzoek gehouden dat start op maandag 13 november 2017 en eindigt op dinsdag 12 december 2017. Iedereen die hieromtrent bezwaren of opmerkingen wil formuleren, moet dit schriftelijk doen aan het college van burgemeester en schepenen, uiterlijk tegen het einde van het openbaar onderzoek. U kunt uw brief sturen naar : College van burgemeester en schepenen, Oostrozebekestraat 4, te 8770 Ingelmunster.

De gemeenteraadsbeslissing en het ontwerp-rooilijnplan liggen tijdens de duur van het openbaar onderzoek ter inzage bij de dienst Grondgebied, Oostrozebekestraat 4, te 8770 Ingelmunster tijdens de openingsuren van het gemeentehuis en is beschikbaar op de website van de gemeente.

Ingelmunster, 24 oktober 2017.

(10562)

#### Gemeente Haacht

—

#### Definitieve vaststelling gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Bij besluit van 25 september 2017, heeft de gemeenteraad het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan « Kastelenparklandschap » definitief vastgesteld.

(10563)

#### Gemeente Haacht

—

#### Definitieve vaststelling gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Bij besluit van 25 september 2017, heeft de gemeenteraad het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan « Bedrijvenkorrel Grote Baan » definitief vastgesteld.

(10564)

#### Gemeente Haacht

—

#### Definitieve vaststelling gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Bij besluit van 25 september 2017, heeft de gemeenteraad het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan « Bedrijvenkorrel Rijnmenamsesteenweg » definitief vastgesteld.

(10565)

#### Gemeente Haacht

—

#### Definitieve vaststelling gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Bij besluit van 25 september 2017, heeft de gemeenteraad het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan « Bedrijvenkorrel Keerbergsesteenweg » definitief vastgesteld.

(10566)