

RAPPORT

**MOBILITEITSPLAN AALST
FASE 1: ORIËNTATIENOTA**

13 november 2013

Rapport opgemaakt door:

MINT nv, Hendrik Consciencestraat 1b, 2800 MECHELEN



COLOFON

Opdrachtgever	De stad Aalst Grote Markt 3 – 9300 Aalst
Projectleider opdrachtgever	Dirk Auwelaert (Mobiliteitsambtenaar stad Aalst) <i>(+32) 5 373 23 23 / info@aalst.be</i>

Opdrachtnemer	MINT nv Hendrik Consciencestraat 1b – 2800 Mechelen <i>(+32) 15 560 420 / mint@mintnv.be</i>
Projectmedewerkers	
Conrad De Poortere	Projectcoördinator Verkeersplanning
Enid Zwerts	Senior Adviseur Verkeersplanning
Tom Vints	Medior Adviseur Verkeersplanning

Documenten	
2013-11-13 v.1.00	Mobiliteitsplan Aalst – Fase 1: Oriëntatienota

INHOUDSTAFEL

1.	INLEIDING	7
1.1.	UITKOMST VAN DE SNELTOETS	7
1.2.	VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSPLAN	7
1.3.	PARTICIPATIETRAJECT	9
1.3.1.	UITGANGSPUNTEN	9
1.3.2.	BESCHRIJVING	9
1.3.3.	VOORSTEL TOT PARTICIPATIETRAJECT	10
1.4.	MACROSCOPISCH MULTIMODAAAL VERKEERSMODEL	10
1.5.	OVERLEGSTRUCTUUR	10
2.	ACTUALISERING VAN DE BESTAANDE PLANNINGSCONTEXT	12
2.1.	KORTE SITUERING	12
2.1.1.	GEOGRAFISCH	12
2.1.2.	SOCIO-DEMOGRAFISCHE EN SOCIO-ECONOMISCHE KENMERKEN	13
2.2.	RUIMTELIJKE INVALSHOEK	14
2.2.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV, 2011)	14
2.2.2.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN (PRS OOST-VLAANDEREN, 2004)	16
2.2.3.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AALST (OMGEVING, 2003)	17
2.2.4.	AFBAKENING VAN HET REGIONAAL STEDELIJK GEBIED AALST	25
2.2.6.	ACTUELE LIJST BPA EN RUP'S OP HET GRONDGEBIED VAN AALST	28
2.2.7.	BESCHRIJVING VAN DE AANWEZIGE SCHOOLGEMEENSCHAPPEN IN AALST	30
2.3.	VERKEERSKUNDIGE INVALSHOEK	33
2.3.1.	MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN (2003)	33
2.3.2.	MOBILITEITSPLAN AALST (GROEP PLANNING, 2004)	33
2.3.3.	MOBILITEITSPLANNEN VAN DE BUURGEMEENTEN	34
2.3.4.	STREEFBELDEN/PROJECTNOTA'S	37
2.3.5.	MOBILITEITSVISIE 2020 DE LIJN	44
2.4.	BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR	45
2.4.1.	STAPPERS EN TRAPPERS	45
2.4.2.	OPENBAAR VERVOER	48
2.4.3.	GEMOTORISEERD VERKEER	52
3.	VISIE ACTOREN	55
3.1.	DE STAD AALST	55
3.1.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	55
3.1.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	58
3.2.	DE LIJN OOST-VLAANDEREN EN VLAAMS BRABANT	70
3.2.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	70

3.2.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	71
3.3.	AWV EN BMV OOST-VLAANDEREN	77
3.3.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	77
3.3.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	78
3.4.	DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN	84
3.4.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	84
3.4.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	84
3.5.	POLITIE AALST	87
3.5.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	87
3.5.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	87
3.6.	GECORO STAD AALST	88
3.6.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	88
3.6.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	88
3.7.	JEUGDRAAD VAN AALST	92
3.7.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	92
3.7.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	92
3.8.	DIENST RUIMTELIJKE ORDENING AALST	97
3.8.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	97
3.8.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	97
3.9.	DIENST ECONOMIE AALST	101
3.9.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	101
3.9.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	102
3.10.	DIENST LEEFMILIEU AALST	117
3.10.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	117
3.10.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	118
3.11.	FIETSESBOND	121
3.11.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	121
3.11.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	122
3.12.	AALSTERS VERKEERSPLATFORM OUDERRADEN	129
3.12.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	129
3.12.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	130
3.13.	UNIZO AALST	137
3.13.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	137
3.13.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	138
3.14.	VOKA AALST	145
3.14.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	145
3.14.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	146
3.15.	HANDELAARS AALST	161
3.15.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	161
3.15.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	162
3.16.	POLITIEKE ACTOR: GROEN! AALST	163
3.16.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	163
3.16.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	163
3.17.	POLITIEKE ACTOR: OPEN VLD AALST	171

3.17.1.	BESCHRIJVING VAN DE ACTOR	171
3.17.2.	OMSCHRIJVING VAN DE VISIE	172
4.	KNELPUNTEN EN POTENTIES	180
4.1.	LANGZAAM VERKEER (FIETSERS EN VOETGANGERS)	180
4.1.1.	KNELPUNTEN	180
4.1.2.	POTENTIES	181
4.2.	OPENBAAR VERVOER	182
4.2.1.	KNELPUNTEN	182
4.2.2.	POTENTIES	183
4.3.	PRIVAAT GEMOTORISEERD PERSONENVERVOER (PERSONENWAGENS)	183
4.3.1.	KNELPUNTEN	183
4.3.2.	POTENTIES	184
4.4.	GOEDERENVERVOER	185
4.4.1.	KNELPUNTEN	185
4.4.2.	POTENTIES	186
4.5.	PARKEREN	186
4.5.1.	KNELPUNTEN	187
4.5.2.	POTENTIES	188
4.6.	SCHOOLOMGEVINGEN	188
4.6.1.	KNELPUNTEN	189
4.6.2.	POTENTIES	189
5.	DOELSTELLINGEN	190
5.1.	HET VRIJWAREN EN VERSTERKEN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN AALST	190
5.1.1.	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	190
5.1.2.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	191
5.2.	HET VRIJWAREN EN VERBETEREN VAN DE TOEGANKELIJKHEID VOOR ALLE VERKEERSDEELNEMERS IN AALST	191
5.2.1.	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	191
5.2.2.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	192
5.3.	HET TERUGDRINGEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN AALST	192
5.3.1.	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	192
5.3.2.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	193
5.4.	HET VRIJWAREN EN VERBETEREN VAN DE LEEFBAARHEID IN AALST	193
5.4.1.	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	193
5.4.2.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	193
5.5.	STREVEN NAAR EEN RUIMTELIJK EN VERKEERSKUNDIG SAMENHANGENDE VISIE VOOR AALST	194
5.5.1.	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	194
5.5.2.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	194
5.6.	HET BEPERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN TEN GEVOLGE VAN DE MOBILITEIT IN AALST	194

Fase 1: Oriëntatienota

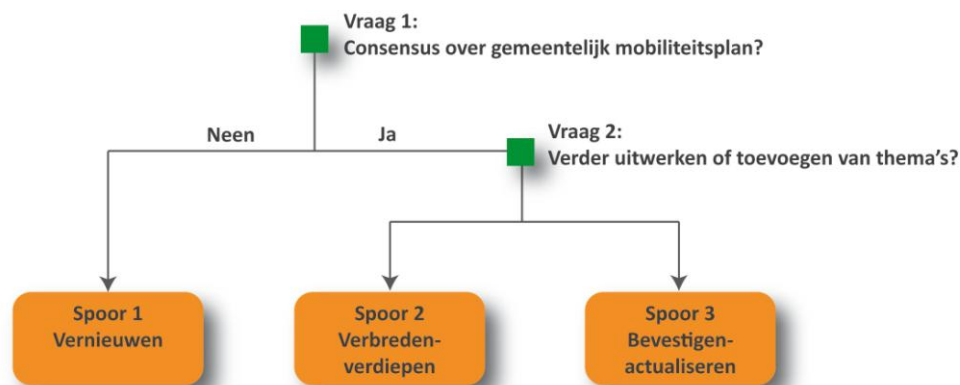
5.6.1.	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	194
5.6.2.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	195
6.	VERDER ONDERZOEK	196
7.	VERSLAGEN	197
7.1.	GBC 22 JANUARI 2013 - ORIËNTATIEFASE	197
7.2.	GBC 4 DECEMBER 2013 - ORIËNTATIEFASE	201
8.	BIJLAGEN	202
8.1.	ALGEMENE VISIE DE LIJN	202
8.2.	GEBIEDSEVALUATIE DENDER DE LIJN OOST-VLAANDEREN (DEELASPECT DOORSTROMING AALST)	205
8.3.	FORMULIER VISIEVERZAMELING ORIËNTATIEFASE	216

1. INLEIDING

1.1. UITKOMST VAN DE SNELTOETS

De **sneltoets** dient om het huidige mobiliteitsplan te **toetsen op zijn actualiteitswaarde** en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid van Aalst. De doelstelling die het gemeentelijk mobiliteitsplan van Aalst nastreeft, is het sturen van het lokale beleid van een komende beleidsperiode, waarbij getracht wordt het mobiliteitsplan op een legislatuurgebonden manier te benaderen.

De doorlopen sneltoets tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 17 november 2010 evalueert de doelstellingen uit het voorgaande mobiliteitsplan van de stad Aalst¹, waarbij nagegaan wordt of de huidige lokale en bovenlokale beleidsactoren alsook belangengroepen nog steeds achter de keuzes en beslissingen van dit mobiliteitsplan staan. Hierbij werd het vorige mobiliteitsplan van de stad Aalst in 2004 op de Provinciale Auditcommissie (PAC) goedgekeurd.



Het resultaat van de uitgevoerde sneltoets voor het mobiliteitsplan van Aalst resulteerde in een spoor 1, met name het **vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst**. Dit betekent dat één of meerdere van de noodzakelijke actoren of belangengroepen niet meer achter de uitgangspunten en/of doelstellingen geformuleerd in het mobiliteitsplan staan en er voor het volledige grondgebied een vernieuwd mobiliteitsplan wordt uitgewerkt.

1.2. VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSPLAN

De stad Aalst heeft een algemene offerteaanvraag uitgeschreven voor diensten met als voorwerp “Dienst mobiliteit. Vernieuwen van het mobiliteitsplan Aalst”. Deze opdracht werd tijdens de zitting van 29 december 2011 van het college van burgemeester en schepenen gegund aan MINT nv.

De opmaak van het mobiliteitsplan Aalst volgens spoor 1 – vernieuwen – verloopt in drie fases:

¹ Mobiliteitsplan Aalst (Groep Planning, 2004)

1. Oriëntatiefase (onderdeel van dit rapport)

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 bevroegd 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.

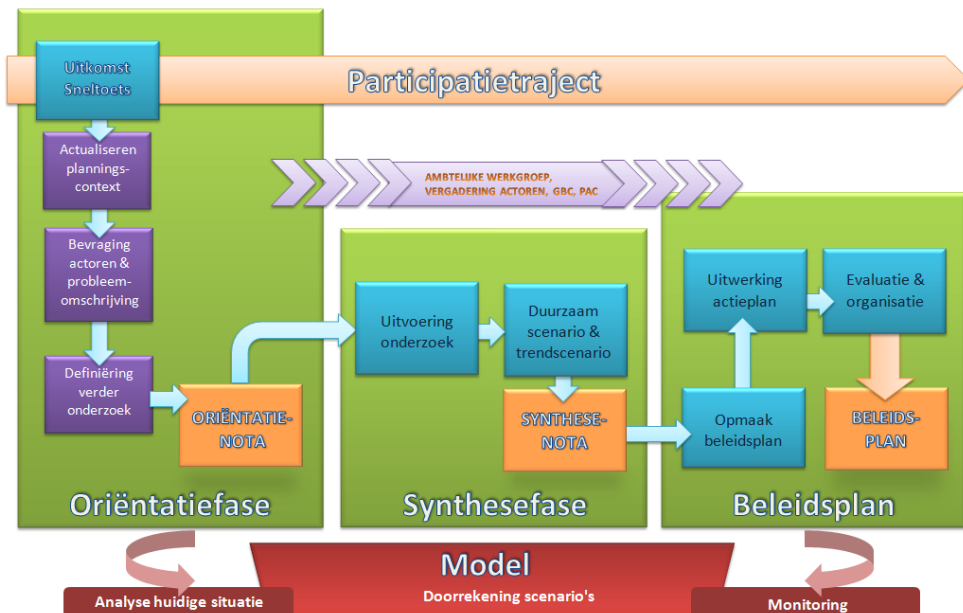
2. Synthesefase

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 en dit wordt uitgezet tegenover twee duurzame scenario's.

3. Beleidsplan

In de laatste fase wordt het beleidsplan opgesteld waarna er een actieplan wordt uitgewerkt om het gewenste beleid te bereiken. Dit beleidsplan steunt op een aantal gekozen en uitgewerkte thema's in de synthesefase, waarbij ook de relevante actoren per actie worden aangeduid.

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.

1.3. PARTICIPATIETRAJECT

1.3.1. *UITGANGSPUNTEN*

In het kader van het vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst is het noodzakelijk om eveneens een voorstel van participatietraject uit te werken. Door middel van een participatietraject is het de bedoeling de verschillende actoren en bevolkingsgroepen inspraak te geven in het te realiseren mobiliteitsbeleid binnen de gemeentegrenzen van Aalst.

Volgens de wijziging van het mobiliteitsdecreet op 10 februari 2012 kunnen steden en gemeenten elke zes jaar hun mobiliteitsplan evalueren op zijn actualiteitswaarde. 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.

Met het oog op het concretiseren van maatregelen die de vijf algemene doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen moeten bewerkstelligen, wordt in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel voorzien. Dit beginsel beoogt ***aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak te verlenen 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 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.

1.3.2. *BESCHRIJVING*

Voor de stad Aalst en zijn deelgemeenten is het niet enkel van belang aandacht te besteden aan de afstemming van het te realiseren mobiliteitsbeleid met de lokale en bovenlokale beleidsactoren, maar is het daarnaast belangrijk ook rekening te houden met de communicatie van beslissingen en keuzes binnen het proces voor diverse belangengroepen.

Deze communicatie is mogelijk door de bestaande terugkoppelingsmechanismen binnen Aalst aan te wenden om deze participatie te verzekeren en in de praktijk te realiseren. Als belangrijkste terugkoppelingsmechanisme wordt voornamelijk gedacht aan de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie), die in het kader van het verzekeren van een voldoende breed draagvlak uitgebreid kan worden. Hiermee wordt bedoeld dat ook andere actoren dan de vaste actoren (stad Aalst, AWW Oost-Vlaanderen, BMV Oost-Vlaanderen en De Lijn Oost-Vlaanderen) op dit niveau uitgenodigd worden om zo mee de inspraak in het te realiseren mobiliteitsbeleid te garanderen. Hier wordt gedacht aan onder andere de fietsersbond, voetgangersbeweging, UNIZO, VOKA, scholengemeenschap, middenstand, NMBS, fractieleiders uit de gemeenteraad,...

Door middel van deze aanvullingen op de reeds bestaande adviesverlenende beleidsactoren wordt het mogelijk een integraal en duurzaam mobiliteitsbeleid voor Aalst uit te werken, waarbij alle belangengroepen hun accenten kunnen leggen. Op basis van al deze, soms zeker ook tegenstrijdige accenten, wordt er een mobiliteitsvisie voor het volledige grondgebied van Aalst opgemaakt.

1.3.3. VOORSTEL TOT PARTICIPATIETRAJECT

Het participatievoorstel werd in deze versie van de Oriëntatienota nog niet opgenomen, aangezien deze nog geactualiseerd moet worden aan het nieuw mobiliteitsdecreet. Vervolgens dient de gemeenteraad dit participatietraject opnieuw goed te keuren.

Dit wordt verder aangevuld in de finale versie van de Oriëntatienota.

1.4. 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 **evaluatieinstrument** waarop Aalst kan terugvallen, met het oog op het evalueren en toetsen van het huidige 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.

1.5. OVERLEGSTRUCTUUR

In elke fase van het mobiliteitsplan is er intensief contact met de stad Aalst en worden de documenten nagelezen door de mobiliteitsambtenaar. De GBC begeleidt de studie en komt twee keer per fase samen. De afgewerkte documenten worden tot slot een keer per fase ter goedkeuring (conformverklaring) voorgelegd aan de GBC, waarna er bij consensus nog een schriftelijk advies gevraagd wordt aan kwaliteitsadviseur van de RMC (Regionale MobiliteitsCommissie). Indien er in de GBC geen consensus wordt bereikt over een voorliggende fase van het mobiliteitsplan zal een bijkomend overleg voor de RMC worden belegd.

In onderstaande tabel worden de verschillende overlegmomenten die voorafgingen aan de definitieve oplevering van dit document opgelijst.

Datum	Onderdeel	Omschrijving van het overlegmoment
12/02/2012	Mobiliteitsplan	Startvergadering mobiliteitsplan Aalst
04/05/2012	Verkeersmodel	Opstartvergadering verkeersmodel Aalst: <ul style="list-style-type: none"> • Methodiek verkeersmodel

		<ul style="list-style-type: none"> • Overlopen netwerk aanpassing en verfijning • Netwerkattributen • Knelpunten binnen Aalst • Voorbespreking uit te voeren verkeerstellingen in de nazomerperiode.
23/10/2012	Mobiliteitsplan & Veersmodel	Tussentijdsoverleg finale afstemming verkeersmodel en opstart opmaak Oriëntatienota (FASE 1)
09/01/2013	Mobiliteitsplan & Veersmodel	Overleg bevoegde schepen van mobiliteit voorafgaand aan de toelichting van de Oriëntatienota
22/01/2013	Mobiliteitsplan	GBC (1) – FASE 1 Oriëntatienota: <ul style="list-style-type: none"> • Toelichting Oriëntatienota • Omschrijving van het te doorlopen proces • Gebruik van het multimodaal verkeersmodel • Verzamelen visie actoren • Voorgestelde timing
26/04/2013	Mobiliteitsplan & Veersmodel	Tussentijdsoverleg verzamelde visies lokale en bovenlokale beleidsactoren en gedestilleerde knelpunten & potenties voor het toekomstige mobiliteitsbeleid alsook een stand van zaken van het verkeersmodel Aalst (bestaande toestand).
04/07/2013	Mobiliteitsplan	Tussentijds overleg Oriëntatienota

Tabel 1. Overlegstructuur

2. ACTUALISERING VAN DE BESTAANDE PLANNINGSCONTEXT

2.1. KORTE SITUERING

2.1.1. GEOGRAFISCH

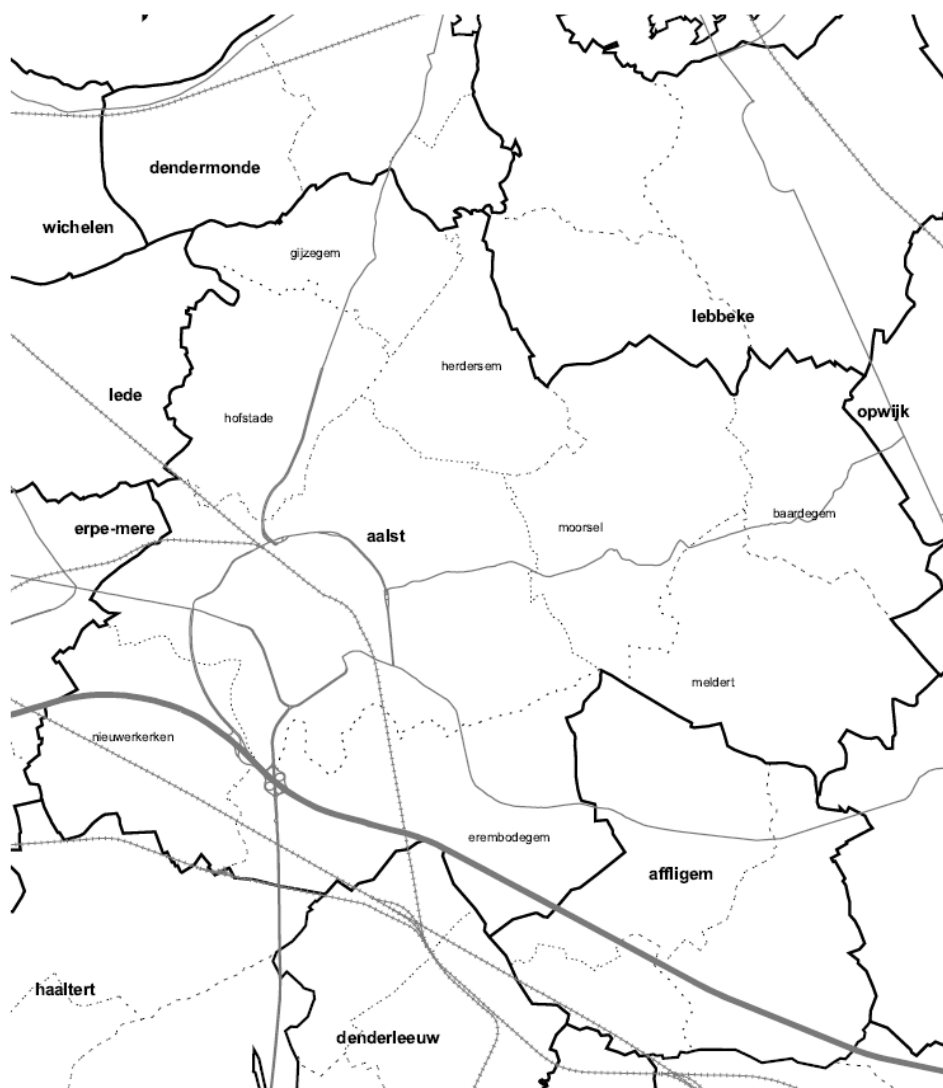
De stad Aalst is gelegen in het zuidoosten van de provincie Oost-Vlaanderen, binnen de Vlaamse ruit, en grenst aan de provincie Vlaams Brabant. De stad Aalst ligt ten noorden van de E40 (Brussel-Gent) en wordt daarnaast in noordzuidelijke richting doorkruist door de rivier de Dender. Onderstaande figuur geeft een visualisatie van deze situering op macroniveau voor de stad Aalst.



Figuur 1. Situering van de stad Aalst op macroniveau (GRS – Omgeving, 2003)

De stad Aalst bestaat daarnaast uit een aantal verschillende deelgebieden die elk een belangrijk onderdeel vormen van de volledige ruimtelijke structuur van Aalst. Hierbij zijn er naast de binnenstad van Aalst ook nog volgende deelgemeentes aanwezig: Gijzegem, Herdersem, Hofstade, Moorsel, Meldert, Baardegem, Niewerkerken en Erembodegem.

Deze laatste is ook opgenomen binnen de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Aalst.



Figuur 2. Situering van de deelgemeentes in de stad Aalst (GRS – Omgeving, 2003)

2.1.2. SOCIO-DEMOGRAFISCHE EN SOCIO-ECONOMISCHE KENMERKEN

In 2010 heeft Aalst de kaap van 80 000 inwoners overschreden. Het aantal inwoners kent sinds 2003 een continue stijging, waarbij er in 2010 exact 80 043 inwoners op het grondgebied van Aalst (1025 inwoners per km²) aanwezig zijn. Deze stijgende tendens van het aantal inwoners van Aalst wordt verklaard door twee deelprocessen, waarbij het enerzijds gaat om een natuurlijke groei van de bevolking (verschil tussen geboorten en overlijdens) en anderzijds de invloed van in- en uitgaande verhuisbewegingen. De verwachtingen zijn dat Aalst in de komende jaren nog bijkomend zal groeien.

In 2009 behoren 48 197 van de 79 052 inwoners tot te categorie van de beroepsactieve bevolking (van 20 tot en met 64 jaar) in Aalst. Dit komt hier neer op een aandeel van 61 procent.

In onderstaande tabel wordt de evolutie van het aantal inwoners (tot 2010) voor Aalst gevisualiseerd.

	Aalst										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totale bevolking	76.313	76.470	76.382	76.779	76.852	77.007	77.360	77.790	78.271	79.052	80.043
Groei (2000=100)	100,0	100,2	100,1	100,6	100,7	100,9	101,4	101,9	102,6	103,6	104,9

Tabel 2. Trend ten aanzien van het aantal inwoners in Aalst (Bron: SVR en sociale conjunctuurbarometer 2011 op www.lokalestatistieken.be)

Ten aanzien van de **spreiding van de Aalstenaren over het grondgebied** van Aalst is het duidelijk dat meer dan de helft van de inwoners gevestigd is in het centrum van Aalst. Daarnaast woont bijna 14 procent in Erembodegem (wat na Aalst-centrum ook het meest dichtbevolkt is), gevolgd door Hofstade, Nieuwerkerken en Gijzegem. De overige deelgemeenten vestigen daarnaast ongeveer 15 procent van de Aalstenaars van groot-Aalst, hierbij gaat het om Moorsel, Meldert, Baardegem en Herdersem.

Net zoals in de rest van Vlaanderen alsook zeker in andere centrumsteden is het duidelijk dat Aalst geconfronteerd wordt met een duidelijke **vergrijzing en vergroening** van zijn inwonersaantallen. Hierbij is vandaag de dag 17 procent van de Aalstenaren jonger dan 16 jaar en is 20 procent jonger dan 19 jaar. Verwacht wordt dat dit aandeel in de toekomst nog verder zal toenemen en er daardoor een duidelijke vergroening van de Aalstenaars optreedt.

Ondanks deze vergroening is er ook het fenomeen van de vergrijzing in Aalst zeker aanwezig. De grijze druk is de verhouding van het aandeel ouderen (60+) ten opzichte van de beroepsactieve bevolking. De grijze druk stijgt in Aalst sinds 1997 tot op een niveau van 44,96 in 2010, wat betekent dat voor 100 personen op de beroepsactieve leeftijd er 44,96 personen ouder zijn dan 60. Deze cijfers liggen hoger dan in de rest van Oost-Vlaanderen (43,1) en Vlaanderen (43,5). Voor de komende jaren wordt evenwel een spectaculaire stijging verwacht van de grijze druk. De grijze druk blijft de volgende jaren stijgen en bereikt in 2025 een niveau van 68,3. De kloof met de rest van Vlaanderen is daarbij aanzienlijk groter geworden (Vlaanderen: 65,2). Belangrijker is evenwel het grote verschil met de gemiddelde grijze druk in de centrumsteden, die aanzienlijk lager ligt (57,6). Aalst doet het aanzienlijk slechter dan de meeste centrumsteden (Bron: SVR & Beleidsmemorandum Aalst 2012).

2.2. RUIMTELIJKE INVALSHOEK

2.2.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV, 2011)

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is Aalst gecategoriseerd als een van de regionaal stedelijke gebieden in de provincie Oost-Vlaanderen. De regionaalstedelijke gebieden worden door het Vlaams Gewest in samenspraak met de betrokken bestuursniveaus in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend, wat momenteel ook reeds voor Aalst is gebeurd.

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt Aalst geselecteerd als regionaalstedelijk gebied omwille van haar bestaande en gewenste functioneel-ruimtelijke positie in de Vlaamse stedelijke structuur en de ruimtelijke potenties die zij heeft ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen.

De regionaalstedelijke gebieden nemen omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in binnen de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het beleid in deze regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt ook in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om, behalve de stedelijke ontwikkeling te stimuleren, ook de lintontwikkeling te stoppen en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren.

Als regionaal stedelijk gebied dient Aalst een aantal diverse functies te vervullen, waaronder het fungeren als economische knooppunt en het voeren van een specifiek woongelegenhede beleid. Hierbij worden uiteraard de diverse doelstellingen uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen mee in acht genomen en uitgewerkt voor de lokale context. Binnen het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is er aandacht voor:

- Stedelijke gebieden
 - Categorisering van stedelijke gebieden
 - Afbakening van stedelijke gebieden
 - Selectie en indeling van stedelijke gebieden
 - Behoeftte aan bijkomende woongelegenheden in stedelijke gebieden
- Buitengebied
 - Omschrijving van het buitengebied
 - Afbakening gebieden met een natuurlijke en/of agrarische structuur
 - Differentiatie nederzettingenstructuur
 - Behoeftte aan bijkomende woongelegenheden in buitengebied
- Economische activiteiten
 - Selectie van economische knooppunten
 - Selectie van poorten
 - Differentiatie van bedrijventerreinen
 - Afbakening van bedrijventerreinen
 - Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding
- Lijninfrastructuren
 - Wegeninfrastructuur
 - Spoorinfrastructuur
 - Waterwegeninfrastructuur

2.2.2. *PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN (PRS OOST-VLAANDEREN, 2004)*

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen wordt **Aalst** samen met Sint-Niklaas gecategoriseerd als **een middelgrote stad met regionale functie** binnen de provincie. Aalst wordt gezien als een stad die door zijn goede centrale ligging langs een belangrijke verbindingsweg (E40 Brussel – Gent) dan ook een belangrijke economische ontwikkeling heeft doorgemaakt en zich als dusdanig als een volwaardig regionale stad heeft weten te profileren.

Als regionaal stedelijk gebied wordt Aalst ook geconfronteerd met een aantal ruimtelijke processen die ook in grootsteden voorkomen, waardoor het duidelijk is dat de agglomeratie van Aalst sterk is toegenomen. Aalst wordt in zijn regio gezien als een belangrijk concentratiepunt voor werkgelegenheid, waarbij onder andere de rol van industriezones langs de Dender en E40 een grote rol spelen.

Aalst profiteert maximaal van zijn goede ontsluitingsmogelijkheden naar het hoofdwegenet, met name de E40. Hierbij is het weliswaar zo dat deze goede aansluiting ook zorgt voor een belangrijke toestroom van gemotoriseerd verkeer op de invalswegen, waaronder de R41 (ring van Aalst).

Naast een goede bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer via de E40 is ook de **openbaar vervoer** toegankelijkheid van Aalst goed. Zo is er een NMBS-station aanwezig met enerzijds een aantal intercity (IC) verbindingen richting grootstedelijke gebieden van Brussel en Gent. Anderzijds is het vanuit Aalst eveneens mogelijk om andere middelgrote steden/gemeentes rechtstreeks te bereiken, waaronder Dendermonde, Denderleeuw,...

De overige verbindingen binnen de Aalst worden verzekerd door middel van een aantal busverbindingen. Hierbij vormt het busstation aan het NMBS-station een belangrijk verdeelpunt voor de diverse streeklijnen van het openbaar vervoer in en rond Aalst.

In het richtinggevend gedeelte van het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen worden er in het kader van duurzame ruimtelijke ontwikkeling vier uitgangspunten gehanteerd bij de uitwerking van de gewenste ruimtelijke structuur binnen de provincie. Hierbij gaat het om:

- Herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies, door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven.
- Omgaan met de eindigheid van de ruimte door verwerving van functies en samengebruik van de ruimte.
- De historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunt en randvoorwaarde voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling.
- Het aanvaarden en aanwenden van de mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving.

Aalst moet binnen de globale ontwikkelingsvisie voor de Oost-Vlaamse deelruimten in de Vlaamse Ruit (als Denderstad) mee de verdere verstedelijking van de open ruimte

beperken. Aalst wordt gezien als een stad waar nieuwe ontwikkelingen kunnen opgevangen worden om zo de toenemende pendel naar Brussel te beperken en zo lokaal bijkomende werkgelegenheid aan te bieden.

Het is voornamelijk de bedoeling dat Aalst functioneert als een stedelijk gebied tussen Gent en Brussel, waar aanzienlijk potentieel voor bijkomende functies aanwezig is. Het ruimtelijk beleid zou zich hier moeten richten op:

- Het voeren van een kwantitatief en kwalitatief aanbodbeleid inzake wonen en bedrijvigheid.
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het verzekeren van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, met aandacht voor het openbaar vervoer.
- Het bieden van werkgelegenheid om de verdere groei van de pendel vanuit de regio naar Brussel en Antwerpen tegen te gaan en congestie rond Brussel en Antwerpen te matigen.
- Het optimaal benutten van de bestaande potenties en de ligging om nieuwe economische stimulansen te creëren.
- Het versterken van de toeristisch-recreatieve potenties in relatie met de Dendervallei en het ommeland, waarbij aanknopingspunten zijn: de stedelijke structuur, het historisch patrimonium, de culturele voorzieningen, de ligging ten opzichte van toeristisch-recreatieve openruimtegebieden en de Dendervallei met haar landschappelijke en toeristisch- recreatieve waarde.
- Het behouden van de openruimte kwaliteiten van de Dendervallei.
- Het ondersteunen van een economisch verantwoorde land- en tuinbouw in zijn rol als landschapsbeheerder en participant in recreatief medegebruik.

Binnen deze visie voor de provinciale ruimtelijke structuur van Oost-Vlaanderen wordt er aandacht gegeven aan de heersende mobiliteitstrends die waargenomen worden. In de eerste plaats zorgt de steeds toenemende automobilititeit voor een bijkomende druk om de diverse regio's binnen de provincie, waaronder Aalst, maar zijn er ook zeker een aantal potenties die mee kunnen bijdragen om deze problematiek aan te pakken.

De provincie Oost-Vlaanderen is vandaag de dag namelijk uitgerust met een dicht spoorwegennet en diverse bevaarbare waterwegen. Hierdoor dient er maximaal ingezet te worden op deze alternatieve vervoerswijzen voor zowel personen- als goederenvervoer. Voor Aalst vormt het centraal gelegen NMBS-station voor personenvervoer een belangrijk duurzaam vervoersknooppunt en kan de Dender als bevaarbare waterweg mogelijk het aantal vrachtbewegingen op termijn reduceren door een verbeterde binnenvaart.

2.2.3. *GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AALST (OMGEVING, 2003)*

INFORMATIEF GEDEELTE

In de loop van het structuurplanningsproces voor Aalst wordt er in het informatief gedeelte een uitgebreide lijst met knelpunten, kwaliteiten en potenties opgemaakt voor

een aantal verschillende onderdelen van het ruimtelijk beleid van Aalst. Eén van deze onderdelen betreft verkeer en mobiliteit.

sector	verkeer en mobiliteit
knelpunten	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersdrukte situeert zich vooral op de ring die niet overal een geschikte doorgangsweg is. - Sluipverkeer op parallelle invalswegen zorgt voor toenemende onveiligheid en overbelasting in woongebieden. - De doortochten van verbindingswegen doorheen de dorpen blijven onaangepast aan de menging van activiteiten in de kernen. - Op verschillende plaatsen wordt een tekort aan parkeerplaatsen vastgesteld vooral door de aanwezigheid van langparkeerders. - Stationsplein en stationsomgeving zijn onattractief en niet functioneel ingericht. De stationsomgeving mist daarenboven complementaire activiteiten die de stationsfunctie kunnen versterken. - Ontbrekende schakels komen voor in een aantal bestaande fietspaden.
kwaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> - Enkele goede fietsroutes zoals de Leirekensroute bestaan. - De koppeling van de pendelparking met het station biedt een belangrijke meerwaarde op vlak van mobiliteit. - Kwaliteitsvolle herinrichtingen in het stadshart verhogen de leefbaarheid.
kansen	<ul style="list-style-type: none"> - De doorstroming op de ring kan worden verbeterd door een beperkt aantal knelpunten op te lossen. - Mogelijkheden voor het creëren van randparkings bestaan. Pendelparking en Keizershallen kunnen uitgroeien tot gecombineerde projecten met parking en met allerhande stedelijke activiteiten. - De Dender biedt beperkte kansen voor goederenvervoer.

Bovenstaande tabel geeft de knelpunten, kwaliteiten en potenties voor het onderdeel verkeer en mobiliteit zoals opgenomen in het informatief gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Aalst weer. Deze elementen worden uitgewerkt in het richtinggevend en bindend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Aalst.

RICHTINGGEVEND GEDEELTE

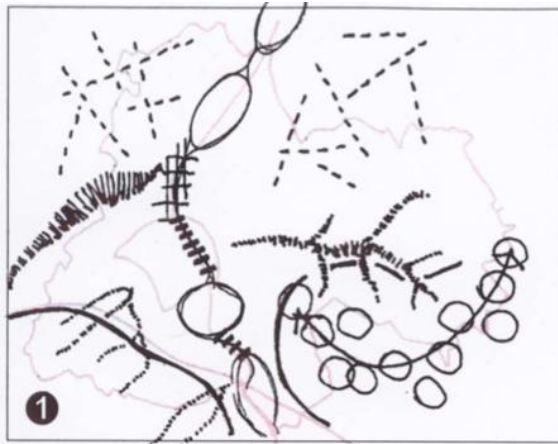
In het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Aalst wordt de gewenste ruimtelijke visie voor Aalst vertaald in een aantal krachtlijnen. Hierbij is het de doelstelling om Aalst opnieuw een versterkte centrale en belangrijke rol te geven binnen de Vlaamse Ruit. Aalst moet hier niet functioneren als een stad op de rand van twee provincies, maar wel als een autonoom functionerende stad midden tussen Brussel en Gent.

Vanuit deze visie voor Aalst kunnen een aantal algemene beleidsdoelstellingen worden geformuleerd:

- Vernieuwen en versterken van Aalst als stedelijk gebied
- Versterken van buitengebied functies rondom Aalst
- Verbreden van het economische draagvlak
- Vrijwaren en verbeteren van interne en externe bereikbaarheid

Belangrijk is niet enkel rekening te houden met Aalst, maar ook voldoende aandacht te schenken aan de overige deelruimtes binnen de gemeentegrenzen. Deze vormen immers een belangrijk onderdeel in de ruimte rond het stedelijk gebied van Aalst, waardoor een andere ruimtelijke visie noodzakelijk is (beleidsdoelstelling 2). Hiervoor worden er in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Aalst een vijftal principes opgesteld:

1. Natuurlijke structuur met een gedifferentieerde Dender tussen grote natuurlijke gehelen.

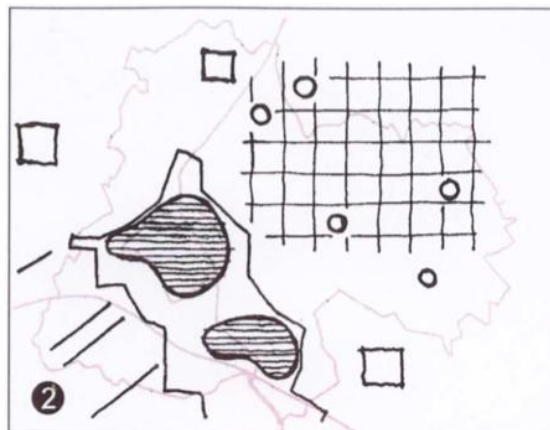


De Dendervallei vormt voor Aalst een belangrijke drager van de gewenste ruimtelijke structuur. Hierdoor is het essentieel de toekomstige ontwikkelingen af te stemmen op deze structuur, waarbij er geen versnippering van de grote natuurlijke gehelen ontstaat. Het verbinden van de bestaande structuren wordt hier als krijtlijn voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen gezien,

waarbij de Dender alsook de andere rivier- en beekvalleien mee de structuur bepalen.

2. Nederzettingsstructuur met een stedelijk Aalst omringd door straat- en kerndorpen

De bestaande nederzettingsstructuur van Aalst wordt gedomineerd door stedelijke woonomgevingen binnen het stedelijk gebied, waarbij deze van elkaar gescheiden worden door middel van andere ruimten en omringd worden door meer landelijke nederzettingvormen in het buitengebied.

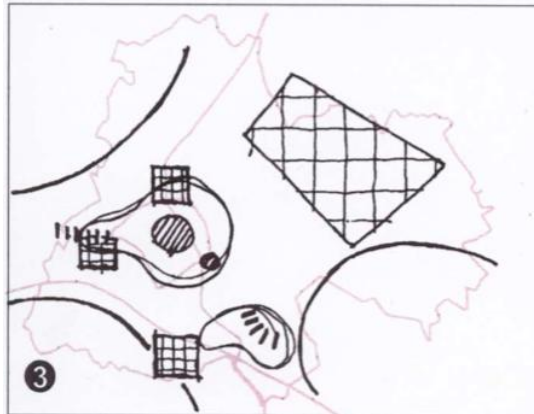


Vanuit deze bestaande structuur is het belangrijk aandacht te hebben voor het vernieuwen van de kernstad van Aalst en haar omgeving, waarbij de stedelijkheid behouden en uitgebreid wordt binnen de bestaande contouren van Aalst en Erembodegem. In de buitengebieden Nieuwerkerken, land van Wetteren - Lede en Faluintjes - Kravaalbos blijven de nederzettingen beperkt en

landelijk. Straatdorpen, enkele grotere kerndorpen en kleine kernen zijn daar de nederzettingvorm.

3. Ruimtelijk-economische structuur met gemengd economische gebieden, regionale bedrijventerreinen en landbouwgebieden als dragers

De ruimtelijk-economische structuur wordt hoofdzakelijk gedefinieerd door de gemengde gebieden in Aalst en Erembodegem. Deze gebieden vormen de meest stedelijke gebieden, met naast woonfuncties ook diverse bedrijvigheid. Aanvullend



op deze structuurbepalende kernen zijn er ook nog enkele grootschalige bedrijfsomgevingen en landbouwgebieden.

Naast de twee gemengde economische gebieden zijn er ook een drietal grootschalige bedrijfsomgevingen met een eigen ontsluiting aanwezig. Hierbij situeren deze gebieden zich ten noorden, westen en zuiden van stedelijk Aalst.

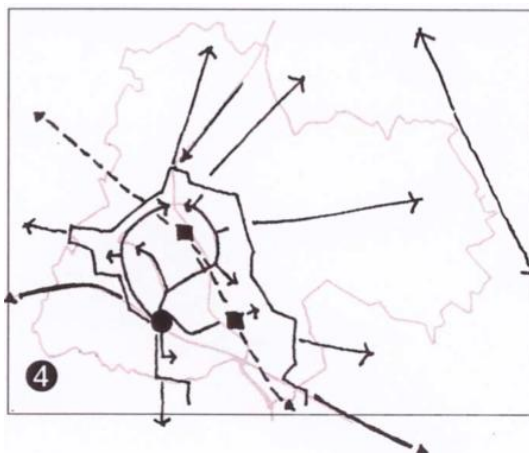
Het gaat hier om bestaande bedrijventerreinen alsook om nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen (bv. Siesegemkouter).

De landbouwgebieden situeren zich daarnaast volledig rondom Aalst, waarbij het stedelijk gebied van Aalst als het ware omringd wordt door grote landbouwgebieden en er in deze gebieden maximaal gestreefd moet worden naar een verder ontwikkeling en optimalisatie van de landbouw.

4. Verkeers- en vervoersstructuur met verschillende ontsluitingsmogelijkheden binnen en buiten stedelijk gebied

Aangezien er een duidelijk verschillende ruimtelijke visie bestaat met betrekking tot het stedelijk en buitengebied in Aalst, heeft dit ook zijn impact op de manier waarop de verkeers- en vervoersstructuur wordt bekeken.

Voor het **stedelijk gebied in Aalst** is het van belang dat de bereikbaarheid en ontsluiting van alle functies op een hoogwaardig niveau plaatsvindt, zodoende deze functies ook verder kunnen groeien en ontwikkelen. In het **buitengebied** wordt er daarentegen geopteerd voor een beperktere bereikbaarheid, niet zozeer



om de eventuele groei en ontwikkeling van deze gebieden te beperken, maar wel om te vermijden dat ook het buitengebied volledig verstedelijkt en er daardoor nieuwe mobiliteitsknelpunten ontstaan.

Voor het stedelijk gebied is het belangrijk dat de regionale bedrijventerreinen in en rond Aalst op een zo rechtstreeks mogelijke manier met het hoofdwegennet worden

verbonden. Hierbij is de relatie met de E40 dus van essentieel belang. Het openbaar vervoersysteem wordt daarnaast georiënteerd op de twee bestaande treinstations van Aalst en Erembodegem. De interne openbaar vervoerstructuur per bus dient hier op stedelijk niveau opgevangen te worden, waarbij radiale verbindingen zorgen voor de relaties met omliggende gebieden.

Ook het watergebonden transport via de Dender dient gestimuleerd te worden. Hierbij wordt er voor de watergebonden bedrijventerreinen van uitgegaan dat deze maximaal gebruik moeten maken van de Dender voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten.

5. Landschappelijke structuur met een stedelijk landschap tussen grote landschappen

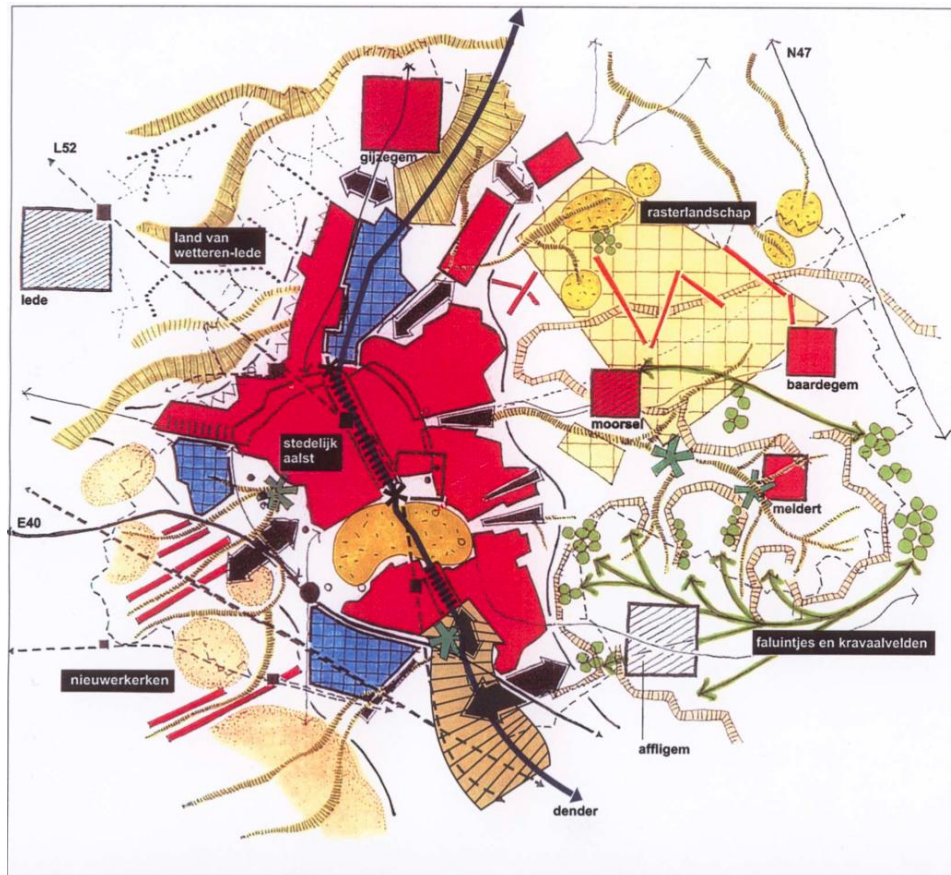


De landschappelijke structuur van Aalst wordt daarnaast verankerd aan de Dender en het omliggende landschap. Het stedelijk weefsel dient hier optimaal ingepast te worden, waarbij het bijkomend concentreren van de stedelijkheid binnen de bestaande contouren de prioriteit verkiest.

Op de grens van het stedelijk gebied en buitengebied bevinden er zich verschillende open ruimte verbindingen en/of groene vingers. Hierbij moet de landschappelijke structuur deze optimaal benutten om zo de overgang tussen stedelijk gebied en buitengebied af te lijnen.

De hierboven beschreven uitgangspunten kunnen verwerkt worden in een globale gewenste ruimtelijke structuur voor Aalst en wordt als volgt omschreven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan:

“...De gewenste ruimtelijke structuur ziet Aalst als een complex geheel op het kruispunt van E40 en Dender. Stedelijk Aalst vormt hiervan het centrum. De omgeving van Nieuwerkerken, het rasterlandschap met (glas)tuinbouwkern en Faluintjes en Kravaalvelden zijn hiermee nauw verbonden. De omgeving van Nieuwerkerken is buitengebied, maar huisvest een aantal lokale functies met betekenis voor stedelijk Aalst (wonen, verweven bedrijven, lokale voorzieningen). De (glas)tuinbouwkern in het rasterlandschap is verbonden met het stedelijk Aalst bijvoorbeeld via de floraveiling en de omgeving van Albrechtlaan. Faluintjes en Kravaalvelden zijn een landschappelijk waardevol en bosrijk gebied boven de stad met ruimte voor grondgebonden land- en tuinbouw, natuur en laagdynamische recreatie. Relaties tussen stedelijk Aalst en het land van Wetteren - Lede zijn beperkt. Tenslotte wordt gewezen op het belang van de Dender als een verbindend en multifunctioneel element doorheen de verschillende deelruimten van Aalst...”



Figuur 3. Gewenste ruimtelijke structuur Aalst (GRS Aalst - Omgeving, 2003)

Finaal wordt er binnen het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Aalst ook aandacht geschonken aan het gewenste verkeers- en vervoersstructuur. Hierbij worden volgende beleidsdoelstellingen naar voor geschoven:

- Het vrijwaren van een goede bereikbaarheid in de Vlaamse ruit
- Differentiëren van de bereikbaarheid in de gemeente
- Inspelen op multimodale potenties
- Versterken van regionaalstedelijk openbaar vervoer en langzaam verkeer
- Oplossen van knelpunten in het wegennet

Volgende soorten gebieden maken deel uit van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur zoals beschreven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Aalst:

- *E40 en spoorlijn 50a worden in de bestaande verkeers- en vervoersstructuur als **bundel van Vlaams niveau** aangeduid. Hierin lopen verschillende infrastructuren parallel met elkaar. Dit blijft zo in de gewenste verkeers- en vervoersstructuur. Voor bundels geldt een beleid van mogelijke bijkomende bundeling van infrastructuren (met bijvoorbeeld allerlei soorten leidingen voor zover praktisch en juridisch mogelijk) en van mogelijke locatie van bijkomende activiteiten. Dit laatste geldt uiteraard binnen de algemene principes van de gewenste ruimtelijke structuur.*

- Een gewenste **bundel van provinciaal** niveau wordt gevormd door N41 (met daarop ook een busverbinding), de Dender en de fietsroutes langs de Dender en langs Hofstade. De Dender door en stroomopwaarts van de stad met naastliggende weg en/of fietspad is eveneens een bundel.
- De spoorlijnen 50 naar Gent via Wetteren, 82 en 89 naar Zottegem en Oudenaarde en 90 naar Ninove zijn **unimodale verbindende trajecten**. Ook bestaande en nieuw te realiseren langeafstandsfietsroutes als regionale fietsverbinding worden beschouwd als verbindende trajecten. Deze trajecten hebben een verbindende functie op gemeentelijk en vaak bovengemeentelijk niveau. Ontwikkelingen en lintvorming hierlangs worden tegengegaan. Mogelijk worden een aantal van deze verbindingen door de provincie geselecteerd als provinciale verbindingen.
- **Multimodale trajecten** zijn drager van meerdere verkeersmodi. Het betreft: de historische radialen als weg- en busverbinding naar Gent en Brussel (N9), naar Dendermonde (N41), naar Opwijk (N411), naar Denderleeuw en Ninove (N405), naar Geraardsbergen (N460). Ook de verbinding naar Nieuwerkerken (Kwalestraat) blijft in de toekomst multimodaal vanwege de busverbinding.
- De verbindingen van Aalst met het hoofdwegen-, spoorwegen- en waterwegennet worden aangeduid als **bovenlokale toegangen** tot het stedelijk gebied. Afhankelijk van de verkeersdrager geldt een ander beleid. Verbindingen met het wegennet moeten worden gevrijwaard van parallelle ontwikkelingen. Zij mogen niet uitgroeien tot linten. R41 (Siesegemlaan en Boudewijnlaan) ontsluit drie regionale bedrijventerreinen zuid, Siesegem en noord, N45 (Expressweg) als mooie laan geeft toegang tot de kernstad. N46 (Erpe) hoeft niet te worden geselecteerd als toegang aangezien de stedelijke as (N9) in het westen van Aalst ook bereikbaar is via de toegang Siesegemlaan. De toegang via de Dender is naast toegang ook drager van stedelijke vernieuwing en kent daardoor een verschillend beleid bijvoorbeeld ten aanzien van Siesegemlaan. De treinstations van Aalst en Erembodegem zijn uiterst belangrijk als toegang. De ontwikkeling van de stationsomgevingen zijn een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst.
- Een deel van Gentsesteeweg, Capucienelaan, Leo De Béthunelaan, Parklaan, Albrechtlaan, Leopoldlaan, een deel van N411, een deel van Brusselsesteeweg en een deel van N405 naar Denderleeuw worden geselecteerd als **binnenstedelijke verdeelweg**. Deze wordt uitgewerkt in functie van de verdeling van het autoverkeer binnen stedelijk Aalst. Ook vormt hij een ruggengraat voor het binnenstedelijk openbaar vervoersnet. Daardoor wordt de binnenstedelijke verdeelweg impliciet ook een multimodaal traject.
- **Multimodale knooppunten met aansluiting van spoor- en wegvervoer** worden beschouwd als gebieden met ontwikkelingsmogelijkheden in het bijzonder binnen stedelijk Aalst. Het betreft de stations van Aalst en Erembodegem en in tweede orde van Haaltert (Terjoden) en Aalst-Kerrebroek. De grote stations kunnen worden uitgebouwd in functie van personeelsintensieve activiteiten. De overige treinstations functioneren op lokaal niveau en worden als dusdanig behandeld.

- Een aantal **multimodale knooppunten met aansluiting van water- en wegvervoer** worden gevrijwaard. De Dender wordt niet opgegeven als verkeersweg. Enerzijds blijft hij toegang geven aan het industriegebied noord. Dat betekent dat hier op termijn plaats voorbehouden blijft voor watergebonden bedrijvigheid. Anderzijds biedt ook het watertoerisme mogelijkheden. In stedelijk Aalst worden twee aanlegplaatsen voorzien: een stedelijke in het centrum van Aalst en een natuurlijke in Osbroek - Gerstjens. Toelevering en ondersteuning van het watertoerisme worden beschouwd als bedrijvigheid en krijgen bijgevolg een plaats in industriegebied bijvoorbeeld in de omgeving van Tragel.
- Een potentiële plek voor een **randparking** op het niveau van stedelijk Aalst is de omgeving van het kruispunt van Heilig Hartlaan met de Dender. Deze functioneert als binnenstedelijk multimodaal knooppunt met aansluiting van wegvervoer en langzaam verkeer.
- Een aantal multimodale knooppunten situeren zich op de rand van het stedelijk gebied Aalst en het buitengebied. In dergelijke **randstedelijke multimodale knooppunten** verknopen regionaal openbaar vervoer, stedelijk openbaar vervoer, wegvervoer en fietsverkeer. Er dienen zich kansen aan voor de overstap auto - bus, fiets - bus, fiets - auto, voor lokale carpooling, enzovoort. Mogelijke locaties zijn: het kruispunt van N46 met Gentssesteenweg, het kruispunt van Boudewijnlaan met N41 (met ook het station Kerrebroek in de omgeving), het kruispunt van Albrechtlaan met N411 (of een plaats meer oostwaarts op N411), het kruispunt van N9 (Brusselsesteenweg) met de afslag (Paardeput) naar Erembodegem (of een plaats nog meer oostwaarts op N9), het station van Haaltert.
- Gewenste **A-locaties** zijn de ruime omgevingen van de twee stations Aalst en Erembodegem en in mindere mate van het station Kerrebroek. Grote delen van de gemengd stedelijke woonomgevingen Aalst en Erembodegem vallen binnen het bereik van deze stations. Zij zijn bijgevolg van fundamenteel belang voor de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor Aalst en in het bijzonder voor het stedelijk gedeelte daarvan. Dit heeft ook gevolgen voor het bedieningsniveau van de stations (met bijvoorbeeld de frequentie van verbindingen met Zottegem, Wetteren, Dendermonde en Ninove, de frequentie op de as Aalst - Erembodegem - Denderleeuw en de amplitude van de bediening).
- Gewenste **B-Locaties** worden gevrijwaard voor openbaar vervoer en autoverkeer. Het betreft de omgeving van de binnenstedelijke verdeelweg en de omgeving van de radialen naar het centrum (omwille van de busverbindingen).
- Gewenste **C-locaties** zijn gebieden in de gewenste verkeers- en vervoersstructuur met een hoge (externe) bereikbaarheid voor autoverkeer. Zij worden in functie daarvan gevrijwaard. Het betreft de stedelijke as in het westen van Aalst, de omgevingen van de drie bedrijventerreinen (zuid, Siesegem en noord), het gebied tussen Siesegemlaan en Capucienelaan. Dit betekent dat R41 niet wordt ontwikkeld tot ontsluitende weg, maar een verbinding blijft naar deze locaties. De omgeving van Siesegemlaan overlapt met het bereik van belangrijke openbaar vervoerslijnen en is bijgevolg gedeeltelijk B-locatie.

- *Gewenste **D-locaties** zijn verdichte gebieden met hoge potenties voor langzaam verkeer. Het betreft de verschillende gemengde stedelijke woonomgevingen van stedelijk Aalst en de kernen van het buitengebied (Gijzegem, Herdersem, Moorsel, Baardegem, Meldert).*
- *Gewenste **E-locaties** zijn gebieden waar geen inspansingen worden gedaan voor een verhoogde bereikbaarheid. Zij behouden een matige of lage toegankelijkheid. Het betreft de verschillende open ruimten binnen Aalst. Mogelijk kunnen deze gebieden nog intern worden gedifferentieerd. Bijkomende lange afstandsfietsroutes kunnen worden gerealiseerd.*

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten werd er voor een aantal thema's nog een bijkomende uitwerking voorzien, met name voor:

- Doorstroming van het verkeer op de ring (R41)
- N41
- Verkeerscirculatie in de kernstad
- Aandacht voor langzaam verkeer en openbaar vervoer
- Ontsluiting en inrichting van de stationsomgeving
- Parkeren
- Op- en afrittencomplex E40
- Categorisering van de lokale wegen
- Binnenvaart op de Dender

BINDEND GEDEELTE

In het bindend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Aalst worden de elementen uit het richtinggevend gedeelte vorm gegeven. Hierbij is er sprake van een categorisering en selectie van de belangrijkste thema's, waarna taakstellingen en acties een uitwerking op visieniveau moeten vertegenwoordigen.

2.2.4. **AFBAKENING VAN HET REGIONAAL STEDELIJK GEBIED AALST**

De algemene filosofie van het voeren van een afbakingsproces wordt in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beschreven. Het afbakingsproces kan onderscheiden worden in twee fases: de voorbereidende fase en de uitvoeringsfase.

In de **voorbereidende fase** is een proces van visievorming op het regionaalstedelijk gebied Aalst gebied gevoerd. Om tot uitspraken over de grenslijn van het stedelijk gebied en het te voeren stedelijk gebiedbeleid te komen, is een ruimtelijk onderzoek uitgevoerd en zijn diverse overlegstructuren opgezet. Het resultaat van deze voorbereidende fase is een voorstel van afbakening.

In de **uitvoeringsfase** wordt dit voorstel van afbakening vertaald in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan met verordenende kracht en in eventuele andere instrumenten. Het gewestelijk uitvoeringsplan bevat tenminste de grenslijn of de grensgebieden van het betreffende stedelijk gebied met de bijbehorende voorschriften

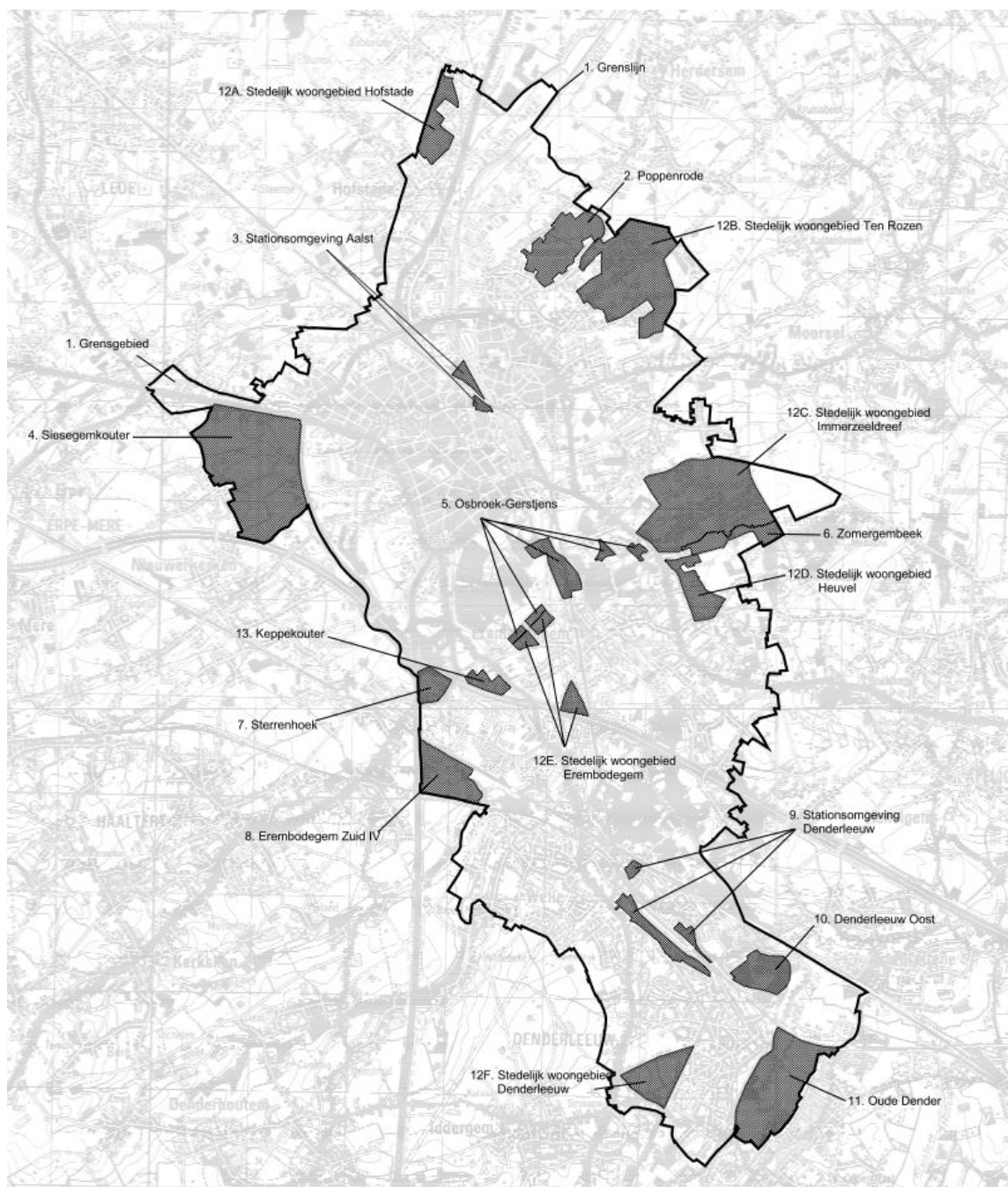
en desgevallend bestemmings-, inrichtings- en beheersmaatregelen voor specifieke locaties.

Binnen de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Aalst zijn volgende delen opgenomen: Aalst, Erembodegem en Denderleeuw.

Voor de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Aalst wordt er voor dit gebied een aantal verschillende taakstellingen geformuleerd:

- Binnen het afgebakende gebied is het de bedoeling ook ruimte te voorzien voor **bijkomende bedrijventerreinen**. Hierbij dient er ook rekening gehouden te worden met een bijkomend regionaal bedrijventerrein binnen de contouren van het afgebakend regionaal stedelijk gebied Aalst.
Deze taakstelling heeft ertoe geleid dat op de bestaande bedrijventerreinen van Wijngaardveld en Erembodegem in totaliteit 5,32 ha leegstaande bedrijfspanden, 31,66 ha vrije percelen of delen van percelen en 11,57 ha oneigenlijke activiteiten aanwezig zijn die bijkomend aangewend kunnen worden.
Daarnaast is er eveneens de mogelijkheid om een nieuw bedrijventerrein te voorzien, zogenaamd Siesegemkouter. Dit nieuw regionaal bedrijventerrein, met een directe relatie tot de E40, heeft hier een oppervlakte van 102 ha.
- Ook ten aanzien van het woonbeleid is het duidelijk dat er binnen het afgebakende gebied **bijkomende woongelegenheden** gerealiseerd moeten worden. Hierbij dient er rekening gehouden te worden met een nagestreefde minimale dichtheid van 25 woningen per hectare (voor stedelijke gebieden) om de vooropgestelde taakstelling te realiseren (bron: RSV, 2011).

Onderstaande figuur geeft hierbij een overzicht van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Aalst met zijn belangrijkste deelgebieden.

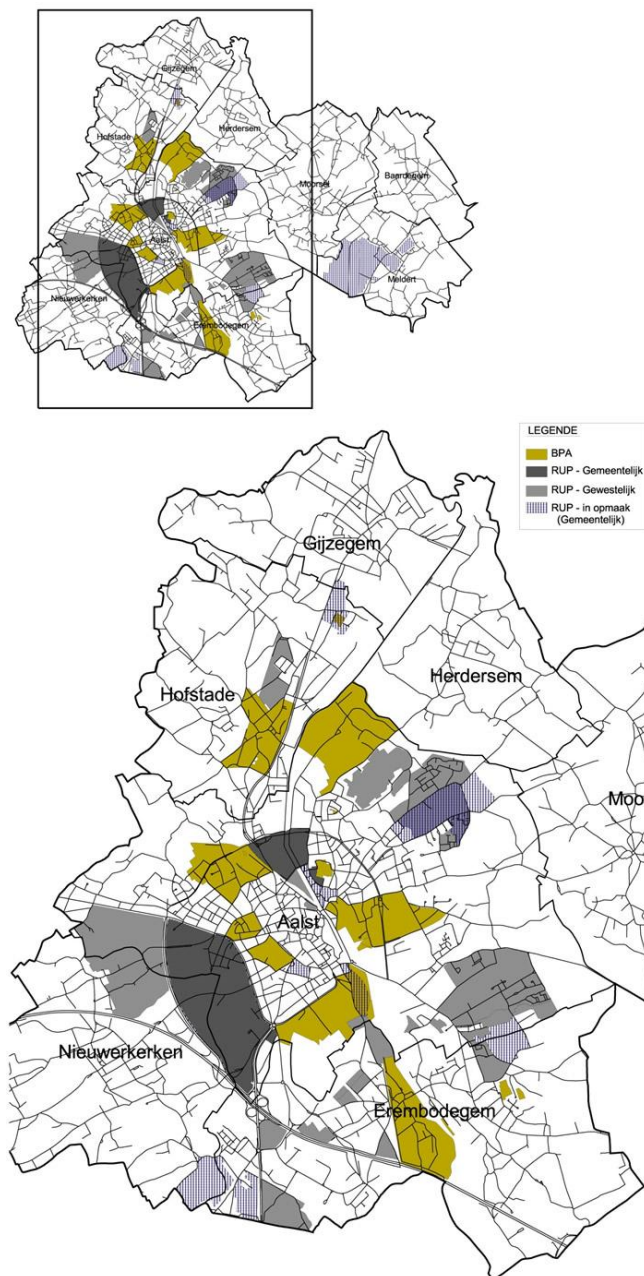


Figuur 4. Afbakening van het regionaal stedelijk gebied Aalst met zijn deelgebieden

2.2.6. ACTUELE LIJST BPA EN RUP'S OP HET GRONDGEBIED VAN AALST

Met het oog op de beschrijving van de mobiliteitsimpact van diverse ontwikkelingen in groot Aalst en de implicaties op het mobiliteitsbeleid van deze ontwikkelingen, wordt er in dit onderdeel een oplistijng voorzien van een aantal Ruimtelijke Uitvoeringsplannen binnen groot-Aalst en hun relevantie voor het mobiliteitsbeleid.

Binnen de uitwerking van dit onderdeel in de Oriëntatienota was het eveneens de bedoeling een aantal bestaande BPA's op te nemen. Vanuit de stad Aalst werd hier weliswaar aangegeven dat de relevantie van deze plannen (vaak gedateerde plannen) voor het huidige mobiliteitsbeleid weliswaar beperkt zal blijven. Deze oplistijng werd niet bijkomend aan deze Oriëntatienota toegevoegd, aangezien de impact van deze plannen op het toekomstig mobiliteitsbeleid beperkt blijft.



Benaming	Status		Relevantie mobiliteitsplan
Aalst West	goedgekeurd BD 20/09/2007		<ul style="list-style-type: none"> - Stedelijk woongebied tussen Merestraat en Kriekenlaan - Ontsluiting ASZ - Doorsteek openbaar vervoer tussen parking ASZ en Molendreef - Hoofd fietsroute - Woonontwikkeling tuin Capucienenklooster - Kantoorontwikkeling Capucienenklooster - Zorgcluster Sint Job
Tragel	goedgekeurd BD 20/09/2007	gedeelte linkeroever werd uitgesloten dr. Beslissing RvSt.	<ul style="list-style-type: none"> - Herontwikkeling site Tupperware (accent op wonen en aan wonen aanverwante functies) - Herontwikkeling Tragelsite (evenementenhal/sporthal, retail, wonen) - Nieuwe verbindingsweg tussen R41 en pendelparking doorheen Tragelsite. - Ongelijkvloerse kruising Denderstraat.
Hertshage	goedgekeurd BD 11/12/2008	verving een deel van het BPA "Sint Elisabeth"	<ul style="list-style-type: none"> - Nihil <p>Het RUP heeft tot doel om een aantal ruimtelijke 'knelpunten' met betrekking tot de afwerking van bouwblokken weg te werken.</p>
Sint-Kamielstraat	voontwerp opgemaakt	"on hold" sinds midden 2010	<p>Doel van het RUP was het vertalen van de conceptideeën van de NERO-studie in een ruimtelijk uitvoeringsplan.</p> <p>De NERO-studie voorzag onder andere in de bouw van parkwoningen (afbouw van een wachtgevel) en de realisatie van een doorsteek tussen het plein aan de Kanunnik Colinetstraat en de parktuin Schelfhout (groene as).</p>
Pierre Corneliskaai	voontwerp opgemaakt	"on hold" ?	<ul style="list-style-type: none"> - Herontwikkeling/revitalisering van de aftakelende bedrijfsgebouwen langs de Denderkaai. - Oude bedrijfspanden omvormen tot hedendaagse stedelijke woonvormen (verkeersproductie/-attractie). - Invloed op parkeervraagstuk - Fijnmazigheid netwerk voor voetgangers/fietsers (cfr. voetgangersbrug thv pendelparking). - Verkeersfunctie vs. verblijfsfunctie Denderkaai.
Meldert groen recreatief	voontwerp opgemaakt	"on hold" sinds midden 2010	<p>Nihil.</p> <p>RUP gericht op het versterken van de landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden.</p>
Heuvelpark	voorlopig vastgesteld	def. vaststelling voorzien eind 2012	<p>Doel van het RUP is het omvormen van woonuitbreidingsgebied (gewestplan) tot een recreatief groengebied.</p> <p>Dit recreatief groengebied moet bijdragen tot het versterken van de natuurlijke verbinding tussen Osbroek-Gerstjens en Kluisbos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recreatieve verbinding met functioneel medegebruik ? - Educatieve bioboerderij ?
Dries	voontwerp opgemaakt	voorlopige vaststelling voorzien begin 2013	<p>Doel van het RUP is het bestendigen van de open kouter en aanwezige natuurwaarden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recreatieve voetgangers en/of- fietsverbinding doorheen open kouter met functioneel medegebruik (bereikbaarheid gehucht Terjoden, station Erembodegem, bedrijventerreinen Zuid III en IV ?
Uitbreiding Stadspark	voontwerp in opmaak	gekoppeld aan huidige opmaak plan-MER	<ul style="list-style-type: none"> - Herontwikkeling industriële site (Electrabel) naar stedelijk wonen (impact op verkeersproductie/-attractie) - Stadspark uitbreiden richting Denderoever met een evenementenweide. - Nieuwe stuwsluis. - Fiets/voetgangersbrug ter hoogte van nieuwe stuwsluis. - Parkeerbalans - Geen uitspraken over site Du Parc ?
Ten Rozen	aanvang opmaak voontwerp	"on hold" sinds 2007	<p>Doel van het RUP is verfijnen van de voorschriften van het Gewestelijk RUP voor het stedelijk woongebied Ten Rozen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeersproductie/-attractie ruimtelijke ontwikkelingen - Netwerkbelasting - Multimodale ontsluiting - Barrière R41 ? - Parkeerbalans

Nederhase	voorontwerp opgemaakt	"on hold" sinds plenaire verg. in aug. 2011	zal een deel van het (behouden deel van) BPA "Hofstade Denderland en industriezone" vervangen
Terjoden-recreatief	voorontwerp in opmaak	"on hold" door overleg tennisclub ifv. Herlokatie ?	Aanleiding van het RUP is de problematiek van de herlokalisatie van tennisclub Byblos (ten gevolge van de nieuwe bedrijventone Zuid IV) <ul style="list-style-type: none"> - Verkeersproductie/-attractie - Doortochtproblematiek N460 (school, handel, recreatie) - Barrièrewerking N45 en N460 - Parkeerproblematiek langsheen doortocht (in relatie tot woonfunctie en NMBS station Haaltert
Tragel linkeroever	opstart voorontwerp 2013	Conceptstudie gevalideerd door gemeenteraad	
RUP's ipv masterplan Albrechtlaan	opstart prioriteiten 2013	Masterplan gevalideerd door gemeenteraad	

2.2.7. *BESCHRIJVING VAN DE AANWEZIGE SCHOOLGEMEENSCHAPPEN IN AALST*

Eén van de belangrijkste doelgroepen waarmee het toekomstig mobiliteitsbeleid in Aalst mee rekening moet houden zijn de scholen. Aalst wordt vandaag de dag immers geconfronteerd met een groot aantal scholen binnen het grondgebied van Aalst.

Deze scholen vormen binnen het ruimtelijk weefsel een belangrijke attractiepool voor kinderen en jongeren, waarbij ook op specifieke momenten doorheen de dag een welbepaalde verkeersstroom naar deze attractiepunten kan worden verwacht. Deze momenten komen in de praktijk ook sterk overeen met de reguliere ochtend- en avondspits.

Het omgaan met deze belangrijke attractiepunten in de vorm van scholen vormt een grote uitdaging binnen het mobiliteitsbeleid van Aalst, waardoor het wenselijk is bijkomende aandacht te besteden aan de gegevens die hieromtrent reeds aanwezig zijn. Deze gegevens kunnen inzicht leveren met het oog op de uitwerking van een mobiliteitsbeleid op maar van scholen.

Met het oog op het verkrijgen van voldoende inzicht in de omvang van de scholen in Aalst wordt in onderstaande tabel een overzicht voorzien van het aantal leerlingen voor het kleuter- en lager onderwijs (2010-2011) alsook het secundair onderwijs (2009-2010).

Schooljaar 2010 - 2011	
Kleuter- en lager onderwijs	8036
Basis - SMI	361
Basis - St Jozefscollege	275
GO! L.P. BOON	151
GO! Atheneum	317
GO! Basisschool	119
GO! Basisschool (MS)	165
GO! De Nieuwe Arend	160
GO! Park	328
Lager - St Jozefscollege	641
S Basis -Klaproosje	140
S Basisschool	105
SB - De Duizendpootjes	339
SB - Klaproosje	48
SB - Notelaar	239
Stedelijke Basisschool	801
V Basis-Steinerschool	151
VB - DVM	276
VB De Luchtballon	276
VB Sint Vincentius	342
Vrije Basis - De Linde	291
Vrije Basis De Vlieger	226
Vrije Basis Herdersem	298
Vrije Basis Sint-Anna	345
Vrije Basisschool	1023
Vrije Kleuterschool	339
Vrije Lagere School	280
Buitengewoon Kleuter- en lager onderwijs	388
De Horizon	136
Don Bosco	180
De Zonneroos	72

Schooljaar 2009 - 2010	
Secundair onderwijs	8976
DVM - Humaniora	682
DVM Handels-, Technisch en Beroepsonderwijs	707
Instituut Sint-Vincentius a Paulo	867
Instituut Sint-Vincentius a Paulo 1	185
Koninklijk Atheneum I	346
Koninklijk Atheneum II	445
Koninklijk Technisch Atheneum Handelsschool	343
Koninklijk Technisch Atheneum I	130
Koninklijk Technisch Atheneum II Aalst	483
Middenschool Ledebaan-Welvaart	172
Middenschool van het Gemeenschapsonderwijs I	190
Sint-Augustinusinstituut	577
Sint-Jozefscollege	743
Sint-Jozefscollege 1	153
Sint-Jozefscollege 2	163
Sint-Maarteninstituut	607
Sint-Maarteninstituut eerste graad	180
Stedelijke Academie voor Beeldende Kunsten	161
Technisch Instituut Sint-Maarten	485
Vrij Technisch Instituut - 1	218
Vrij Technisch Instituut - 2	549
Vrij Technisch Instituut - 3	590
Buitengewoon Secundair onderwijs	628
BuSO De Horizon	367
BuSO Levensvreugde	98
BuSO Don Bosco	163
Deeltijd Secundair onderwijs	270
KTA 1	113
VTI 2	157

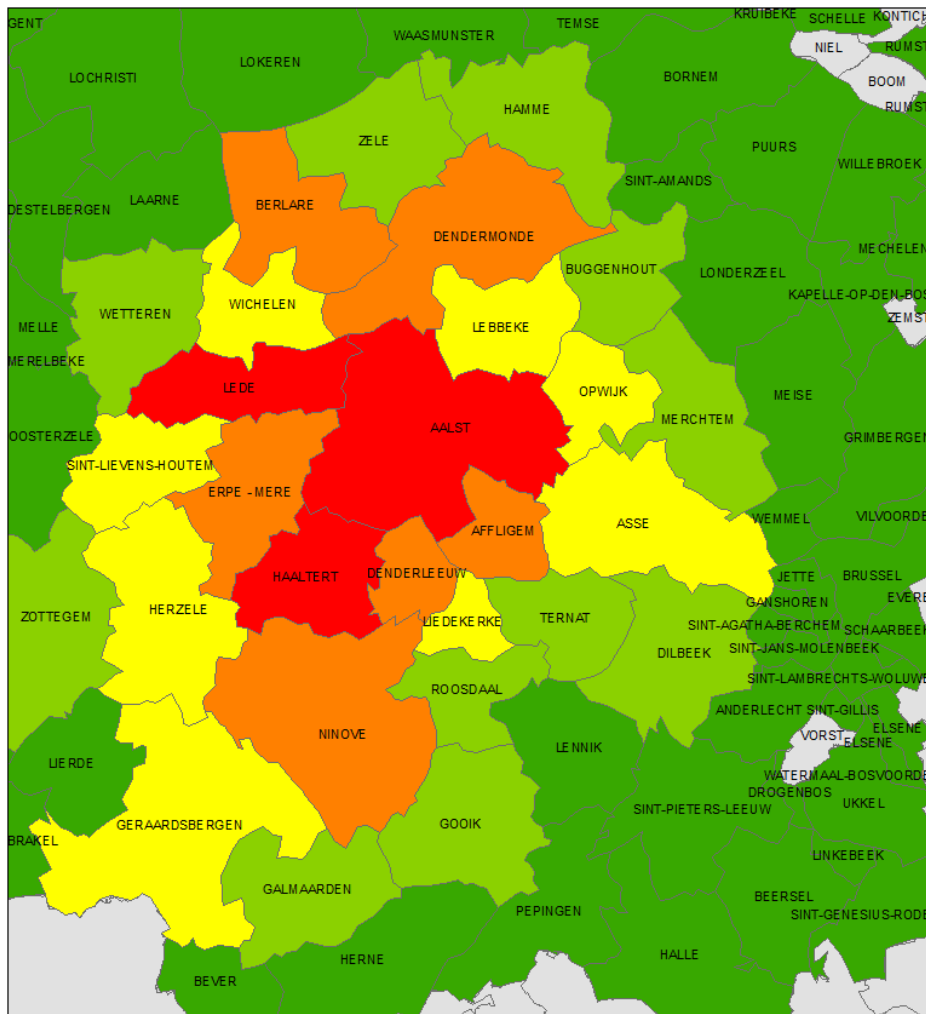
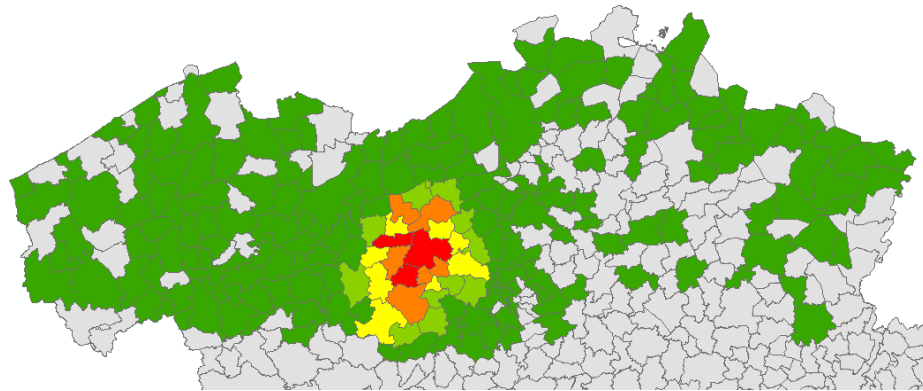
Bovenstaand overzicht geeft hier duidelijk aan dat er binnen Aalst rekening gehouden moet worden met een groot aantal jongeren die binnen Aalst naar school gaan. Het merendeel van de schoolgaande kinderen in Aalst betreffen leerlingen van het secundair onderwijs. Daarnaast is er eveneens een duidelijk omvangrijke groep kinderen die gebruik maken van de kleuter- en lagere scholen in Aalst.

Naast het kleuter-, lager en secundair onderwijs beschikt Aalst binnen haar grondgebied eveneens over een twee hoge scholen. Deze hoge scholen hebben betrekking op een campus van de HoGent (arbeidstraat 14) en de campus Dirk Martens (Kwalestraat). Ook van en naar deze hoge scholen worden er een aantal studenten verwacht.

Met behulp van deze informatie is het duidelijk dat het belangrijk zal zijn binnen Aalst, om bij de uitwerking van het toekomstig mobiliteitsbeleid rekening te houden met deze doelgroep.

Onderstaande figuur situeert de herkomst van de studenten van het basis, secundair en hoger onderwijs. Deze analyse geeft duidelijk aan dat er een sterke concentratie aanwezig is van de studenten vanuit Aalst, Lede en Haaltert. Vervolgens komt ook de een belangrijk aandeel scholieren vanuit de andere buurgemeenten naar Aalst.

Op een groter schaalniveau is het weliswaar duidelijk dat de Aalsterse scholen op Vlaams grondgebied een belangrijk attractiepunt vormen ten aanzien van onderwijs.

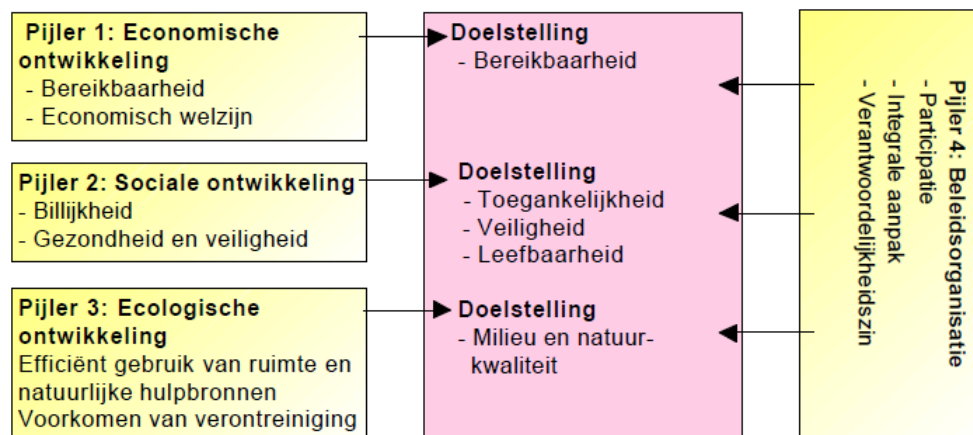


2.3. VERKEERSKUNDIGE INVALSHOEK

2.3.1. MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN (2003)

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dateert van 2003 en geeft inzicht in de trendmatige evolutie van mobiliteit. Er wordt een toekomstvisie op de mobiliteitsontwikkeling opgesteld die vertrekt van de notie 'naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen'. Binnen de krijtlijnen uitgezet door het Europees Witboek Transport en op basis van de door de OESO naar voren geschoven principes voor duurzame mobiliteit werden vijf strategische beleidsdoelstellingen voor de lange termijn geformuleerd:

- **Bereikbaarheid:** op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- **Toegankelijkheid:** op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen.
- **Verkeersveiligheid:** verminderen van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen met het ook op een wezenlijke verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.
- **Verkeersleefbaarheid:** ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- **Natuur en milieukwaliteit:** terugdringen van de schade aan milieu en natuur.



Figuur 5 Doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen

De doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Aalst geïntegreerd en verder geconcretiseerd. Dit betreft immers een lokale uitwerking voor de algemene doelstellingen geformuleerd in Vlaanderen.

Momenteel wordt er een geactualiseerd Mobiliteitsplan voor Vlaanderen opgesteld en wordt er verwacht dat dit is afgerond tegen eind 2013.

2.3.2. MOBILITEITSPLAN AALST (GROEP PLANNING, 2004)

Het vorige mobiliteitsplan van Aalst werd conform verklaard op de Provinciale Auditcommissie van 15 maart 2004. In het kader van het vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst en de daartoe opgemaakte sneltoets, is het duidelijk dat de huidige beleidsactoren niet meer achter een gedeelte (of de volledige) visie omschreven

in het vorige mobiliteitsplan staan. Enkele van de aandachtspunten voor het nieuwe mobiliteitsplan zijn bijkomende aandacht voor de mobiliteit in de deelgemeenten, parkeren, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

2.3.3. MOBILITEITSPANNEN VAN DE BUURGEMEENTEN

In onderstaande onderdelen wordt de stand van zaken en eventuele knelpunten voor de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten opgelijst. Hierbij zijn Affligem, Asse, Denderleeuw, Dendermonde, Erpe-Mere, Haaltert, Lebbeke, Lede en Opwijk de buurgemeenten.

Op basis van onderstaande lijst is het eveneens duidelijk dat ook reeds een aantal deelgemeenten een actualisatie van hun mobiliteitsplan hebben doorgevoerd.

MOBILITEITSPAN AFFLIGEM (2011)

Het mobiliteitsplan van de gemeente Affligem is in april 2011 geactualiseerd. Hier is er gekozen voor een herziening van de mobiliteitsvisie binnen de gemeente Affligem. Waardoor de uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente nog steeds dezelfde zijn als in het initiële mobiliteitsplan uit 2002.

Voor Aalst staan hier geen bijkomende aandachtspunten in omschreven. De N9 die vanuit Affligem richting Aalst loopt heeft hier een categorisering als secundaire weg type III meegekregen, die de doorstroming van het openbaar vervoer vooropstelt.

MOBILITEITSPAN ASSE (1999)

Het huidige mobiliteitsplan van Asse dateert nog van mei 1999, waarbij er in december 2008 weliswaar een sneltoets werd uitgevoerd met het oog op het actualiseren van de mobiliteitsvisie voor de gemeente Asse. Tijdens deze sneltoets is er gekozen voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Asse, waarbij de beleidsactoren nog steeds staan achter de algemene en vooropgestelde doelstellingen van het mobiliteitsplan, maar een aantal thema's nader onderzocht en uitgewerkt moeten worden.

Een belangrijk thema is de al dan niet realisatie van een ring rond Asse en de impact die dit zal hebben op de verkeersstructuur van de gemeente.

MOBILITEITSPAN DENDERLEEUEW (2003)

Het mobiliteitsplan van Denderleeuw dateert van 2003, maar wordt momenteel geactualiseerd. Hierbij heeft de gemeente gekozen voor een spoor 2 traject (verbreden en verdiepen) waarbij volgende thema's nader geanalyseerd worden:

- Masterplan station Denderleeuw/RUP centrum.
- Uitbouw grensoverschrijdend busvervoer en het optimaliseren van het bestaand aanbod van openbaar busvervoer.
- Verkeerstechnische en organisatorische ingrepen, herinrichting, doortochtproblematiek N405.
- Routes zwaar vervoer/sluikverkeer stationsomgeving.

Momenteel werd de uitwerkingsnota reeds opgemaakt en is deze op de mobiliteitsdienst van de gemeente beschikbaar voor inzage. Vanuit Aalst worden voornamelijk de elementen ten aanzien van openbaar vervoer mee in acht genomen alsook de herinrichting van de N405.

Een ander knelpunt binnen Denderleeuw, betreft de aanwezigheid van sluipverkeer op het lokale wegennet ten gevolge van congestie of een beperkte doorstroming op de E40 richting Brussel.

MOBILITEITSPLAN DENDERMONDE (2012)

De stad Dendermonde heeft recent haar mobiliteitsplan geüpdatet, waarbij er hier gekozen werd voor een spoor 2 verbreden en verdiepen. De thema's die hier bijkomend werden onderzocht betreffen:

- Afbakening bebouwde kom, parkeerverbod 3,5 ton, weren doorgaand zwaar verkeer en invoeren snelheidszones
- Zonaal handhavings- en veiligheidsplan
- Ruimtelijke projecten
- Parkeerbeleid
- Openbaar vervoer
- Integrale en globale fietsbeleidsvisie/circulatieplan
- Stationsomgeving

In 2012 werd het mobiliteitsplan van de stad Dendermonde opgeleverd en goedgekeurd. Bij het actualiseren van de wegategorisering is er door de stad Dendermonde nagegaan op welke manier een aantal wegen een aangepaste categorisering kunnen krijgen. Finaal is er door het Schepencollege beslist om de bestaande categorisering en de desbetreffende functie te behouden, aangezien deze het best overeenstemde met de functie die deze weg in de stad Dendermonde moet vertegenwoordigen.

Bij het actualiseren van de wegategorisering voor de stad Aalst is het belangrijk deze verschillen op te lijsten en na te gaan welke categorisering mogelijk zijn voor de stad Aalst en dit op basis van de bestaande en gewenste functie.

MOBILITEITSPLAN ERPE-MERE (2012)

Het mobiliteitsplan voor de gemeente Erpe-Mere dateert van 2003. Hierbij werd er met het oog op het actualiseren van het mobiliteitsplan gekozen voor een spoor 2 verbreden en verdiepen, waarbij in 2012 een conceptueel beleidsplan beschikbaar was op de website van de gemeente. Dit werd finaal conform verklaard in september 2012. De drie bijkomend uitgewerkte kernthema's betreffen:

- Snelheidsregimes – wegencategorisering – sluipverkeer
- Parkeren stationsomgeving – openbaar vervoer
- (Bovenlokaal) Fietsnetwerk – trage wegen

Volgende elementen zijn eveneens belangrijk voor het mobiliteitsbeleid van Aalst:

- De herinrichting van de N9 en N46 (expressweg Aalst-Ninove) staan reeds beschreven in het initiële mobiliteitsplan, waarbij deze ook voor de stad Aalst een belangrijk aandachtspunt is.
- Bij de realisatie van Siesegemkouter is het belangrijk dat de ontsluiting geen sluipverkeer zal aanmoedigen. Hier is er gesteld dat de verbinding afgesloten moet worden voor gemotoriseerd verkeer. Voor openbaar vervoer en langzaam verkeer blijft deze verbinding mogelijk. De gemeente Erpe-Mere is hier weliswaar geen voorstander van.
- Daarnaast wordt er in het mobiliteitsplan eveneens aangegeven dat de bestaande stadslijnen van Aalst mogelijk door te trekken over Siesegemkouter richting het centrum van Erpe-Mere.

MOBILITEITSPLAN HAALTERT (2002)

Het mobiliteitsplan van de gemeente Haaltert dateert van 2002. Momenteel is Haaltert gestart met de actualisatie van het mobiliteitsplan, waarbij de sneltoets heeft geleid tot het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

Na contact met de gemeente Haaltert hebben zij aangegeven gestart te zijn met de opmaak van de uitwerkingsnota. De thema's die hier nader in uitgewerkt worden zijn:

- Parkeerbeleid – wegencategorisering – openbaar vervoer
- Fietsnetwerk en trage wegen
- Ruimtelijke ontwikkelingen (Masterplan Heldergem)

MOBILITEITSPLAN LEBBEKE (2004)

Het mobiliteitsplan van de gemeente Lebbeke dateert van 2004. De kernthema's die er in dit initiële mobiliteitsplan naar voor komen zijn de aandacht voor openbaar vervoer (op basis van het decreet basismobiliteit), het creëren van een hoogwaardig fietsroutenetwerk en de doorstrekking van de N41.

Momenteel wordt dit mobiliteitsplan geactualiseerd, waarbij er gekozen is voor een spoor 2 verbreden en verdiepen. Het belangrijkste thema is hier de uitwerking van de snelheidszones.

MOBILITEITSPLAN LEDE (2009)

Het mobiliteitsplan van de gemeente Lede dateert van 2009 en bevat een aantal verschillende onderdelen die uitgewerkt werden in het actieplan van het mobiliteitsplan. Hierbij gaat het ondermeer om:

- Wegencategorisering
- Parkeren
- Openbaar vervoer
- Fietsbeleid
- Voetgangersbeleid
- Ondersteunende en flankerende maatregelen

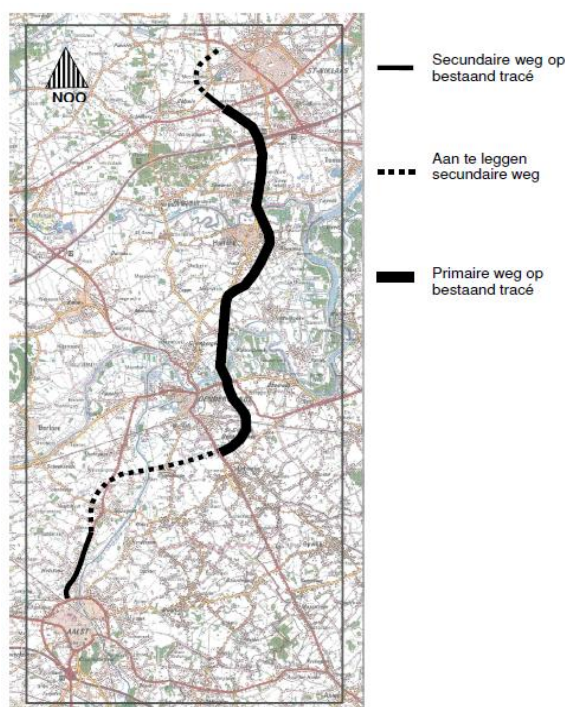
Op basis van bovenstaande thema's is het mobiliteitsbeleid voor Lede beschreven.

MOBILITEITSPLAN OPWIJK

Het actuele mobiliteitsplan werd opgevraagd bij de gemeente Opwijk, maar hier werd nog niet op gereageerd. Bijgevolg is dit ook niet opgenomen in de bespreking van dit onderdeel.

2.3.4. STREEFBEELDEN/PROJECTNOTA'S

2.3.4.1. STREEFBEELD N41



Het plangebied van de streefbeeldstudie is voor de gewestweg N41 van de kruising met de R41 (km 0) te Aalst tot en met de kruising met de R42 (de L. Scheerderslaan) te Sint-Niklaas. Hierbij wordt de N41 in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen alsook in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen aangeduid als primaire weg type II (vanaf de N47 te Lebbeke tot de N70 te Sint-Niklaas) alsook als secundaire weg type II (vanaf het N70 te Sint-Niklaas tot de L. Scheerderslaan te Sint-Niklaas, waarbij een gedeelte nog ontworpen moet worden).

Daarnaast dient ook de verbinding vanaf het kruispunt van de N47 te Lebbeke tot aan de R41 nog ontworpen te worden, waarbij deze eveneens als secundaire weg type II gecategoriseerd wordt.

Het projectgebied van deze streefbeeldstudie wordt weergegeven in bovenstaande figuur, waarbij de nog te ontwerpen infrastructuur door middel van een stippellijn wordt weergegeven.

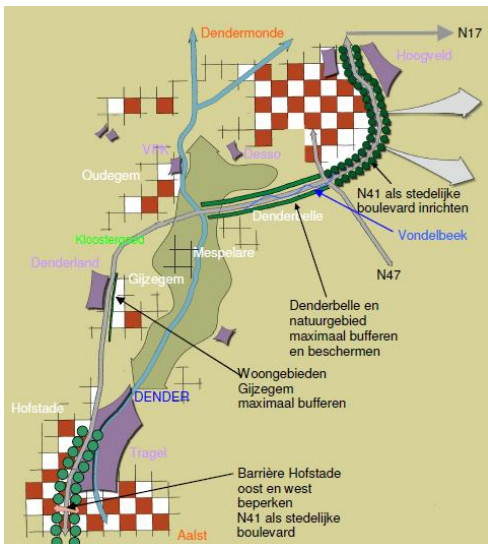
Vanuit de **verkeerskundige visie** met betrekking tot de N41 is het mogelijk een drietal elementen op te lijsten:

- N41 als verbindingsweg tussen het stedelijke gebied van Dendermonde en het hogere wegennet (E17).
- N41 als verbindingsweg tussen de stedelijke gebieden Dendermonde en Sint-Niklaas.
- N41 als verzamelweg tussen Dendermonde en het stedelijke gebied van Aalst.

Daarnaast is het ook mogelijk de belangrijkste aspecten vanuit de **ruimtelijke visie** op te lijsten, waarbij:

Fase 1: Oriëntatienota

- De N41 verbindt een aantal stedelijke gebieden, maar de weg zelf is steeds gesitueerd buiten of aan de rand van het stedelijk gebied, de hoofddorpen of de woonkernen. De weg is gesitueerd in de open ruimte. De grijze infrastructuur is sterk verbonden met een groene lijnstructuur (bermen, laanbomen, houtkanten,...).
- Deze lijnstructuur langs de weg verbindt vaak dwarse groenstructuren.
- De N41 doorsnijdt een aantal grote samenhangende open ruimtegebieden (Bovenhoek, Ter Kille, Vondelbeek, Kloostergoed,...) en drie erg waardevolle natuur- en landschappen: Durmevallei, Scheldevallei en Dendervallei.
- Nieuwe ontwikkelingen langs de weg in het buitengebied worden beperkt en ontmoedigd.
- De bestaande natuurlijke structuur wordt zoveel mogelijk gevrijwaard door een aangepaste inrichting of het toepassen van milderende maatregelen.
- De impact op bestaande woonomgevingen wordt zoveel mogelijk beperkt door het toepassen van de gepaste maatregelen.



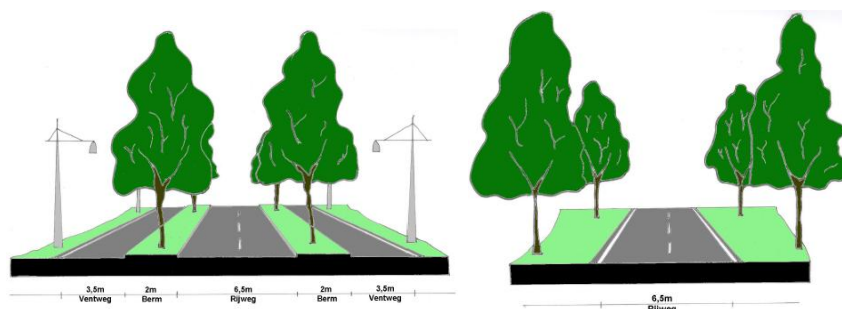
Op basis van deze verkeerskundige en ruimtelijke visie worden een vijftal concepten voor de gewenste aanleg beschreven:

- Nabijheid van stedelijke gebieden accentueren
- Impact op kwetsbare gebieden beperken
- Inrichting van de weg schraagt het ruimtelijk beleid
- Woonomgevingen maximaal vrijwaren en beschermen
- Toegang tot het stedelijk gebied beklemtonen

De vooropgestelde inrichting van de N41 wordt door de verschillende categorisering afzonderlijk bekeken. Hierbij is er immers sprake van een primaire weg in Sint-Niklaas en Dendermonde en een secundaire weg in Lebbeke en Aalst. In het kader van het mobiliteitsplan Aalst wordt hier nader

toegesplitst op de inrichtingsconcepten voor de secundaire wegen. Het basisdwarsprofiel voor deze weg bestaat uit:

- Een rijwegprofiel 2x1 met een totale breedte van 6,50 meter
- Groenstroken aan beide zijden met een min. breedte van 2,00 meter. Achter deze bermen situeren zich eventueel parallelvoorzieningen (fietspaden, ventwegen).
- Fietspaden met een breedte van 1,75 meter waar nodig.



Binnen de uitwerking van dit streefbeeld werd er voor de verbinding als secundaire weg type II van de N41 van uitgegaan dat deze weg voornamelijk een verzamelende functie moet hebben voor het omliggende hinterland in de richting van het hoger wegennet. Hierdoor worden volgende aansluitingen tussen Lebbeke en Aalst weerhouden:

- Lokale weg II: L. Scheerderslaan
- Verlegde Tuinlaan-Arnhoutstraat (toekomst belang ontsluiting De Winnigen)
- Lokale weg I: N406 noord - Ouburg
- Regionale bedrijvzone Denderland (Gijzegem) en de Pachthofstraat
- Regionale bedrijvzone Tragel noord via de Industrierweg
- Regionale bedrijvzone Tragel zuid via de Doorsteeklaan
- Lokale weg I: Steenweg op Aalst
- Secundaire weg II: R41

De kruispunten op de N41 geselecteerd als secundaire weg, zijn behoudens enkele situaties allen weerhouden als verkeerslichtengeregelde kruisingen. In tegenstelling tot de N41 als primaire weg heeft de hoofdrichting van deze wegsegmenten niet overal een plaatselijke middenberm in de hoofdrichting. De ontwerpsnelheid voor deze secundaire weg type II is daarnaast 70 km/h. De situaties waar toch een rotonde werd toegepast zijn:

- De aansluiting met de N406 ten zuiden van Gijzegem. Hier moet een terugkeerbeweging mogelijk zijn ingevolge de aanwezigheid van parallelwegen.
- Ter hoogte van de aansluiting met de Hekkestraat (poort tot het stedelijk gebied Aalst).
- Ter hoogte van de aansluiting met de R41 op basis van het goedgekeurd streefbeeld R41 (gerealiseerd TV3V-project).

Op basis van deze uitgangspunten is het streefbeeld voor de N41 opgebouwd.

2.3.4.2. STREEFBEELD N9-R41

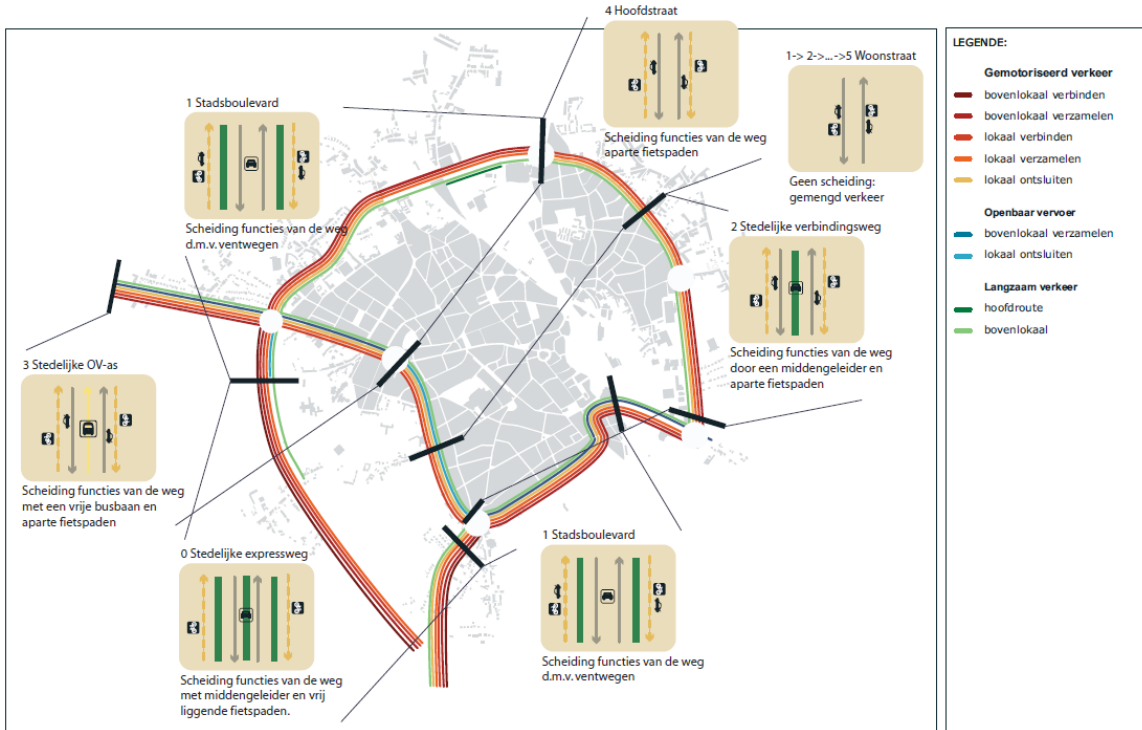
Het streefbeeld van de N9-R41 kadert in de aanpak van een aantal bestaande gevaarlijke punten op het tracé van de R41. Hierbij vormt het kruispunt van de Gentssteenweg (N9) met de Siesegemlaan (R41) een belangrijk verkeersonveilig knooppunt binnen de verkeersstructuur van Aalst waardoor het noodzakelijk is dit knelpunt aan te pakken om zo de verkeersveiligheid te verbeteren.



Naast het knelpunt waarvoor deze streefbeeldstudie werd opgemaakt, zijn er op de R41 nog tal van andere verkeersonveilige locaties waargenomen. Voor elk van deze knelpunten werd er in het kader van TV 3V een analyse uitgevoerd met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. De diverse gevaarlijke punten worden in de linkse figuur weergegeven.

In het kader van het aanpakken van het gevaarlijk punt van de N9 met de R41 wordt ook gekeken naar het volledig functioneren van de R41. Hierbij is het de bedoeling dat de R41 als een vork zal functioneren en het dus niet de bedoeling is een gesloten

ringsysteem te bekomen. Onderstaande figuur geeft aan welke functies de R41 en N9 vervullen op bepaalde wegsegmenten alsook welk mogelijk dwarsprofiel hiervoor gebruikt kan worden.



Figuur 6. Kaart 2: Streefbeeldstudie N9-R41 (TV 3V)

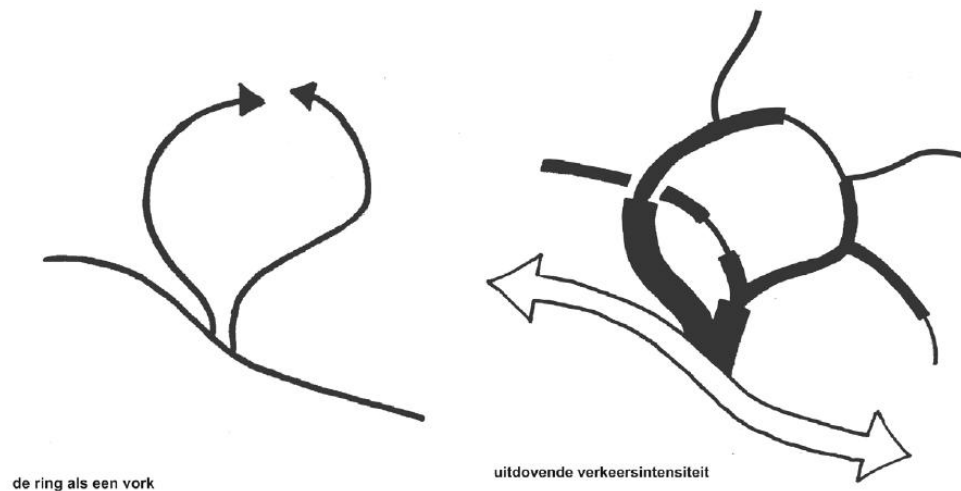
Op basis van de functie die de R41 en N9 moet vervullen binnen de aanwezige verkeersstructuur is het belangrijk rekening te houden met de vooropgestelde wegategorisering. Hierbij stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat de hoofdweg E40 de verbinding op internationaal en Vlaams niveau verzekerd. De R41 en de N45 verbinden de stad met deze hoofdweg en verzamelen het verkeer. Beide zijn (tussen E40 en N9) geselecteerd als primaire wegen type II.

De inrichting van primaire wegen II gaat uit van een volledige scheiding van de verkeersstromen. Het zijn wegen (2x2 of 2x1) met een gescheiden verkeersafwisseling. Volgende principes staan voorop bij de inrichting van primaire wegen type II:

- Regulering van het verkeer op alle 'kruispunten': voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde.
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein, geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen: afwijking gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten.
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30 meter vanaf de as van de weg. Deze breedte moet zo strik mogelijk worden nageleefd.
- In vele gevallen zullen wegen die worden geselecteerd als primaire wegen II wegens bestaande erf functies en gemengde verkeersafwikkeling moeten omgebouwd worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is.

Met het oog op de uitwerking van een verkeersveiliger verkeersstructuur voor de R41 en N9 is het belangrijk een concept uit te werken, waarbij de rol en functie van beide wegen binnen zijn omgeving optimaal kunnen functioneren. Hierbij is het duidelijk dat op een groter schaalniveau de E40 als bundel op Vlaams niveau een belangrijke impact op de verkeers- en vervoersstructuur in en rond Aalst zal uitoefenen. Aanvullend op dit niveau vormt de N41 op provinciaal niveau een belangrijke primaire verbinding, waarop eveneens het openbaar vervoer geënt is.

De rol van de R41 binnen deze verkeers- en vervoersstructuur is voornamelijk het creëren van een verbinding tussen deze diverse structuren, waarbij er eveneens verschillende historische invalswegen (bv. N9) hierop aansluiten. De beoogde verkeersstructuur betreft hier een vork, waarbij er sprake zou moeten zijn van een uitdovende omvang van de verkeersintensiteit vanaf de snelweg richting de wegen met lagere categorie. Dit principe wordt hieronder schematisch gevisualiseerd.



Binnen dit concept wordt er maximaal voor gekozen om het doorgaande en bestemmingsverkeer van elkaar te scheiden, waarbij er dus ook gekozen wordt voor een ventwegenstructuur voor lokaal verkeer. Dit resulteert in een aantal specifieke dwarsprofielen voor diverse segmenten van de R41, waarbij op basis van de beschikbare breedtes een welbepaald profiel wordt ingepast.

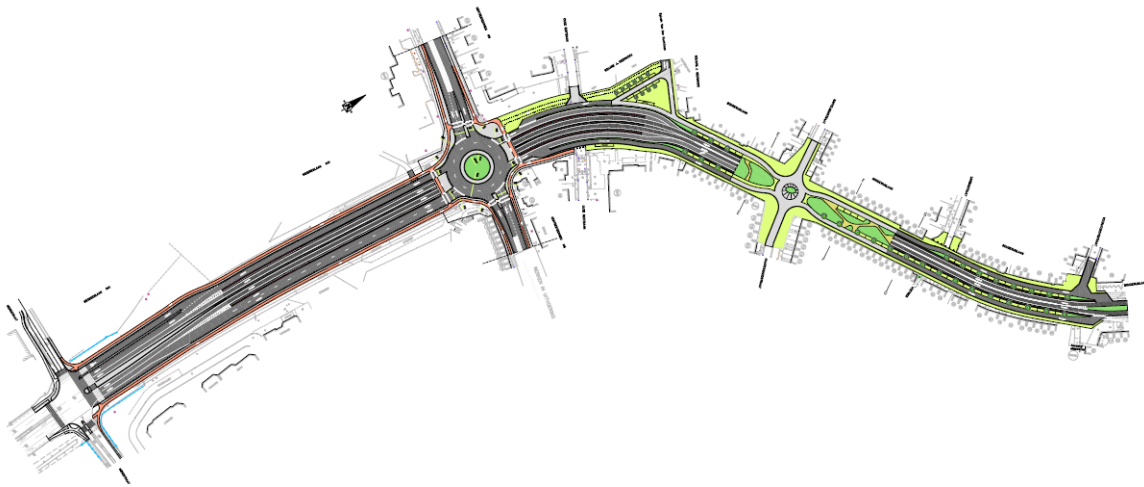
Bij de uitwerking van het kruispuntontwerp voor de N9 en R41 wordt er rekening gehouden met deze visie. Hierbij vormen deze basisprincipes de leidraad waarop het toekomstig ontwerp wordt opgebouwd. Binnen dit ontwerp is het ook steeds belangrijk rekening te houden met de routes voor uitzonderlijk vervoer, aangezien deze in belangrijke mate de ontwerpkeuze kunnen beperken. Dit is ook hier het geval, waarbij zowel de N9 als R41 opgenomen zijn in het tracé voor uitzonderlijk vervoer van klasse R2.

Op basis van diverse invalshoeken wordt er voor het kruispunt van de N9 met de R41 geopteerd voor een ongelijkvloerse kruispuntoplossing, waarbij de R41 als tunnel onder de N9 door gaat en er op maaiveldniveau door middel van een dubbelstrooksrotonde een uitwisseling plaatsvindt tussen de N9 en de R41. Deze ondertunneling wordt hier ook doorgetrokken tot voorbij de Raffelgemstraat, aangezien dit kruispunt in de

bestaande toestand eveneens geconfronteerd wordt met een behoorlijk onveilige verkeerssituatie.

De oplossing van het gevaarlijk punt N9-R41 wordt dus gecombineerd met dit van de Raffelgemstraat-R41 en dit door middel van een ondertunneling en een uitwisseling op maaiveld door middel van rotondes. Het voorliggende conceptontwerp wordt hieronder gevisualiseerd.

Met dit ontwerp wordt de doorgaande verkeersrelatie op de R41 bijkomend gefaciliteerd, terwijl het verkeer op de N9 (Gentsesteenweg) door middel van een dubbelstrooksrotonde afgeremd en een poorteffect gecreëerd wordt.



2.3.4.1. PRUP OMLEIDING N41 GIJZEGEM (GRONTMIJ, 2012)

In het kader van het optimaliseren van de verbinding tussen Aalst en Sint-Niklaas werd er het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen voorzien de bestaande N41 te optimaliseren. Voor Aalst wordt er een te ontwerpen secundaire weg II (N41) aangeduid, die loopt vanaf het kruispunt N41-N47 (Lebbeke) tot de N406 (Dendermonde) en daarop aansluitend tot de R41 (Aalst). Deze verbinding beoogt een verbetering van de bestaande verkeersstructuur, waarbij voor Aalst ook een ontlasting van de kern van Gijzegem beoogd wordt. In de bestaande toestand wordt het lokale wegennet immers gebruikt voor verbindingen op een hoger schaalniveau. Dit resulteert dan ook in een aantal ongewenste neveneffecten op het lokale wegennet.

De realisatie van dit wegsegment van de N41 vormt binnen het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen dan ook een belangrijke missing link tussen de E17 en E40. Belangrijk is wel dat er geen maasdoorsnijding mag plaatsvinden tussen deze twee hoofdwegen. Het verzamelende karakter van dit wegsegment moet primeren op het verbindende karakter. De functie van deze nieuwe secundaire weg betreft het verzamelen van verkeer in de richting van de E40, met daarnaast ook een verbindend karakter tussen Dendermonde en Aalst.

Algemeen kunnen volgende doelstellingen voor deze nieuwe weginfrastructuur worden omschreven:

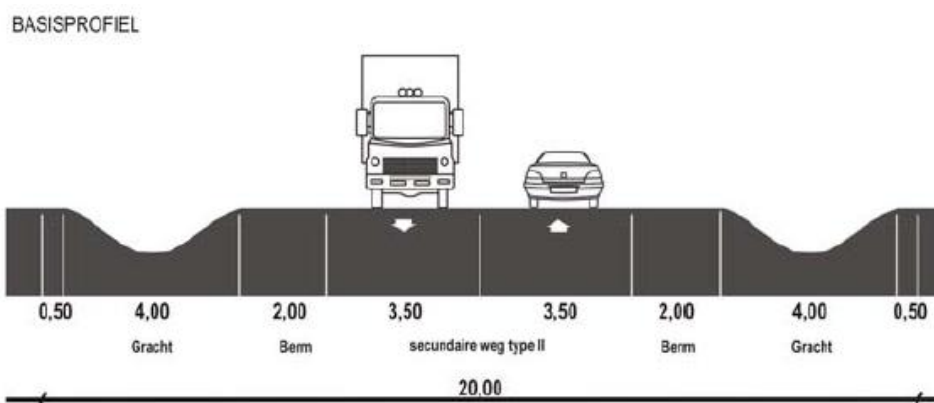
- Het verzamelen van verkeer van de omliggende woonkernen en hoofddorpen naar de stedelijke gebieden Aalst en Dendermonde en naar het hogere wegennet (R41/E40 en N41) waardoor doorgaand verkeer en vrachtverkeer uit de dorpskernen tussen Dendermonde en Aalst (waaronder Gijzegem) wordt geweerd wat de leefbaarheid van de kernen ten goede komt.
- Het verbinden van de stedelijke gebieden Aalst en Dendermonde waardoor doorgaand verkeer uit dorpskernen tussen Aalst en Dendermonde wordt geweerd zonder een maasverkleining van het hoofdwegennet (tussen de hoofdwegen E17 en E40) te creëren.

De voorliggende doelstellingen van deze nieuwe secundaire weg type II worden daarnaast uitgewerkt in een aantal mogelijke tracéalternatieven. Deze alternatieven voorzien een aangepaste routing voor gemotoriseerd verkeer, waarbij een onderscheid gemaakt kan worden tussen:

- Tracés ten zuiden van Oudegem en ten noorden van Denderbelle (voorkeursroute)
- Tracés ten noorden van Oudegem en Denderbelle
- Tracés ten zuiden van Gijzegem en Denderbelle

Op basis van een aantal tracéalternatieven werden de inrichtingsconcepten voor deze secundaire wegverbinding beschreven. Hierbij wordt er ten aanzien van het basisprofiel uitgegaan van een 2x1 wegprofiel met bermen en langsgrachten. De voorgestelde ontwerpsnelheid bedraagt 70 km/h.

Binnen het nieuwe tracé van de N41 wordt geen fietsinfrastructuur opgenomen, aangezien gebleken is dat zowel naar functioneel als recreatief gebruik er geen specifieke behoefte aan fietsinfrastructuur aanwezig is. Enkel tussen Oudegem en Denderbelle is er een mogelijke gewenste functionele fietsroute aanwezig die via de N41 kan gefaciliteerd worden.



Naast dit tracé voor de N41 wordt er eveneens aandacht besteed aan de verwachte lokale aansluitingen. Hier gaat het voornamelijk om aansluitingen met lokale wegen type I en II op deze secundaire weg type II. De aansluitingen van dit type worden bij voorkeur voorzien door middel van verkeerslichten, aangezien hiermee een betere sturing van de verkeersstromen bekomen wordt in vergelijking met een rotonde. Daarnaast wordt ervoor geopteerd om wegen van het type III niet aan te sluiten op de nieuwe

verkeersinfrastructuur. Indien wel aansluitingen voorzien worden, betreft het een rechts-in / rechts-uit beweging.

Algemeen kan dus gesteld worden dat de vervollediging van de N41 tussen Hofstade en Dendermonde de verkeersdrukke op het lokale wegennet moet verzekeren, waarbij deze nieuwe secundaire weg type II een verzamelende functie moet vervullen voor de omliggenden kernen richting het hoofdwegennet.

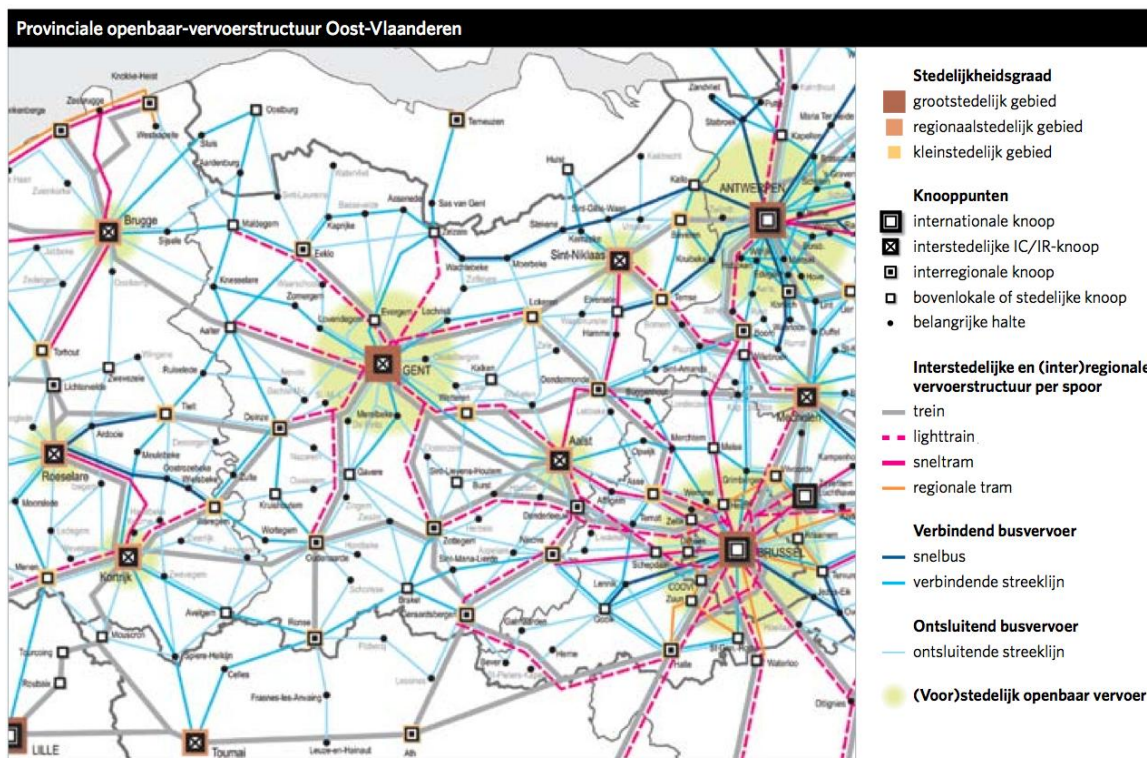
2.3.5. MOBILITEITSVISIE 2020 DE LIJN

In 2009 heeft De Lijn een wensbeeld opgesteld voor de het volledige openbaar vervoernetwerk in Vlaanderen alsook een specifiek wensbeeld voor de provincie Oost-Vlaanderen. Het plan geeft aan welke schakels in de huidige openbaar vervoersstructuur ontbreken en welke relaties in de toekomst versterkt dienen te worden. In dit wensbeeld is er op regionaal niveau sprake van het organiseren van een sneltramverbinding tussen Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas. Deze verbinding vormt een belangrijk onderdeel in het openbaar vervoernetwerk voor de provincie Oost-Vlaanderen in de toekomst. Daarnaast wordt ook het inter-regionaal openbaar vervoer en dan voornamelijk de verbinding Aalst – Asse – Brussel bijkomend uitgewerkt.

Deze interregionale verbinding voor openbaar vervoer verbindt het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen via Vlaams Brabant met Brussel. Op lange termijn wordt hier een nieuwe tramverbinding vooropgesteld. Voorafgaand aan deze nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerverbinding zal deze relatie weliswaar gefaciliteerd worden door een snelbus en dit uiteraard in afwachting van de te realiseren tramverbinding. Er is dus sprake van twee fases.

Aanvullend is het eveneens van belang om aandacht te hebben voor de plaats van Aalst binnen het openbaar vervoernetwerk. Hierbij is het van belang dat de bestaande verbindingen met onder andere de Gentse regio behouden blijven of verbeteren. Hierbij beschikt de regio rond Aalst immers over een relatief dicht netwerk van NMBS-sporen. Voor De Lijn is het belangrijk dat een aantal verbindingen die opgevangen kunnen worden door de NMBS ook daar georganiseerd worden (bv. Zottegem – Aalst) en De Lijn dus maximaal inzet op deze verbindingen die momenteel nog niet gefaciliteerd worden.

Onderstaande figuur visualiseert het wensbeeld ten aanzien van openbaar vervoer voor De Lijn voor de provincie Oost-Vlaanderen. Aalst is binnen dit netwerk duidelijk een belangrijke schakel tussen Brussel en Gent, waarbij eveneens de noordelijke verbinding tussen de steden Aalst, Dendermonde en Sint-Niklaas een belangrijke schakel in het openbaar vervoernetwerk kan betekenen. De bereikbaarheid met openbaar vervoer van de stedelijke gebieden Aalst en Sint-Niklaas wordt niet alleen op interregionaal niveau sterk verbeterd. De Lijn wenst ook te investeren in de voorstedelijke netten.



Figuur 7. Wensbeeld voor openbaar vervoer 2020 (Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn)

2.4. BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR

2.4.1. STAPPERS EN TRAPPERS

De stappers (voetgangers) en trappers (fietsers) zijn de eerste twee manieren om zich te verplaatsen binnen het STOP-principe. Hierbij wordt in het kader van vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst aandacht geschonken aan de bestaande structuur voor deze doelgroep.

Voor Aalst is het van belang aandacht te besteden aan een aantal categorieën van fietsnetwerken:

- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Provinciaal fietsroutenetwerk
- Recreatief fietsroutenetwerk

Binnen het fietsroutenetwerk voor groot-Aalst is het duidelijk dat het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zich voornamelijk situeert op de belangrijkste gewestwegen en natuurlijk assen (bv. Dender) binnen de gemeentegrenzen van Aalst. Hier zijn bijvoorbeeld de R41, N9, N45, N411 en N405 allen opgenomen als bovenlokale functionele fietsverbinding op het grondgebied van Aalst.

Aanvullend op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, zijn er nog bijkomende verbindingen geselecteerd die deel uit maken van het provinciaal of recreatief fietsroutenetwerk. Het provinciaal fietsroutenetwerk beschrijft een aantal verbindingen in de binnenstad van Aalst, waarbij het recreatieve fietsroutenetwerk voornamelijk

Fase 1: Oriëntatienota

gekoppeld wordt aan de diverse fietsknooppunten binnen de gemeentegrenzen. Hierbij is duidelijk dat het knooppunt van de fietsroutes langs de Dender en de omgeving van het NMBS-station van Aalst een belangrijke functie dient te vervullen voor stappers en trappers. Dit is namelijk de locatie waar alle verschillende netwerken samenkomen en er eveneens een opstap naar een andere modus mogelijk is.

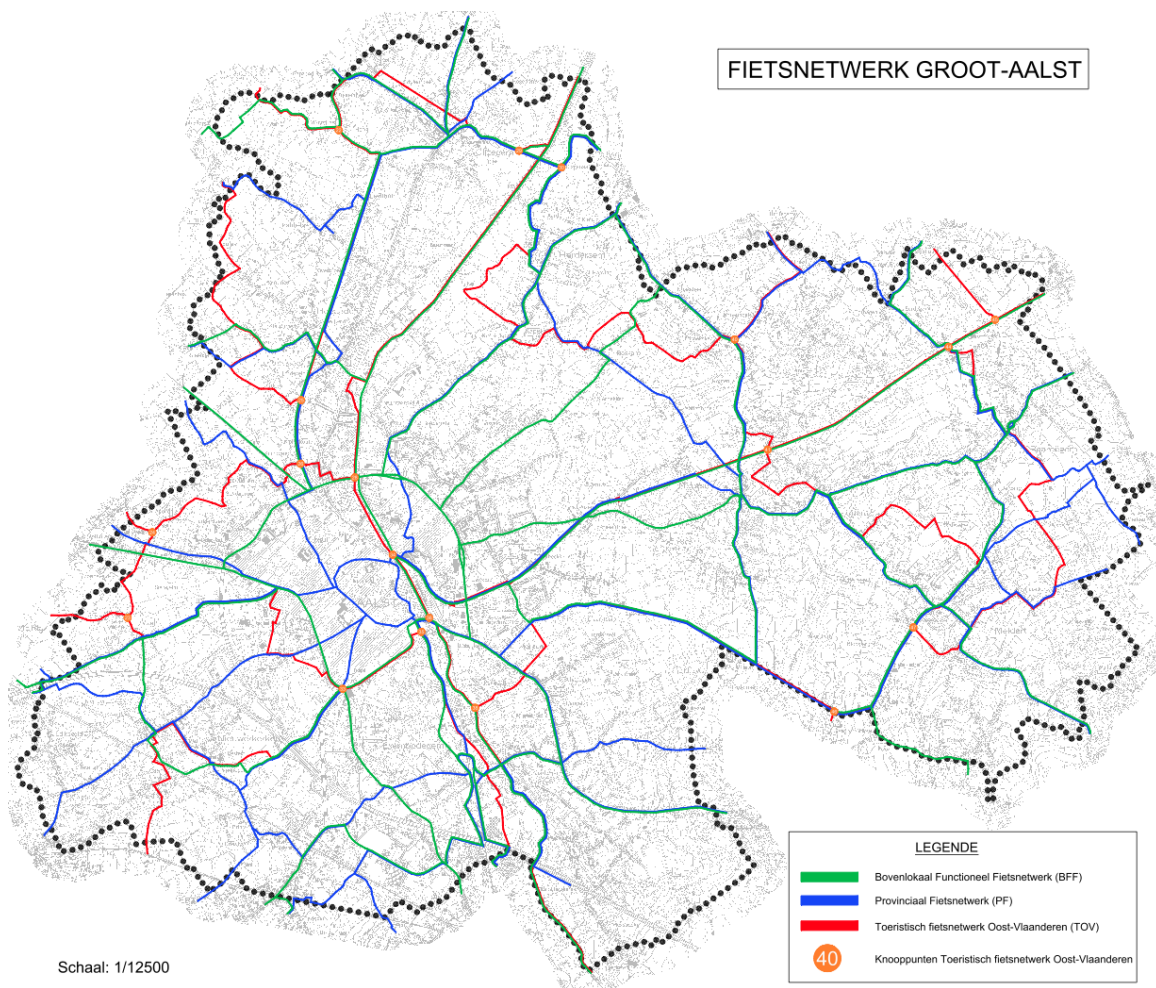
In de binnenstad van Aalst is er daarnaast ook een autovrije gebied aanwezig. Deze zone is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer en bewoners van het gebied en bevindt zich rondom de Grote Markt, waarbij een aantal omliggende straten opgenomen zijn in deze autovrije zone in de binnenstad van Aalst.

Binnen deze zone zijn een groot aantal verschillende functies aanwezig. Hierbij gaat het ondermeer om horeca, handel en publieke functies.



Figuur 8. Voetgangersgebied binnenstad Aalst

In onderstaande figuur wordt het bestaande gecategoriseerde fietsnetwerk van groot-Aalst in kaart gebracht. Dit netwerk geeft zoals reeds aangehaald duidelijk weer dat de voornaamste fietsrelaties gekoppeld worden aan een aantal belangrijke invalssassen alsook aan de Dender. Het lokale en recreatieve netwerk zorgen daarnaast voor een verdere verfijning, zodoende een fijnmaziger netwerk voor langzaam verkeer bekomen wordt. In de binnenstad van Aalst is het duidelijk dat



Figuur 9. Visualisatie van het fietsroutenetwerk voor Aalst

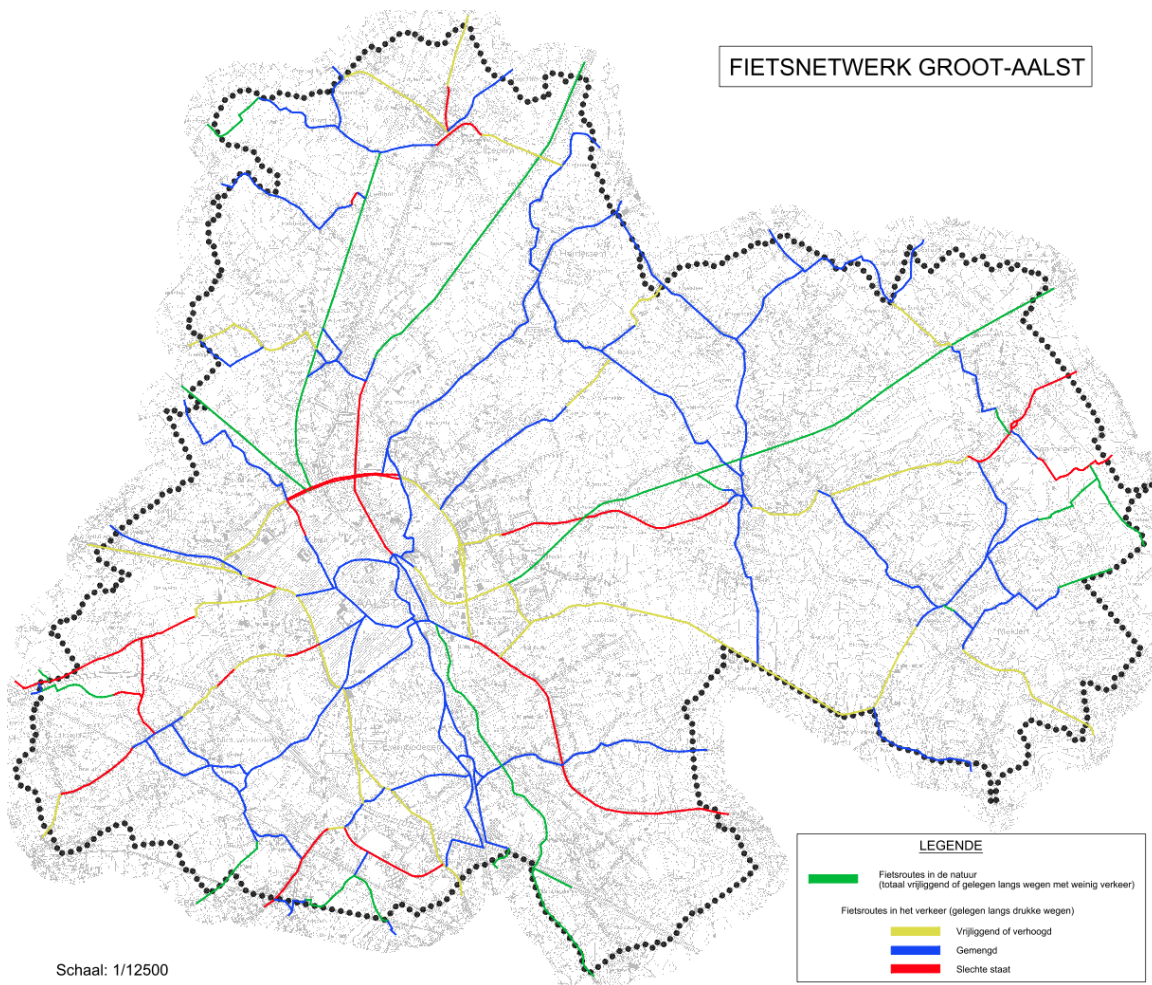
Op basis van het gecategoriseerde netwerk in Figuur 9 is het mogelijk na te gaan in welke staat de gecategoriseerde fietsinfrastructuur is. De toestand van fietsverbindingen heeft een rechtstreekse impact op het comfort en gebruik van deze verbindingen.

In Figuur 10 wordt per segment van het functioneel gecategoriseerde fietsnetwerk aangegeven in welke staat deze zich bevinden, dan wel er sprake is van gemengd verkeer. Op basis van deze figuur is het mogelijk na te gaan op welke locaties de aanwezig fietsinfrastructuur aan een opwaardering toe is of er nieuwe vrijliggende infrastructuur voorzien dient te worden.

Voor Aalst is het duidelijk dat er in de bestaande toestand op diverse locaties sprake is van een fietsinfrastructuur in slechte staat. Hier is het ondermeer duidelijk dat de verbinding die de R41 in het noorden van Aalst maakt tussen oostelijke en westelijke Denderoever (de infrastructuur op het viaduct) in slechte staat is en dus ook weinig comfort biedt aan fietsers.

Het gebruik van de fiets- en voetgangersinfrastructuur in Aalst vormt een zeer belangrijk onderdeel van het toekomstig mobiliteitsbeleid. Aalst is een scholenstad waarbij een groot deel van de studenten gebruik maken van de fiets of te voet naar de school komen. Dit betekent dat het van cruciaal belang is dat de routes waarvan deze fietsers

(en voetgangers) gebruik maken zichtbaar gemaakt worden en ook uitgerust zijn met een goede infrastructuur.



Figuur 10. Analyse van het type en kwaliteit van de fietsvoorzieningen in Aalst

2.4.2. OPENBAAR VERVOER

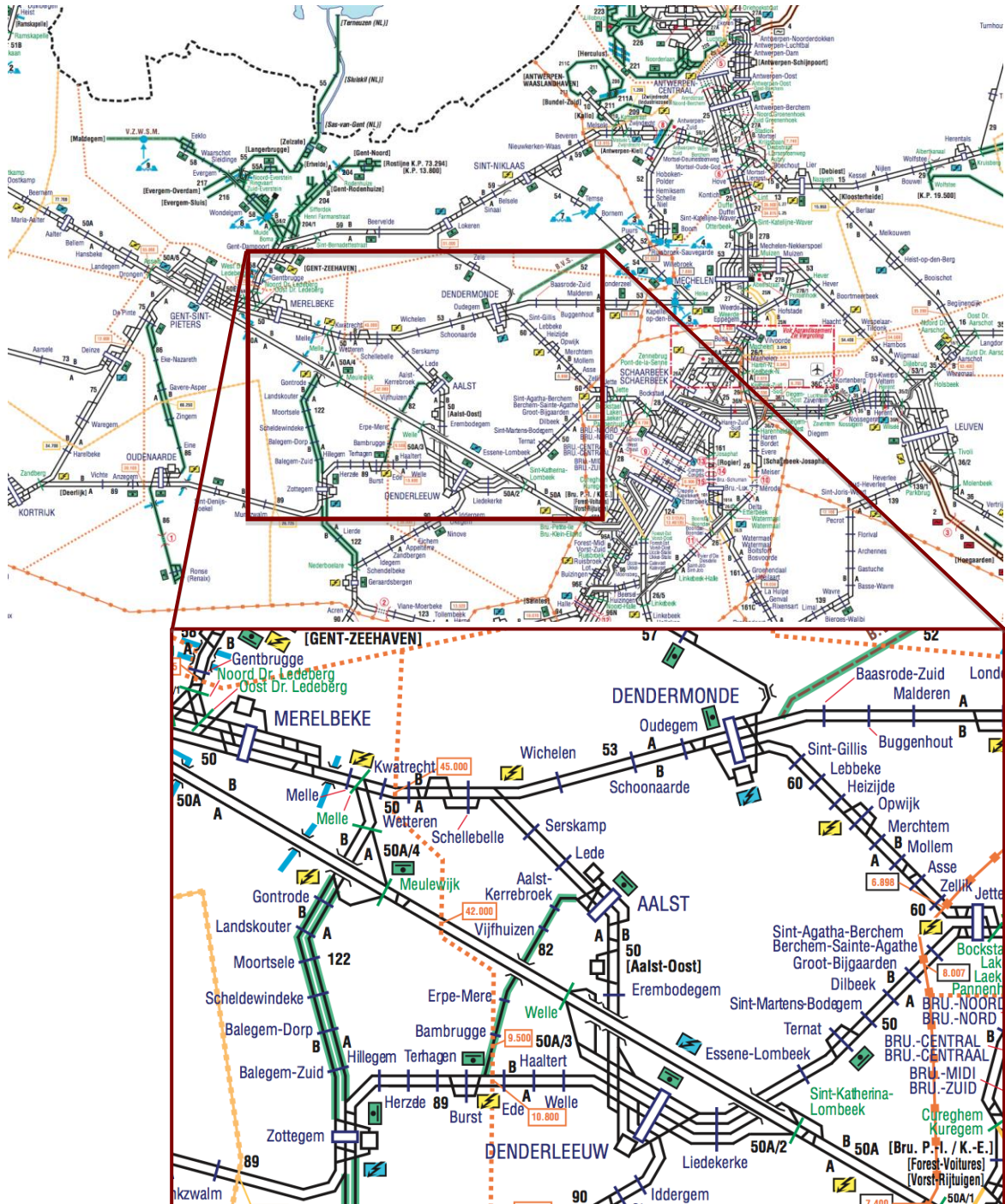
Voor Aalst zijn er twee belangrijke groepen openbaar vervoer van belang, met name het spoorgebonden openbaar vervoer van de NMBS en het busvervoer van De Lijn. Beide groepen hebben elk een eigen netwerk dat op diverse locatie op elkaar is afgestemd, maar weliswaar afzonderlijk van elkaar functioneert.

2.4.2.1. SPOORGEBONDEN OPENBAAR VERVOER - NMBS

Binnen het grondgebied van Aalst bevinden er zich momenteel 2 NMBS-stations, met name dit van Aalst (in de binnenstad) en Erembodegem. Deze twee stations zijn beide gelegen op spoorlijn 50 tussen Denderleeuw en Gent.

Het **NMBS-station van Aalst** heeft binnen de bestaande openbaar vervoerstructuur een belangrijk regionaal karakter, waarbij de diverse verbindingen met Brussel en Gent-Sint-Pieters worden verzekerd. Hier gaat het in de eerste plaats om een aantal IC (intercity) en IR (interregio) verbindingen, die tijdens de ochtend- en avondspits aangevuld worden

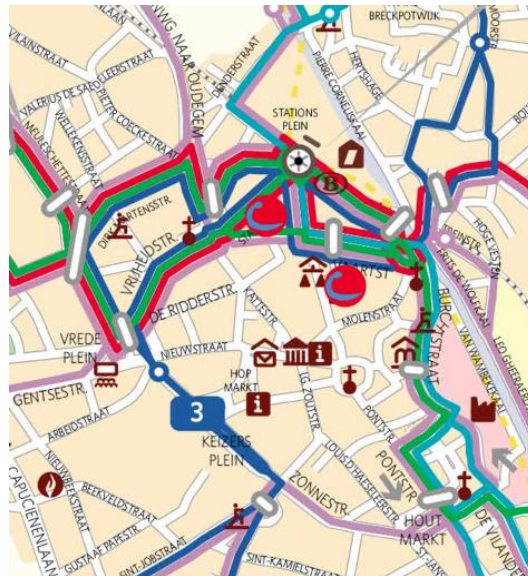
met een aantal P treinen (piekuur) in de richting van Brussel, Gent-Sint-Pieters en Genk. Finaal halteren er ook een aantal L en CR treinen in het NMBS-station van Aalst. Deze stoptreinen hebben hier voornamelijk de eindbestemmingen: Eigenbrakel, Gent-Sint-Pieters en Brussel.



Figuur 11. Spoornetwerk in en rond Aalst

2.4.2.2. OPENBAAR VERVOER – DE LIJN

Naast het openbaar vervoer met de trein wordt er ook door De Lijn een specifieke dienstverlening door middel van buslijnen voorzien in Aalst. Hier is het duidelijk dat er sprake is van een aantal lokale verbindingen alsook verbindingen op een hoger schaalniveau.



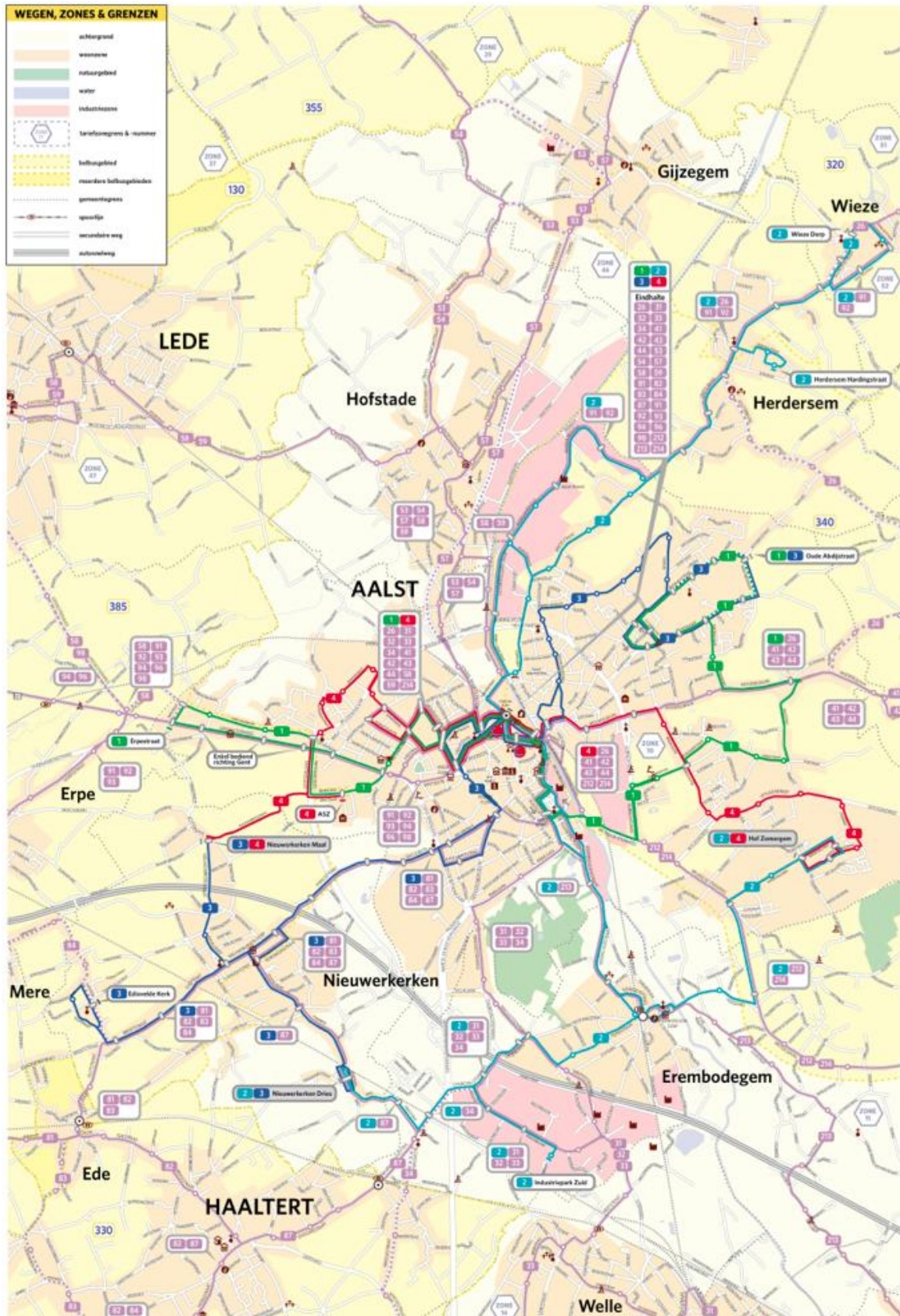
De lokale stadslijnen hebben betrekking op buslijn 1, 2, 3 en 4. Waarbij elk van deze buslijnen de verbinding verzekerd vanuit diverse kernen richting het NMBS-station van Aalst. De overige buslijnen (streeklijnen) in Aalst hebben veelal een bovenlokaal karakter, waarbij er ook een aantal belangrijke verbindingen zijn, waaronder buslijn 53 op de N41, buslijn 94 en 96 op de Gentsesteenweg (N9) alsook buslijn 212 en 214 op de Brusselsesteenweg (N9).

De overige buslijnen verzekeren de bediening van het buitengebied, waarbij deze ook nagenoeg allemaal halteren aan het NMBS-station van Aalst. Hierdoor is het duidelijk dat deze locatie als belangrijkste openbaar vervoerknooppunt binnen Aalst naar voor geschoven kan worden.

Binnen het centrum van Aalst is er een duidelijke routing van de buslijnen aanwezig, waar deze voornamelijk aan de noordzijde van het voetgangersgebied gesitueerd zijn om zo via de Esplanadestraat en Vaartstraat hun weg te vervolgen naar het NMBS-station van Aalst. De Dokter André Sierensstraat vormt hier een belangrijke schakel voor het openbaar vervoer met de bus.

Een ander belangrijk knooppunt in de binnenstad van Aalst situeert zich op het knooppunt van de Dirk Martensstraat-Bert van Hoorickstraat-Koolstraat-Meuleschettestraat. Ook op deze locatie kruisen diverse buslijnen elkaar, waardoor het een belangrijk potentieel knooppunt voor openbaar vervoergebruikers kan zijn aangezien er zich hier ook haltes situeren.

In onderstaande figuur wordt een algemeen overzichtsplan voorzien van het bestaande openbaar vervoernetwerk in Aalst. Hierbij zijn zowel de stadslijnen als streeklijnen zichtbaar en wordt er voldoende inzicht verworven in de bestaande bediening van de diverse deelgebieden rond het centrum van Aalst.

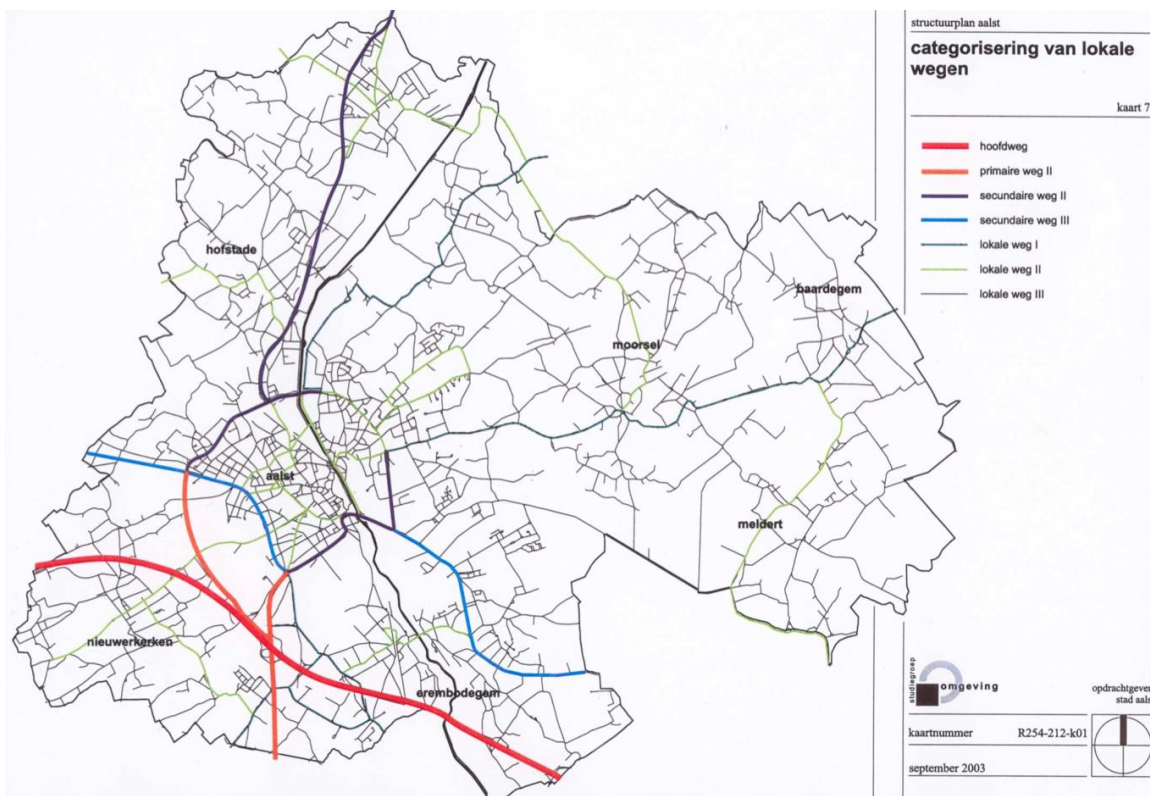


Figuur 12. Openbaar vervoernetwerk voor de regio Aalst (www.delijn.be)

2.4.3. GEMOTORISEERD VERKEER

Een finale doelgroep van het mobiliteitsbeleid voor Aalst betreft het gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt er bijkomende aandacht geschonken aan de netwerken voor personen- en vrachtovervoer.

Eén van de belangrijkste elementen met het oog op de netwerken voor de gemotoriseerde verkeersstromen betreft de huidige wegencategorisering. Deze bepaalt in grote mate de functie die een bepaalde weg binnen het netwerk moet vervullen en met welke verkeersstromen deze geconfronteerd mag worden. Oneigenlijk gebruik van wegen met een specifieke categorie op lokaal niveau, kunnen in veel gevallen wijzen op knelpunten of missing links van het netwerk op bovenlokaal niveau.



Figuur 13. Wegencategorisering Aalst (GRS Aalst - Richtinggevend gedeelte)

Op basis van bovenstaande figuur is duidelijk dat de E40 ten zuiden van de binnenstad van Aalst een onderdeel uitmaakt van het hoofdwegennet. Aansluitend op dit hoofdwegennet zijn er in Aalst twee primaire wegen type II aanwezig. Hier gaat het om de R41 vanaf de E40 tot aan het kruispunt met de Gentsesteenweg (N9) en de N45 vanaf de N9 in zuidelijke richting tot aan de gemeentegrens met Haaltert.

Naast het hogere en primaire wegennet beschikt de stad Aalst op haar grondgebied eveneens over diverse secundaire wegen type II en III. Zo worden de N41 (vanaf de R41 tot aan de gemeentegrens met Dendermonde), de R41 (tussen kruispunt met de N9 en het kruispunt met de Verbrandhofstraat), de R41 (tussen kruispunt met de Brusselsesteenweg (N9) en het kruispunt met de Moorselbaan (N411)) alsook de N9 (tussen kruispunt met de N45 en het kruispunt N1) gecategoriseerd als **secundaire weg**

type II, terwijl de N9 (vanaf het kruispunt met de N45 tot aan de gemeentegrens met Erpe-Mere) en N9 (vanaf het kruispunt met de N9 tot aan de gemeentegrens met Affligem) gecategoriseerd worden als secundaire weg type III.

Finaal worden er binnen het grondgebied van Aalst nog diverse lokale wegen type I, II en III voorzien, waarbij deze respectievelijk een verbindende, ontsluitende of erftoegangsfunctie vervullen. Belangrijk is dat deze lokale wegen in specifieke gevallen een alternatief kunnen vormen voor bestaande wegen op een hoger schaalniveau, waardoor de omvang van de verkeersstromen hier groter is dan wenselijk op deze lokale wegen. Hier is er sprake van sluipverkeer, waardoor nagegaan moet worden op welke manier hier in de toekomst mee omgegaan kan worden.

In het kader van het mobiliteitsplan wordt er voorgesteld om na te gaan op welke manier de aanwezige verkeersstromen op het grondgebied van Aalst ook werkelijk een vertaling zijn van de beoogde functie in de wegcategory, dan wel dat er mogelijk foutief gebruik op zal treden door een ontworpen verkeerssysteem. De manier waarop MINT dit wenst af te toetsen, betreft hier het beschrijven van de verkeersleefbaarheid op basis van de omvang van de verkeersintensiteiten in vergelijking met de gegeven wegcategory. De hiertoe gehanteerde tabel wordt hieronder weergegeven.

Wegcategory	Omschrijving	Theoretische capaciteit (PAE/etm/rijrichting)	Capaciteit ivf leefbaarheid (PAE/etm/rijrichting)	Capaciteit ivf leefbaarheid (PAE/etm) beide richtingen
Primair	omlegging 2x2 beperkt aantal kruispunten	36000	36000	72000
Secundair (hoofdinvalsweg)	2x2 in bebouwde kom groot aantal kruispunten	24000	20000	40000
	2x1 met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	18000	18000	36000
Stedelijke hoofdstraat	2x1 groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	12000	12000	24000
Lokale verbindingsweg OF Interne ontsluitingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	10000	6500	13000
Wijkverzamelweg	2x1 groot aantal kruispunten		4000	8000
Woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		2500	5000
Woonerf			1000	2000

Tabel 3. Capaciteit vs. leefbaarheid (Bron: Wegencategorisering: Stad Gent Dienst Mobiliteit - Leefbaarheids capaciteit: Groep Swartenbroekx, Verkeersmodel Noord-Limburg, 1991)

Met behulp van bovenstaande tabel kan op een relatief eenvoudige manier inzicht verkregen worden of de aanwezige verkeersstromen acceptabel zijn in vergelijking tot de toegekende wegcategory. Het resultaat van deze toetsing is hier tweeledig:

- De **omvang van de verkeersstromen** is **groter** dan toegelaten voor een bepaalde wegcategory. Dit kan leiden tot volgende acties:
 - De functie die de weg in de bestaande verkeersstructuur vervult, komt niet overeen met de functie die er aan deze weg werd toegekend ten aanzien van de wegcategory. Een andere wegcategory van de weg dringt zich op.

Fase 1: Oriëntatienota

- De omvang van het verkeer strookt niet met de visie voor een bepaalde weg, waardoor het noodzakelijk is een gedeelte van het verkeer op deze weg af te leiden naar wegen die wel dit verkeer moeten kunnen dragen. Milderende maatregelen zijn noodzakelijk om het verkeer op de gewenste wegen te krijgen.
- De omvang van het verkeer strookt niet met de visie voor de onderzochte weg, doordat er op het hogere niveau problemen ten aanzien van doorstroming of verkeersafwikkeling zijn. Maatregelen op dit hoger niveau zijn nodig om sluipverkeer op het lagere wegennet te voorkomen.
- De **omvang van de verkeersstromen is lager** dan toegelaten voor een bepaalde wegcategory. Dit kan leiden tot volgende acties:
 - De omvang van het verkeer op dit wegvak strookt met de beoogde functie. Geen bijkomende maatregelen zijn noodzakelijk.
 - Er wordt te weinig verkeer waargenomen op een specifiek wegvak ten gevolge van doorstromings- en verkeersafwikkelingsproblemen. Hierdoor wordt het omliggende (onderliggende) wegennet bijkomend belast. Maatregelen met het oog op het verbeteren van de doorstroming kan ervoor zorgen dat de omvang van het verkeer opnieuw toeneemt en dus het omvang van het verkeer strookt met de beoogde functie. De verkeersdruk in de omgeving neemt af.

Bij het vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst wordt er bijkomende aandacht geschonken aan de uitwerking en actualisering van de wegcategory. Hierbij is het immers denkbaar dat specifieke voorstellen ten aanzien van verkeerscirculatie, parkeerroutering, enzovoort ook hun impact zullen hebben op de beoogde wegcategory en als dusdanig ook kunnen betekenen dat een bepaalde weg een andere functie op lokaal of bovenlokaal niveau moet gaan vervullen.

3. VISIE ACTOREN

Met het oog op de beschrijving van de visie van de verschillende bovenlokale en lokale beleidsactoren alsook andere belanghebbenden, werd er op de eerste GBC van 22 januari 2013 aan alle actoren gevraagd hun visie omtrent het mobiliteitsbeleid van Aalst te omschrijven.

De omschrijving van deze visie werd verzameld met behulp van een door het studie bureau MINT opgemaakte sjabloon (dit kan teruggevonden worden in bijlage 8.3), zodoende een gestructureerde visie per actor verzameld kon worden. Hieronder wordt de aangeleverde visie per (beleids-)actor integraal opgenomen in de Oriëntatienota met het oog op een goede omschrijving van de heersende aandachtspunten, knelpunten en potenties voor het toekomstig mobiliteitsbeleid vanuit elke mogelijke belanghebbende.

3.1. DE STAD AALST

3.1.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Conform het Gemeentedecreet, beoogt de stad Aalst als lokale overheid om op het lokale niveau bij te dragen tot het welzijn van de burgers en tot de duurzame ontwikkeling van het gemeentelijk gebied.

In Vlaanderen steunt de bevoegdheid van het lokaal bestuur niet onmiddellijk op een concrete lijst van opdrachten en taken, doch veel meer op het algemeen beginsel (dat ook in de grondwet is opgenomen) dat gemeenten instaan voor alle zaken van gemeentelijk belang waar ze voor de verwezenlijking ervan alle initiatieven kunnen nemen. De gemeenten oefenen ook de bevoegdheden uit die hen door of op basis van wetten of decreten zijn toevertrouwd.

Het gemeentedecreet formuleert het verder als volgt:

“De gemeenten verzekeren een burgers nabije, democratische, transparante en doelmatige uitoefening van de gemeentelijke bevoegdheden. Ze betrekken de inwoners zo veel mogelijk bij het beleid en zorgen voor openheid van bestuur.”

Een gemeentebestuur is samengesteld uit een gemeenteraad, het college van burgemeester en schepenen en de burgemeester. De gemeenteraad is de rechtstreeks verkozen volksvertegenwoordiging en het beleidsorgaan bij uitstek in de gemeente. De raad houdt zich bezig met de toekomst van de lokale ontwikkeling: welke koers moet de gemeente varen? Een gemeenteraad bestuurt op hoofdlijnen. De gemeenteraad heeft ook een belangrijke controle-opdracht: de raad oefent toezicht uit op het college. Het college van burgemeester en schepenen is het dagelijks politiek bestuur van de gemeente. Het is verantwoordelijk voor het proces van beleidsontwikkeling en de controle en het toezicht op het ambtelijk apparaat. De burgemeester is het hoofd van de gemeente, maar hij is ook de vertegenwoordiger van de centrale overheid in de gemeente.

In algemene termen kunnen we een onderscheid maken tussen drie soorten opdrachten voor gemeenten.

1. Loutere uitvoeringsopdrachten:

Loutere uitvoeringsopdrachten zijn opgelegd door centrale overheden aan lokale besturen zonder dat die beleids- of appreciatieruimte hebben bij de uitvoering van deze opdrachten. Voorbeelden daarvan zijn het afleveren van rijbewijzen, allerlei attesten, de burgerlijke stand, studiebeurzen, pensioenaanvragen, landbouwtellingen,... Het gaat hier in feite om verplicht uit te voeren taken of medebewindstaken.

2. Opdrachten van 'gemengd belang':

Deze opdrachten worden door centrale overheden opgelegd, maar bij de concrete invulling is er een stuk beleidsruimte voor gemeenten. Maatwerk is dus binnen bepaalde grenzen wel mogelijk. Enkele voorbeelden: bibliotheekbeleid, milieubeleid, ruimtelijke ordening, enzovoort. Meestal zijn deze taken gekoppeld aan subsidies.

3. Opdrachten van zelfbestuur:

Hier speelt de beleidsvrijheid van de gemeenten ten volle. Ze bepalen zelf of en hoe ze opdrachten en taken aanpakken. Initiatieven om wijkinfrastructuur op te richten zijn daar een voorbeeld van. Het gaat om zelfstandige gemeentelijke bevoegdheden die ook volledig gefinancierd worden door de eigen gemeentelijke financiële middelen.

Benadering vanuit een visie op lokaal besturen

1. Het lokaal bestuur als dienstverlener:

Tachtig procent van wat gemeenten dagelijks doen, is dienstverlening: producten en diensten leveren aan burgers, organisaties en bedrijven. Soms is de gemeente de enige aanbieder (monopoliepositie), maar het gaat vooral over essentiële diensten in het dagelijks leven van mensen.

2. Het lokaal bestuur als bevoegd gezag:

Dit is de gemeente in de 'klassieke' overheidsrol. De gemeente heeft de bevoegdheid om bindende beslissingen te nemen over rechten en plichten van burgers en organisaties. In deze rol moet de gemeente vaak tegenstrijdige belangen tegen elkaar afwegen. De gemeente moet ordening brengen in de lokale samenleving. Bijvoorbeeld beslissingen nemen over welke gronden voorbehouden worden voor wonen, voor economische activiteiten, voor natuur, voor openbare functies. Of beslissen hoe men de veiligheid van de inwoners waarborgt of hoe men het verplaatsingsgedrag van burgers ordent.

3. Het lokaal bestuur als regisseur van maatschappelijke ontwikkelingen:

Hierbij gaat het om de gemeente in de rol van organisator, bedenker, bemiddelaar, coördinator en initiator van activiteiten in de plaatselijke samenleving. Hier liggen kansen voor de gemeente om haar rol in de samenleving te veranderen en te herdefiniëren. De kerntaak moet veel meer gericht worden op het sturen en regisseren van trends in de samenleving – de goede bevorderen, de slechte tegengaan. Daarbij maakt de overheid die boven de samenleving staat, plaats voor een overheid die te midden van vele lokale en streekgebonden actoren haar actieve en gezaghebbende rol speelt.

Benadering vanuit de beleidsdomeinen

1. Inhoudelijke beleidsterreinen:

Het lokale veiligheidsbeleid: van oudsher de primordiale taak van de gemeenten. Het gaat om politie, brandweer, rampenplanning, bestrijding van criminaliteit en vandalisme, preventiebeleid,...

De burgerzaken: bevolking, burgerlijke stand, militie, nationaliteit, rijksregister, pensioenaanvragen, rijbewijzen, reispassen,... De taak van de gemeente is om hier het basisloket te zijn voor de hele overheid.

De grondgebonden materies: ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeer en mobiliteit, grondbeleid, milieu, natuur, beheer van het publieke domein, groenvoorzieningen, openbare werken, rioleringsbeleid, waterbekkenbeheer,...

De welzijnsmateries: het sociale beleid van de gemeente waaronder asielzoekers, huisvesting, ouderenbeleid, gezinsbeleid, bijzondere jeugdzorg, lokaal sociaal beleid, gezondheidsbeleid, drugpreventie, de taken en opdrachten van het OCMW,...

Vrijtijdsbeleid: we gebruiken vrije tijd hier in een zeer brede betekenis, namelijk alles wat te maken heeft met overdracht van kennis, waarden, normen, zowel in de verplichte als de vrije tijd. Hieronder vallen dan: onderwijs, sport, cultuur, jeugd, educatie, toerisme (culturele aspecten), monumentenzorg, architectuurbeleid (bouwmeester), emancipatiebeleid, erediensten, ontwikkelingssamenwerking, (etnisch-cultureel) diversiteitsbeleid, internationale samenwerking, enzovoort.

De economische materies: het hele terrein van de lokale economie. Handel, industrie en bedrijven, zelfstandige ondernemers (middenstanders), landbouw, openbare markten, plaatselijk werkgelegenheidsbeleid, havenbeleid, economische aspecten van toerisme, nutsvoorzieningen (elektriciteit, gas, water, kabeltelevisie,...), enzovoort.

2. Interne ondersteunende functies (vijf horizontale taakgroepen):

Personeelsbeleid: human resources management, aanwervings- en bevorderingsbeleid, vorming en opleiding van de medewerkers, personeelsbeoordeling, loonbeleid, uitvoering wet welzijn op het werk, enzovoort.

Financieel beleid: budget, rekening, belastingen (fiscaal beleid of inkomstenbeleid), liquiditeitenbeleid, kostprijsberekeningen, tarievenbeleid, beleggingsbeleid, enzovoort.

Technisch beleid: technische diensten, openbare werken, enzovoort.

Interne bestuursfunctie: de beleidsvoorbereiding waarin verschillende taken worden samengebracht, onder andere. juridische zaken, informatica, overheidsopdrachten,... maar vooral coördinatie en strategische planning voor de hele organisatie.

Communicatie: zowel intern als extern.

Contactpersonen de stad Aalst

Naam: Dylan Casaer – Schepen van Personeel en Mobiliteit

TEL: 053-73.20.14

Email: dylan.casaer@aalst.be; schepencasaer@aalst.be

Naam: Dirk Auwelaert – Verkeerskundige dienst Mobiliteit

TEL: 053-73.25.10

Email: dirk.auwelaert@aalst.be

Naam: Kurt Van Impe – Verkeerskundige dienst Mobiliteit

TEL: 053-73.25.11

Email: kurt.vanimpe@aalst.be

3.1.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

3.1.2.1. INLEIDING

Er wordt voorgesteld om het mobiliteitsplan Aalst te ontwikkelen onder de titel: ***“Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid voor een dynamische en vitale stad.”***

Aalst groeit en verandert. Dat heeft ook gevolgen voor de mobiliteit in en om onze stad. Dichtslibbende verkeersnetwerken wegen op de economische dynamiek en kunnen een bedreiging zijn voor de vitaliteit van deze stad.

Binnen de groei, ligt er ontegensprekelijk een belangrijke uitdaging bij mobiliteit. Niet alleen moet het mobiliteitsplan anticiperen op de toekomstige ontwikkelingen. Het moet ook omgaan met de opgaven en problemen die zich vandaag de dag stellen.

Het groeiend autogebruik (waar een lokale overheid weinig impact op heeft), in combinatie met de verdere verdichting en ontwikkeling van de stad, zet de bereikbaarheid van de stad (verder) onder druk. Willen we Aalst én bereikbaar én (zowel sociaal als economisch) leefbaar houden, zal er een balans moeten gezocht worden tussen de gewenste bereikbaarheid van de stad voor de verschillende vervoersmodi en de ruimtelijke ontwikkelingen.

Volgende hoofdprincipes worden voorgedragen om de ambities te realiseren:

1. Bewustwording in mobiliteit staat voorop. De inwoners worden positief gestimuleerd en gesensibiliseerd omtrent duurzame mobiliteit.
2. Gebiedsgerichte uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Daarin wordt een onderscheid gemaakt in de binnenstad, oudere en nieuwere stadsdelen, deelgemeenten, bedrijventerreinen en zones van openbaar nut.
3. Stimuleren van het fietsgebruik door het verhogen van comfort, verbeteren van de herkenbaarheid van hoofdfietsroutes en bovenlokale routes en aanleg van ontbrekende schakels.

4. Het waarborgen van de autobereikbaarheid door geleiding van het autoverkeer. Voor de bereikbaarheid van het centrum krijgt bestemmingsverkeer prioriteit boven doorgaand verkeer. Gezocht wordt naar goede overstapmogelijkheden (auto-fiets/OV) aan de rand van de stad voor binnenstadbezoekers die langer verblijven. Daarnaast streven we ook naar het optimaliseren van de bestaande infrastructuur.
5. Het aanwezige openbaar vervoer (bus en trein) een grotere bijdrage laten leveren aan de interne en externe bereikbaarheid van Aalst.
6. Het waarborgen van de bereikbaarheid van de tewerkstellingszones (bedrijvzones) voor personen- en goederenverkeer.

Het mobiliteitsplan dient uit te gaan van een 'ketenbenadering'. Dat impliceert dat er niet geredeneerd wordt vanuit afzonderlijke netwerken, maar wel één netwerk, waarbij de verschillende vervoersmodi niet naast elkaar opereren, maar elkaar versterken.

Deze hoofdlijnen moeten leiden tot een grotere betrouwbaarheid van de verkeerssystemen en een voorspelbare en aanvaardbare deur-tot-deur reistijd voor de verschillende modi.

De beoordeling van het mobiliteitsplan moet gebeuren in functie van het wensbeeld: waar wil Aalst over 15 jaar staan op het vlak van verkeer en mobiliteit.

Het mobiliteitsplan wordt een strategisch beleidsplan op hoofdlijnen!

3.1.2.2. VOETGANGERS

Doelstellingen en aandachtspunten

Te voet gaan is de meest natuurlijke, goedkoopste en properste manier om ons te verplaatsen. Voetgangers zijn een belangrijke groep verkeersdeelnemers. Finaal is iedere weggebruiker bij het begin en/of einde van zijn/haar verplaatsing voetganger.

Bij het ontwerp van infrastructuur moeten de behoeften van de minder mobiele en/of minder zelfstandige weggebruikers het uitgangspunt zijn. Een openbaar domein dat tegemoet komt aan de noden van deze doelgroep, maakt dat het openbaar domein ook voor alle andere gebruikers het nodige comfort en gebruiksgemak verschaft. De toenemende vergrijzing en daar op inspelende mobiliteitstrends (bv. elektrische driewielers) onderschrijven het voorgaande.

Een voetganger beleeft de openbare ruimte veel bewuster dan andere verkeersdeelnemers. Behalve zich verplaatsen, verblijft de voetganger in zekere zin ook in de openbare ruimte. Naast de kwaliteit van de fysieke inrichting van voetgangersinfrastructuur, moet er ook aandacht zijn voor de 'belevingswaarde'. Op aantrekkelijke routes is de voetganger bereid langere afstanden af te leggen. De gangbare grens van 10 tot 15 minuten, kan daardoor worden opgerokken tot 20 minuten.

Omwille van de beperktere actieradius van de voetganger, is het nuttig om te voorzien in 'rustplekken'. Op die manier wordt niet alleen de actieradius potentieel vergroot, maar

biedt men ook plekken aan waar mensen elkaar (spontaan) kunnen ontmoeten dan wel afspreken.

In de winkel-wandelstraten moet een aangenaam voetgangersklimaat gewaarborgd worden. Dat betekent onder andere dat de beleving van handelszaken in de tijd gelimiteerd moet worden door een striktere toepassing van de venstertijden.

Knelpunten

Momenteel bestaat er geen volledig inzicht in de voetgangersstromen in stad en/of deelgemeenten. In het stadscentrum zijn er een aantal belangrijke voetgangersrelaties tussen het station (trein/bus), centrumhaltes De Lijn en onderwijsinstellingen. Op deze voetgangersrelaties zijn er een aantal knelpunten ten gevolge van de barrièrewerking van verkeersinfrastructuren (Zeshoek, Esplanadeplein, Werfplein, Keizersplein,...).

Daarnaast zijn er belangrijke voetgangersstromen tussen parkeervoorzieningen in het centrum. Ook op deze relaties zijn er knelpunten die ontstaan ten gevolge van de barrièrewerking van de verkeersinfrastructuur.

De belevingswaarde wordt sterk ondermijnd door de huidige kwaliteit van het openbaar domein. Straten en pleinen worden nog te sterk gedomineerd door het gemotoriseerd verkeer (zowel rijdend als stilstaand).

Op 'netwerkniveau' stellen we vast dat de fijnmazigheid die een voetganger verwacht, niet altijd aanwezig is. Het beperkt aantal verbindingen tussen de Aalsterse linker- en rechteroever (van de Dender) heeft bijvoorbeeld een negatieve impact op het voetgangersbereik.

Voetpaden worden (net als fietspaden trouwens) in Aalst niet zelden gezien als een deel van de openbare ruimte waar men (schaamteloos) de auto kan parkeren.

's Avonds is Aalst niet bepaald een levendige stad te noemen. Vooral tijdens de wintermaanden geven een aantal centrumstraten een verlaten indruk. Dat heeft een negatieve impact op het welbehagen van de gebruikers, waardoor de leegte in deze straten nog versterkt wordt.

In de deelgemeenten is de verkeersproblematiek minder complex. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar de schoolomgevingen en de looproutes van/naar de scholen. Ondanks de beperkte verplaatsingsafstanden en het minder drukke verkeersbeeld, zien we ook hier een grote auto-gerichtheid, waarbij de auto tot vlak bij de schoolpoort kan komen. Op die manier wordt het veiligheidsgevoel van voetgangers en fietsers negatief beïnvloed.

Potenties

De compactheid van het centrum, draagt er toe bij dat de nabijheid van heel wat functies en voorzieningen groot is. Heel wat verplaatsingen kunnen te voet gedaan worden.

Een kwaliteitssprong in de inrichting van het openbaar domein (straten en pleinen) zal bijdragen tot de belevingswaarde en indirect een positieve impact hebben op verplaatsingen te voet.

Bewoners en gebruikers van de openbare ruimte hebben heel wat kennis over hun directe woonbuurt of de buurt die ze dagelijks functioneel gebruiken. Deze kennis moet aangewend worden om het 'voetgangersnetwerk' te versterken en/of de belevingswaarde ervan te verhogen (bv. olifantenpaadjes degelijk uitrusten, doorsteken versterken,...).

Aalst is gekend als scholenstad. Het woon-schoolverkeer is een belangrijke factor in de dagdagelijkse verkeersproblematiek.

Kwalitatieve en aantrekkelijke looproutes tussen het station (bus/trein), centrumhaltes en de scholen kunnen op termijn een positieve invloed hebben in de ketenmobiliteit.

3.1.2.3. FIETSERS

Doelstellingen en aandachtspunten

De uitdaging moet er in bestaan om het aandeel van de fiets in de woon-werkverplaatsing, maar vooral de woon-schoolverplaatsingen te verhogen. Daarbij moet het gemiddelde van de centrumsteden (35 procent) in eerste instantie richtinggevend moet zijn.

Behalve infrastructuur, moet er ook werk gemaakt worden van een positief imago (fietscultuur). Fietsen moet hip en trendy worden.

Het ruimtelijk beleid moet gericht zijn op nabijheid. Op die manier wordt de autoafhankelijkheid minder groot en groeien de kansen voor alternatieve modi.

Knelpunten

Het fietsklimaat wordt in Aalst negatief gepercipieerd. Uit de stadsmonitor 2011 blijkt dat de tevredenheid over het aanbod en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen laag scoort.

Dat vertaalt zich ook in het fietsgebruik. Volgens de stadsmonitor 2011 verkiest slechts 23 procent regelmatig de fiets voor de woon-werk en woon-schoolverplaatsing. Dat is ruim 12 procent lager dan het gemiddelde voor de centrumsteden.

Het grootste knelpunt situeert zich aan de aanbodzijde. Er zijn wel een aantal fietsverbindingen tussen de deelgemeenten en Aalst, maar slechts een beperkt deel daarvan is in overeenstemming met de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Langs de radiale gewestwegen zijn de fietsvoorzieningen ondermaats. Dat weegt uiteraard op het effectieve fietsgebruik. Wanneer het fietsgebruik bovendien minder snel groeit dan de totale mobiliteit, blijft men kampen met een laag aandeel van deze vervoerwijze in de totale mobiliteit.

Net als voor het gemotoriseerd verkeer, moet er aandacht zijn voor het parkeren of stallen van de fiets bij het begin of eind van de verplaatsing. Met uitzondering van een aantal plekken in het stadscentrum en bij een aantal sociaal-culturele voorzieningen, is er vandaag de dag geen aandacht voor fietsparkeren.

Potenties

Het oplossend vermogen van de fiets wordt hoog ingeschat. Heel wat dagdagelijkse interne en externe verplaatsingen situeren zich op fietsbare afstand. De fiets is een serieus alternatief voor verplaatsingen tot 7 kilometer. De komende jaren verwachten we bovendien nog een belangrijke groei van het aandeel elektrische fietsen. Dat, in combinatie met de uitbouw van hoogwaardige fietsvoorzieningen, verhoogt het potentieel voor fietsverplaatsingen, waarbij de verplaatsingsafstanden kunnen opgerokken worden tot 10 à 12 kilometer.

Het fietsbeleid (en voetgangersbeleid) is dé sector waar een stad op het gebied van mobiliteit het verschil kan maken voor de bewoners en bezoekers.

De aanwezigheid van een lokale afdeling van de Fietsersbond, kan als partner een troef zijn voor de imagovorming en de ontwikkeling van de fietscultuur. Voorwaarde is natuurlijk wel dat Aalst de inhaalbeweging op het vlak van fietsinfrastructuur daadwerkelijk kan inzetten.

Een voordeel is dat de stad Aalst bij de uitbouw van het fietsnetwerk ten volle kan inzetten op kwaliteit door toepassing van de aanbevelingen en richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. De inspanningen op dat vlak mogen niet versnipperd worden, maar moeten uitgaan van een planmatige aanpak, waarbij de routes met de grootste potenties prioritair gerealiseerd worden.

Aalst heeft op dit vlak zeker nog een belangrijke groeimarge en moet die ook ten volle benutten.

De komende jaren worden heel wat ruimtelijke ontwikkelingen (bedrijventerreinen, Tragelsite, stedelijke woongebieden) in de steigers gezet. Deze ontwikkelingen moeten aangegrepen worden om een pro-actief duurzaam mobiliteitsbeleid te introduceren. Dat betekent dat er op deze ontwikkelingen moet ingespeeld worden en er voor gezorgd moet worden dat de autoafhankelijkheid van en naar deze zones minder groot wordt.

3.1.2.4. OPENBAAR VERVOER

Doelstellingen en aandachtspunten

Onder openbaar vervoer dient zowel bus als trein begrepen te worden.

De rol van het openbaar vervoer mag niet verengd worden tot haar 'sociale functie'. Daarmee wordt bedoeld dat het openbaar vervoer niet alleen bedoeld is als vervoersalternatief voor bewoners of bezoekers die zich niet per auto, per fiets of te voet willen of kunnen verplaatsen.

Het openbaar vervoer moet ook een belangrijke functie vervullen in de bereikbaarheid van de stad. Vooral tijdens de spitsuren kan het openbaar vervoer een prominente rol vervullen in het vervoerssysteem voor de stad Aalst.

In de huidige omstandigheden (bv. ten gevolge van congestie) is dat laatste geen evidentie.

Knelpunten

De voorbije jaren werd het aanbod openbaar vervoer (basismobiliteit) uitgebreid. Dat heeft ook geleid tot een toename van het aantal reizigers. Alleen is deze groei minder groot dan de totale groei van de mobiliteit, waardoor de impact onvoldoende groot is om de groei van het autoverkeer af te remmen.

Het openbaar vervoer rijdt zich vandaag trouwens vast in de structurele files die zich dagelijks manifesteren in Aalst. Dat weegt uiteraard zwaar op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Gebruik van de bus levert voor de gebruiker geen voordeel op.

De doorstroming van het busverkeer verloopt niet alleen moeizaam op de invalswegen. Ook in de stad kampt De Lijn met aanzienlijke doorstromingsproblemen.

Zolang men de rol van openbaar vervoer terugbrengt tot de 'sociale functie', wordt het niet eenvoudig een kader te ontwikkelen dat prioriteit geeft aan het openbaar vervoer. Bewoners en bezoekers moeten zich bewuster worden van het feit dat het openbaar vervoer een ruimere functie heeft dan de bestrijding van 'vervoersarmoede'.

Het huidige openbaar vervoer aanbod is stervormig georganiseerd, waarbij het busstation in de Dr. André Sierenstraat hét OV-knooppunt is. De vraag rijst of dit exploitatiemodel in het kader van de ketenbenadering het beste concept is. Is het treinstation als ankerpunt en knooppunt van stads- en streeklijnen noodzakelijk of kunnen stads- en streeklijnen ook elders verknoopt worden (Espladeplein, Colinetplein, Houtmarkt, Vredeplein,...).

In de meer rurale gebieden moet meer aandacht besteed worden aan de looproutes van en naar halten. Momenteel is het uitrustingsniveau van heel wat straten in het buitengebied beperkt, waardoor openbaar vervoerreizigers soms op de straat moeten wandelen van en naar de halte. Ook het uitrustingsniveau van de halten moet naar een hoger niveau gebracht worden. Een verharding en haltepaal volstaan (terecht) niet meer om de wachtende reiziger tevreden te stellen.

Potenties

De bereikbaarheid van Aalst komt steeds zwaarder onder druk te staan. Hoewel de bewustwording hiervan zich nog in een premature fase zit, kan deze bewustwording kansen bieden voor het openbaar vervoer.

Zoals eerder al aangegeven is Aalst een scholenstad en wordt het verkeersbeeld sterk beïnvloed door deze functie. Daarnaast herbergt de stad Aalst nog heel wat sociale en dienstverlenende functies.

Het huidige exploitatiemodel (stervormig) heeft een aantal nadelen en beperkingen. Een aangepast exploitatiemodel, gebaseerd op het corridorconcept, kan mogelijks een groter potentieel aanspreken.

Hoewel het aanbod op de spoorlijn 82 de voorbije jaren gestaag teruggeschoefd werd, zijn we er van overtuigd dat er voor deze lijn een groter potentieel aanwezig is dan aangenomen wordt. Ook hier kunnen de grootschalige infrastructuurwerken een opportuniteit zijn om deze spoorlijn nieuw leven in te blazen.

Net als voor de modus fiets, moet ook het openbaar vervoer pro-actief anticiperen op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen om de autoafhankelijkheid van en naar deze ontwikkelingszones te verminderen.

3.1.2.5. GEMOTORISEERD VERKEER

Doelstellingen en aandachtspunten

Autobereikbaarheid is en blijft een essentieel onderdeel voor de bereikbaarheid van Aalst.

De dynamiek van de economie is afhankelijk van een goede interne en externe bereikbaarheid.

Het beleid mag niet louter gericht zijn op een infrastructuurplanning die gericht is op het oplossen van knelpunten in verbindingen. De infrastructuur moet ten dienste staan van ruimtelijke-economische ontwikkelingen en uitdagingen die op ons afkomen.

De hamvraag daarbij is: aan welke kenmerken/randvoorwaarden moeten de mobiliteitsnetwerken voldoen om bij te dragen aan een economisch en sociaal-maatschappelijk vitaal Aalst.

Het goed functioneren van de netwerken moet gepaard gaan met een hoge kwaliteit van leefbaarheid en veiligheid als randvoorwaarde om een aangenaam woon- en leefklimaat te garanderen.

Knelpunten

De verkeersproblemen waar Aalst mee geconfronteerd wordt, zijn niet alleen een gevolg van wegwerkzaamheden of van incidentele aard. Op normale weekdays zijn de problemen structureel van aard. Dit is een gevolg van de dichtslibbing van de bovenlokale verkeersaders.

De verzadiging van het verkeersnetwerk in en om Aalst bereikt of overschrijdt haar limieten wat ontegensprekelijk nefast is voor de interne en externe bereikbaarheid. Vooral de verkeersdoorstroming op de ring R41-N9 verloopt bijzonder moeizaam en dit niet alleen tijdens de spitsuren.

Tijdens de spitsuren heeft dit een belangrijke weerslag op de radialen (wachtrijopbouw, verliestijden) en het onderliggende wegennet (sluipverkeer).

Er dient wel opgemerkt dat het verkeersbeeld op schooldagen en vakantiedagen sterk verschilt.

Een niet-limitatieve opsomming van concrete knelpunten voor een aantal deelgebieden:

Aalst-centrum

- Verkeersdoorstroming as Boudewijnlaan-Siesegemlaan
- Verkeersdoorstroming as Albrechtlaan-Burgemeestersplein-Parklaan
- Verkeersdoorstroming as N405-Ninovesteenweg (De Haring)
- Verkeersdoorstroming as Leo de Béthunelaan-Capucienelaan-Gentsesteenweg
- Verkeersdoorstroming Brusselsesteenweg/Brusselbaan stadinwaarts
- Verkeersdoorstroming Gentsesteenweg (N9) stadinwaarts
- Sluipverkeer maas N405-N9 door de kern van Erembodegem
- Sluipverkeer via Merestraat tussen R41 en N9
- Sluipverkeer in de maas N46-N9-R41 doorheen Nieuwerkerken (Blauwenbergstraat, Brechtstraat-Nieuwerkerken-Dorp-Kwalestraat)
- Sluipverkeer tussen Haaltert en Aalst via Hoezekouterdreef en Kareelstraat
- Doorgaand verkeer doorheen het centrum ten gevolge van de moeizame verkeersdoorstroming op de R41-N9
- Sluipverkeer in de maas Boudewijnlaan-Sint Annalaan-Gentsesteenweg (Ledebaan, Welvaartstraat,...)
- Verkeersafwikkeling knooppunt Werfplein-Sint-Annabrug
- Verzadiging rotondes De Haring, Albatros, Heilig Hart (tak Oost)

De impact van de dagelijkse files op de E40 (zone Affligem-Aalst-Erpe Mere) op het verkeersnetwerk in de regio Aalst is vandaag onvoldoende duidelijk, maar algemeen wordt aangenomen dat ook deze negatief inwerken op de verkeersproblematiek waar Aalst mee geconfronteerd wordt.

Gelet op de ligging van de E40 (ten zuiden van Aalst en de deelgemeenten), dient de vraag gesteld of deze niet eerder moet gezien worden als de basis van een 'kamstructuur' voor Aalst, waarbij ook de op- en afritten Affligem (Aalst Oost) en Erpe-Mere (Aalst-West) een rol moeten vervullen in de netwerkstructuur.

Deelgemeenten

In de Faluintjesgemeenten (Baarddegem, Moorsel, Herdersem en Meldert), die gekenmerkt worden door verspreide (lint)bebouwing (rasterlandschap), situeren de problemen zich vooral op het niveau van onaangepast verkeersgedrag (snelheid).

Het uitrustingsniveau van de straten in deze deelgemeenten is in vele gevallen minimaal.

In Baarddegem is vooral de lamentabele staat en het uitrustingsniveau van de gewestweg N411 problematisch.

De doortocht van de Grote Baan in Herdersem is zwaar belast. Door de ligging ten opzichte van het bedrijventerrein Wijngaardveld en bedrijven in omliggende gemeenten, is het aandeel zwaar verkeer in deze kern niet onbelangrijk.

Het woon- en zorgcentrum Denderrust is, samen met betoncentrale De Rycke, een belangrijke verkeersgenererende functie binnen deze kern.

In de deelgemeenten Hofstade en Gijzegem speelt de barrièrewerking van de N41-N406 een belangrijke rol. Een aantal kruispunten op de N41 te Hofstade werden weerhouden als gevaarlijk punt in het kader van TV 3V. Hofstade maakt daarnaast deel uit van het regionaalstedelijk gebied Aalst. Een deel van de taakstelling inzake wonen, zal in deze deelgemeente opgevangen worden.

De doortocht van de N406 te Gijzegem en de intensiteit en samenstelling van het verkeer dat gebruikt maakt van deze doortocht legt een zware hypotheek op de verkeersleefbaarheid. Het woon- en zorgcentrum Sint Vincentius a Paulo en de onderwijsinstelling Sint Vincentius zijn belangrijke verkeersgenererende functies. Dat heeft vooral gevolgen voor de verkeersbelasting in de Pachthofstraat en aangrenzende straten. Ten gevolge van beperkende maatregelen (tonnagebeperking) in de buurgemeente Wieze, wordt het zwaar verkeer van en naar Wieze afgewikkeld via Gijzegem (Roland Monteynestraat en Gijzegem-Dorp). Dat levert vooral problemen op in Gijzegem-Dorp (smal profiel met haakse bocht in tracé).

Erembodegem kampt met het probleem dat er voor het gemotoriseerd verkeer slechts één verbinding is tussen de beide Denderoevers. De verkeersinfrastructuur is trechtervormig gericht op de Denderbrug. Een tweede barrière is de spoorlijn. Net als voor de Dender geldt dat er slechts één vaste verbinding bestaat voor gemotoriseerd verkeer. Ten gevolge van de moeizame verkeersdoorstroming op de as N405 en N9, kampt de deekern Erembodegem met heel wat (doorsnijdend) doorgaand verkeer tussen N9 en N405 enerzijds en de N9/N405 en Erembodegemstraat anderzijds. De leefbaarheid op de verbindingswegen tussen deze hoofdwegen staat zwaar onder druk. De uitbouw van de kantorensite Keppekouter (tussen E40 en N405) kan dit verkeerseffect nog verder negatief beïnvloeden.

Erembodegem wordt ook nog eens doorsneden door de N45 waardoor het gehucht Terjoden letterlijk afgesneden is van het hoofddorp. Het gehucht zelf wordt dan nog eens doormidden gesneden door de N460. De leefbaarheid en veiligheid langs deze wegverbinding staat onder druk.

Nieuwerkerken tenslotte kampt met sluipverkeer ten gevolge van de verkeersproblemen in de maas N46-N9-R41. Deze problemen zijn het sterkst op de as Blauwenbergstraat en de as Hoezekouterdreef.

Verkeersveiligheid

Op het vlak van verkeersveiligheid, is er de laatste jaren een positieve trend waarneembaar voor wat de verkeersongevallen met lichamelijk letsel betreft. De voorbije jaren werden een aantal gevaarlijke punten aangepakt via het TV 3V programma. Niettemin blijven er nog heel wat punten over waar momenteel onvoldoende objectieve info over beschikbaar is. Om een gericht beleid te ontwikkelen, is er nood aan meer diepgaande analyse van de verkeersongevallendata. Tegelijk moet er ook een doorgedreven samenwerking zijn met de politiediensten om de handhaving van de verkeersregels te waarborgen.

Potenties

De bouw van de tunnel onder de Raffelgemstraat en Gentsesteenweg zal op termijn een positieve bijdrage leveren aan de verkeersdoorstroming op de as Boudewijnlaan-Siesegemlaan. Het positief effect van deze ingreep zal ('deels') gecompenseerd worden door de verplaatsing van verkeersstromen (van het onderliggende wegennet naar het hoofdwegennet) en flankerende maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen (knip Blauwenbergstraat, Merestraat).

De bouw van deze tunnel wordt een 'zure appel' die een zeer grote impact zal hebben op de bereikbaarheid van Aalst. Deze 'bedreiging' kan omgebogen worden in een opportuniteit waarbij sterk ingezet wordt op concepten vanuit een ketenbenadering. Het uitgangspunt is dat Aalst tijdens de uitvoering van deze grootschalige infrastructuurwerken bereikbaar blijft voor het 'noodzakelijke' verkeer. Niet-noodzakelijk verkeer dient eerder opgevangen aan de rand van de stad en de capaciteit van het beschikbare wegennet zo optimaal mogelijk kan benut worden. In concreto gaat het over (tijdelijke) transferia. Indien deze een bewezen nut hebben, kunnen deze bestendig worden.

Zoals eerder aangegeven wordt het verkeersbeeld in Aalst sterk beïnvloed door het woon-schoolverkeer. Daar kunnen aanknopingspunten gevonden worden voor het ontwikkelen van een doelgroep gericht mobiliteitsmanagement dat complementair is aan voormelde ketenbenadering.

De Vlaamse Regering heeft het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de secundaire wegverbinding Aalst-Dendermonde-Sint Niklaas goedgekeurd. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan moet resulteren in een concreet uitvoeringsprogramma voor deze wegverbinding. Voor Gijzegem resulteert dat in een 'omleiding' van de N41. Daardoor zal de huidige doortocht ontlast worden. Ook het wegvak van de Pachthofstraat tussen N406 en N41 kan (door netwerkmaatregelen) ontlast worden, zodat de schoolomgeving verkeersluw kan gehouden worden. Hieromtrent is verder onderzoek wenselijk.

In de deelgemeenten zijn er nog heel wat trage wegen aanwezig. Deze kunnen op lokaal vlak een belangrijke rol spelen in de interne ontsluiting/bereikbaarheid (fijnmazigheid).

Er liggen heel wat wegenisdossiers klaar voor uitvoering (N411, N406, N9,...). De voortgang van deze dossiers wordt gehypothekeerd door de trage vordering van de noodzakelijke onteigeningen.

3.1.2.6. PARKEREN

Doelstellingen en aandachtspunten

Het stadscentrum moet bereikbaar zijn voor belanghebbenden en bezoekers. Het parkeerbeleid maakt daar een wezenlijk deel van uit.

Parkeren staat niet op zich en moet ook bekeken worden in nauwe samenhang met de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Belangrijk bij de verdere uitbouw van parkeervoorzieningen is het 'laadvermogen' van de ontsluitingsstructuur.

Het heeft geen zin grootschalige parkeervoorzieningen te bouwen indien blijkt dat daardoor het 'laadvermogen' van de ontsluitingswegen overschreden wordt. Op dat ogenblik is er wel aanbod, maar rijzen er problemen om de parkeervoorzieningen te bereiken. Dat kan op zijn beurt dan weer negatief inwerken op de aantrekkelijkheid voor bezoekers en op die manier ook nefast zijn voor de vitaliteit van de economie in het centrum én de woon- en leefkwaliteit.

Om te vermijden dat de druk op het centrum te hoog wordt, zullen oplossingen moeten gezocht worden aan de rand van het centrum of de stad. Vooral voor bezoekers en werknemers met een langere verblijfsduur (niet-noodzakelijk verkeer), kunnen deze voorzieningen een alternatief zijn.

Wanneer deze voorzieningen gecombineerd worden in een knooppunt met andere vervoerswijzen, worden de kansen op succes vergroot. Zoals vermeld in de 'rubriek gemotoriseerd verkeer' bieden de werken aan de tunnel Boudewijnlaan-Siesegemlaan een opportuniteit om dit concept versneld ingang te laten vinden.

Hoewel het parkeerprobleem in de deelgemeenten minder groot is, mag dit aspect niet uit het oog verloren worden.

Knelpunten

Aalst is de voorbije jaren gegroeid. Deze groei heeft, in combinatie met een stijgend autobezit en –gebruik, ook geleid tot een mobiliteitsgroei. Bij een blijvende groei van bevolking en functies zal het spanningsveld tussen parkeervraag en –aanbod groter worden.

De parkeerproblematiek situeert zich op verschillende niveaus.

Eenzijds is er de parkeervraag die ontstaat ten gevolge van in het centrum aanwezige functies. De (schaarse) parkeerruimte dient in de eerste plaats bereikbaar te zijn voor belanghebbenden en bezoekers. Niet-noodzakelijk autoverkeer (bv. van mensen die een hele dag werkzaam zijn in het centrum) mag geen evidentie zijn. Vanzelfsprekend veronderstelt dit het aanbieden van alternatieve voorzieningen op strategische plekken aan de rand van de stad.

Anderzijds speelt ook de problematiek van het bewonersparkeren (in casu stallen) in het centrum. Ook hier geldt dat het spanningsveld tussen parkeervraag en –aanbod toeneemt.

De actuele problematiek is er niet zozeer een van capaciteit, maar wel van structurering, routing en leesbaarheid. Slechts 50 procent van de parkeerplaatsen bedoeld voor het stadscentrum zijn geconcentreerd op pleinen of in parkeergebouwen. Daar zijn dan nog eens een 4-tal parkeerlocaties bij met een beperkte capaciteit (parking Ridderstraat, Esplanade, Graanmarkt, Hoveniersplein). De rest van het parkeeraanbod situeert zich in op straatniveau.

Als gevolg daarvan ontstaat zoekverkeer dat de centrumstraten extra belast en bijdraagt tot een negatieve beleving door andere weggebruikers (voetgangers en fietsers).

Aalst is een stad waar met de regelmaat van de klok grote en kleine evenementen georganiseerd worden. Omdat slechts een beperkt deel van het parkeeraanbod ondergronds georganiseerd is, hebben deze evenementen vaak een impact op het parkeeraanbod.

In de deelgemeenten is de parkeerproblematiek minder groot. In de meeste deelgemeenten beperkt het parkeervraagstuk zich tot 'pieksituaties'. Niettemin moet er ook in de deelgemeenten aandacht zijn voor de gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen.

Erembodegem vormt de uitzondering op de deelgemeenten. In deze deelgemeente wordt de parkeerproblematiek negatief beïnvloed door ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds en het parkeren van pendelaars anderzijds. De aantrekkingskracht van Erembodegem-station is de voorbije jaren toegenomen. Het betalend parkeren voor pendelaars bij de NMBS-stations Denderleeuw, Aalst en Haaltert is daar allicht niet vreemd aan.

Potenties

De uitrol van het dynamisch parkeergeleidingssysteem (gepland 2013) zal zorgen voor een betere geleiding van de verkeersstromen van en naar de aanwezige parkeervoorzieningen in de binnenstad van Aalst. Daarnaast is ook een betere benutting van de parkeervoorzieningen en het voorkomen van onnodige verkeersstromen naar de parkings een belangrijke doelstelling van het parkeergeleidingssysteem.

De ingebruikname van de parkings Hopmarkt en Postsite, zullen een positieve bijdrage leveren aan de parkeerwaliteit in Aalst.

De nieuwe bestuursploeg heeft aangegeven dat er gestreefd wordt naar de realisatie van bijkomende ondergrondse parkings, in het bijzonder onder het Esplanadeplein. Tegelijk moeten wij de parkeercapaciteiten proberen te verhogen op een aantal andere centrale locaties zowel binnen als buiten het stadscentrum.

De ambitie van deze parkings bestaat in het clusteren van parkeervoorzieningen die nu verspreid voorkomen in de omgeving. Op die manier kan het openbaar domein in de omgeving opgewaardeerd worden en wordt de negatieve impact van parkeerzoekverkeer op de doorstroming verminderd.

3.1.2.7. BEREIKBAARHEID BEDRIJVENTERREINEN/ZONES VOOR OPENBAAR NUT

Doelstellingen en aandachtspunten

Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de ontwikkeling en instandhouding van bedrijventerreinen en zones voor openbaar nut (ziekenhuizen).

Deze bereikbaarheid dient op verschillende niveaus geëvalueerd en behandeld te worden:

- Vrachtverkeer
- Zakelijk verkeer
- Woon-werkverkeer

Ook voor deze gebieden geldt dat er (praktische) grenzen zijn aan de bereikbaarheid en er een pro-actief beleid zal moeten gevoerd worden om deze gebieden ook in de komende jaren vitaal te houden.

Knelpunten

De inrichting van de huidige bedrijventerreinen is sterk gericht op het gemotoriseerd verkeer. Het aantal arbeidsplaatsen per bedrijf is eerder beperkt. Maatregelen op het vlak van mobiliteitsmanagement zullen op niveau van de bedrijventerreinen moeten bekeken worden en niet op bedrijfsniveau.

De aan- en afvoer van grondstoffen, afgewerkte producten, enzovoort ondervindt hinder van de moeizame verkeersdoorstroming op het Aalsterse verkeersnetwerk.

Potenties

Recent werden een aantal bedrijvenverenigingen opgericht met als doel gemeenschappelijke bezorgdheden en praktische problemen te behartigen. Deze kunnen een gesprekspartner en motor zijn om mobiliteitsmanagement binnen de bedrijvenzone te stimuleren.

Bij het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Siesegemkouter moet de opportuniteit gegrepen worden om mobiliteitsmanagement van meet af aan te introduceren.

De ziekenhuizen in Aalst zijn hoog aangeschreven. Via deze ziekenhuizen kan de impact van fijn stof op de leefkwaliteit misschien sterker onder de aandacht gebracht worden. Van daaruit kan dan de brug gemaakt worden naar de voordelen van de fiets voor zowel de fietser als de omgeving.

3.2. DE LIJN OOST-VLAANDEREN EN VLAAMS BRABANT

3.2.1. BESCHRIJVING VAN DE ACTOR

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is het autonoom overheidsbedrijf dat stads- en streekvervoer verricht in opdracht van het Vlaams Gewest.

De Lijn Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant beheren het stadsnet van Aalst en de verschillende streeklijnen. Het stadsnet bestaat uit 4 lijnen die op het stadstraject een 20 minuten - frequentie hebben en om het uur worden uitgelengd tot trajecten buiten het stedelijk weefsel. Het station is het belangrijkste knooppunt.

Contactpersonen De Lijn Oost-Vlaanderen

Naam: Rosy Taelman – mobiliteitsontwikkelaar - opvolging mobiliteitsplannen

TEL: 09-211.92.93

Email: rosy.taelman@delijn.be

Naam: Anke Schelfaut – deskundige doorstroming – opvolging moduleprojecten

TEL: 09-211.93.15

Email: anke.schelfaut@delijn.be

Naam: Els Verdurmen – mobiliteitsonderzoeker – contactpersoon verkeersmodel

TEL: 09-211.92.94

Email: els.verdurmen@delijn.be

Naam: Koen De Cooman – regiomanager Dender-Vlaamse Ardennen – contactpersoon voor vragen rond dagdagelijkse exploitatie

TEL: 09-211.95.61

Email: koen.decooman@delijn.be

Naam: Leen Claerboudt – Hoofd Planning Geregeld Vervoer Dender-Vlaamse Ardennen – contactpersoon voor vragen rond dienstregelingen, haltes, OV-routes

TEL: 09-211.93.41

Email: leen.claerboudt@delijn.be

Contactpersonen De Lijn Vlaams Brabant

Naam: Ann Witters – mobiliteitsontwikkelaar - opvolging mobiliteitsplannen

TEL: 016-31.37.54

Email: ann.witters@delijn.be

Naam: Luc Daniëls – Stafmedewerker exploitatie

TEL: 016-31.36.55

Email: luc.daniels@delijn.be

3.2.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

Doelstellingen en aandachtspunten

De algemene bepalingen om tot een stipt, kwalitatief, comfortabel en veilig openbaar vervoer te komen zijn opgenomen in Bijlage 8.1.

De Lijn wil een stipt, veilig, comfortabel en frequent stads- en streekvervoer organiseren in Aalst. Een vlotte aan- en afvoer naar/van het NMBS-station zijn hierbij van cruciaal belang. Uit recente tellingen en analyses blijkt dat maar liefst 70 procent van alle gebruikers op het stadsnet op- of afstappen aan het Station.

Ook de overige attractiepolen, zoals de scholen en ziekenhuizen, moeten vlot bereikbaar zijn.

Om een stipte dienstuitvoering te kunnen waarborgen is een **vlotte doorstroming** noodzakelijk. Rekening houdend met het besluit Netmanagement, streeft De Lijn in het stedelijk gebied van Aalst naar een **commerciële snelheid van 20 km/h**. De Lijn streeft

actieve maatregelen na om de gekozen OV-corridors te laten functioneren met deze gewenste snelheid.

Met het oog op een verbeterde doorstroming streeft De Lijn ook naar het creëren van oplossingen om de verkeersdrukte binnen de R41 te verminderen en een logische coherente verkeerscirculatie voor alle verkeersdeelnemers.

De Lijn bekijkt momenteel een evenwichtsoefening met betrekking tot de **haltes**. Elke halte is een vertragende factor, maar zonder haltes zijn er natuurlijk geen reizigers. In overleg met het stadsbestuur zal worden bekeken welke haltes die kort op elkaar liggen of nauwelijks worden gebruikt in vraag kunnen worden gesteld (steeds op basis van marktonderzoek). Wat het aantal halten betreft moet er minstens een status quo – en bij voorkeur zelfs een vermindering – beoogd worden, uiteraard met aandacht voor de bepalingen van basismobiliteit.

Het belangrijkste streefdoel uit het vorige mobiliteitsplan was de toepassing van het **STOP-principe**: het beheersen van het autoverkeer en het verhogen van de verkeersleefbaarheid door het stimuleren van de verplaatsingen te voet, per fiets en met bus of trein.

Tot op heden werden nog niet voldoende maatregelen genomen om het autogebruik onder controle te krijgen. Het OV-gebruik is weliswaar toegenomen sinds de realisatie van Basismobiliteit in 2005, maar de auto blijft nog steeds koning in de stad Aalst.

Knelpunten

Tot op heden zijn er onvoldoende stappen gezet om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen en duurzame vervoersmodi te stimuleren.

De Lijn ondervindt hier in haar dagdagelijks exploitatie de gevolgen van. De knelpunten situeren zich op verschillende domeinen:

Doorstroming

In het kader van de gebiedsevaluatie Dender-Vlaamse Ardennen voerde De Lijn Oost-Vlaanderen in 2011 een onderzoek uit naar de doorstroming in Aalst. Het rapport is opgenomen in Bijlage 8.2.

Aan de hand van gps gegevens (zogenaamde monitoring data) van de voertuigen van De Lijn is voor een aantal relevante OV-trajecten een analyse gemaakt van de algemene doorstroming in het stedelijk gebied. De gegevens dateren van oktober 2010.

Volgende trajecten/straten waren enorm filegevoelig en haalden een commerciële snelheid van amper 8 à 10 km/h, ongeacht het tijdstip (zowel spits als dalperiodes).

- Omgeving station
- Omgeving Vredeplein en Keizersplein
- Vrijheidsstraat
- Dirk Martensstraat en omgeving Zeshoek
- Maal tot Raffelgemstraat: file opbouw en algemene doorstroming op R41 Siesegemlaan en Boudewijnlaan.

Andere belangrijke trajecten haalden slechts gemiddeld 10 à 15 km/h (voor de details verwijzen we naar het rapport in Bijlage 8.2).

Uit een extra doorstromingsmeting in de omgeving van het station in september 2012 werden deze resultaten nogmaals bevestigd. De gemiddelde snelheid op de toeleidende takken naar het station bedraagt tijdens de spits amper 4 à 10 km/h (meer info over dit onderzoek kan bekomen worden op aanvraag en eventueel geïntegreerd worden in de onderzoeksfase).

Vele van deze trajecten zijn stam-assen om het centrum te bereiken en bedienen. De aantrekkelijkheid van het busvervoer voor de reizigers daalt hierdoor enorm. Er dient opgemerkt te worden dat er echter niet enkel winst te halen valt voor het openbaar vervoer aangezien deze assen net zo goed voor het overige gemotoriseerde verkeer oververzadigd zijn.

In veel gevallen staat het busvervoer samen met het overige gemotoriseerd verkeer in de file in Aalst. Oplossingen kunnen gezocht worden in exclusieve maatregelen ten voordele van de bus, maar evengoed is het verbeteren van de algemene doorstroming van het verkeer een oplossing. De ruimtelijke ontwikkeling en indeling van de stad is een vast gegeven en een overschot aan ruimte is zelden te vinden. Dit neemt niet weg dat het openbaar vervoer om een concurrentiële positie te verwerven in bepaalde projecten moet voorgetrokken worden (bijvoorbeeld ten aanzien van parkeren).

Het huidige mobiliteitsplan van Aalst is wat betreft de voorstellen van doorstromingsmaatregelen grondig aan een evaluatie en herziening toe. Prioriteiten en engagementen moeten geherformuleerd worden.

Onlogische verkeerscirculatiemaatregelen

Momenteel ontbreekt een logisch circulatieplan. De huidige inrichting van straten en kruispunten zijn niet afgestemd op de verkeerscirculatie en de verkeersstromen die dit teweeg brengt. Ook hierdoor loopt de algemene doorstroming in het honderd.

Een voorbeeld hiervan is de Sint-Annabrug. Zowel in het mobiliteitsplan 2004 als in het Masterplan voor de stationsomgeving (raamovereenkomst maart 2005) werd voorzien om de Sint-Annabrug enkelrichting te maken voor het autoverkeer. Dit zou het busverkeer toelaten om vlot het vernieuwde busstation in de Sierensstraat te bereiken. Dit busstation is immers de draaischijf van het Aalsterse busvervoer. Door een eenzijdige beslissing vanwege het stadsbestuur is deze maatregel echter teruggeschroefd.

De Lijn kon door simulaties becijferen dat enkelrichtingsverkeer voor auto's op de St-Annabrug op bepaalde spitsmomenten een tijdswinst van 2 tot 2'30 per rit zou opleveren. Hoe minder variatie er in de rittijden zit, hoe beter De Lijn een stabiele dienstregeling en een stipte reistijd kan uitwerken.

De huidige situatie zorgt echter voor nog meer files en onveiligheid in de stationsbuurt.

Parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid is er voornamelijk op gericht om meer autoverkeer naar het centrum te zuigen. Nu kan er overal geparkeerd worden in het centrum en worden nog

(goedkope) parkeergelegenheden bijgecreëerd (bv. parkeergebouw onder de Postsite in de Vaartstraat).

Dit creëert extra auto- en parkeerzoekverkeer, wat alweer nefast is voor de doorstroming van het OV.

De Lijn pleit voor bezoekersparkeren aan de rand en enkel nog bewonersparkeren in het centrum.

Bovendien vraagt ze een oplossing voor de vele foutparkeerders in het centrum. Dit kan niet alleen worden opgelost door handhaving, maar ook door sensibilisering en infrastructurele maatregelen (parkeren fysiek onmogelijk maken).

In het kader van het mobiliteitsplan is het aangewezen om een duurzaam parkeerbeleid uit te werken, inclusief prioriteiten en engagementen.

Flankerend beleid

Ook op het vlak van flankerend beleid blijven nog enkele knelpunten bestaan, die het optimaal functioneren van het openbaar vervoer in het gedrang brengen.

Communicatie en coördinatie bij wegenwerken en evenementen:

- Omleidingen, werken en evenementen worden soms niet afgestemd of gecommuniceerd.
Omleidingen en festiviteiten zijn niet gecentraliseerd bij 1 persoon, waardoor evenementen bijvoorbeeld worden gehouden op omleidingswegen. Meer coördinatie tussen de dienst mobiliteit, openbare werken en de politie is nodig. Een **centraal aansturingpunt of contactpersoon** binnen de stad zou ideaal zijn.
- De Lijn wil de **garantie dat ook bij evenementen en werken het stadscentrum kan worden bediend**. De Stad Aalst kent veel evenementen, zoals onder andere het jaarlijkse Carnaval. De Lijn staat al jaren in voor het vervoeren van heel wat reizigers tijdens dergelijke evenementen. De trajecten en haltes die De Lijn mag/kan gebruiken tijdens zulke gelegenheden veranderen jammer genoeg jaarlijks waardoor ook de communicatie moeilijk verloopt. Wat De Lijn betreft kan het nieuwe busstation perfect dienst doen als ophaal- en afstaplocatie bij evenementen. Het is immers ingericht om het op-en afstappen vlot en veilig te laten verlopen en het ligt daarenboven dicht bij de stadskern. Bij eenduidig gebruik van dit station voor alle evenementen/festiviteiten zal de communicatie naar de gebruikers vlotter kunnen verlopen.
- Bovendien vraagt De Lijn om de **uitnodiging en agenda van de Gemeentelijke Verkeerscommissie** te mogen ontvangen en om opnieuw te worden opgenomen in het meldingsbestand van de politie omtrent storingen op het wegennet. Dit laat ons toe om tijdig een gepaste oplossing of omleiding te voorzien.

Herinrichtingsdossiers, ontwerp nieuwe wegenis:

De Lijn vraagt aandacht voor de wegbreedte bij herinrichting van wegen. Het is cruciaal De Lijn te betrekken bij herinrichtingsplannen van stadswegen.

Handhaving, sensibilisering:

De Lijn vraagt aan de politie een handhavingsbeleid, waarbij men optreedt tegen foutparkeerders, dit om preventief te werken naar doorstroming toe. Zoals hierboven onder 'parkeerbeleid' gesteld kan handhaving alleen echter niet de parkeerproblematiek in Aalst oplossen. Het is ook belangrijk in te zetten op sensibilisering en indien nodig, op infrastructurele maatregelen, om foutparkeren tegen te gaan. Er moet ook gewerkt worden aan een meer duurzaam parkeerbeleid.

Potenties

- Conform het mobiliteitsplan werd in 2005 de Basismobiliteit in Aalst gerealiseerd. Sedertdien heeft Aalst een goed functionerend stadsnet en diverse streeklijnen. Uit recente tellingen en analyses blijkt dat het stadsnet op een weekdag gemiddeld zo'n 6800 reizigers vervoert. Op een zaterdag zijn dit zo'n 3200 reizigers.
De stadsbussen hebben goede bezettingen, maar er is zeker nog restcapaciteit. **Het maximale potentieel wordt niet ten volle aangesproken.**
- De stad Aalst heeft een **ringweg**, de R41, maar ook hier wordt de capaciteit niet ten volle gebruikt. Er zou meer verkeer naar de ring moeten worden afgeleid om zo in het centrum meer ruimte vrij te maken voor duurzame vervoersmodi. Daardoor wordt het ook mogelijk maatregelen te nemen die een positieve invloed hebben op de snelheid van het OV. Daarnaast moeten uiteraard ook maatregelen genomen worden om verplaatsingen per fiets en te voet te faciliteren.
- Het uitbouwen van een dicht net met buslijnen is echter onvoldoende om individuen een overstap te laten maken van de auto naar de bus. Cruciaal in het verhaal is de **snelheid van de verbindingen**. In het stedelijk gebied van Aalst streeft De Lijn naar een commerciële snelheid (= effectieve snelheid, inclusief halteren) van 20 km/h.

Zoals hierboven reeds vermeld, blijkt dat de commerciële snelheid op enkele cruciale trajecten in het centrum en in de omgeving van het station vaak bedroevend laag is. Centrumtrajecten halen 8 km/h. In de directe omgeving van het station geraakt een reiziger slechts vooruit met een snelheid van 4 à 6 km/h (stapvoets).

De doorstroming en commerciële snelheid van het openbaar vervoer moeten dus verbeterd worden.

De Lijn vraagt daarom om bij de heraanleg van wegen (om welke reden dan ook bv. aanleg fietspaden, rioleringswerken, enz...) steeds de opportuniteiten in beschouwing te nemen voor alle weggebruikers. Wat De Lijn betreft denken we naast de mogelijkheid tot de aanleg van busbanen, bijvoorbeeld ook aan toegankelijke haltes, halte-accommodatie, enz... om de gebruikers vlot en comfortabel op bestemming te krijgen.

In het kader van de Dender als toeristische attractiepool, zouden ook afspraken kunnen worden gemaakt over de bedieningstijden van de 3 bruggen (tijdsvensters). Ook hier wordt de doorstroming van de bussen namelijk vaak door vertraagd.

- Uit recent onderzoek op het stadsnet blijkt dat het nieuwe **busstation** in de Sierensstraat aan **Aalst Station** hét **belangrijkste vervoersknooppunt** is in de stad. Maar liefst 70 procent van alle gebruikers op het stadsnet stappen op of af aan het station.

De Lijn, de stad en de NMBS hebben zwaar geïnvesteerd in de opwaardering van dit stationsknooppunt.

Het zou interessant zijn een beter zicht te krijgen op het functioneren van dit knooppunt. Vanwaar komen de reizigers? Wat is hun bestemming? Hoeveel procent stapt over op de trein, hoeveel op de bus? Tegelijk zou kunnen worden bekeken welk voortransport wordt gebruikt naar de trein.

Dergelijk onderzoek heeft voor alle partners voordelen:

- Het onderzoek zou kunnen helpen om belangrijke keuzes te maken over de onderlinge aansluitingen tussen de bussen en bus-trein. Momenteel is immers heel het net daarop afgestemd. Enkel als we zicht hebben op de effectieve verplaatsingsrelaties, kan de knoop optimaal georganiseerd worden.
- Op die manier kan worden gewerkt aan een logischer OV-net. Doel is een optimalisatie van het stadsnet, waardoor er een betere spreiding is tussen stadsnet en streeknet en er dus meer aanbod komt met hetzelfde budget. Belangrijke randvoorwaarde voor De Lijn in de komende jaren is immers dat alle nieuwe initiatieven een budgettaire nuloperatie moeten zijn. Door het verbeteren van de doorstroming en het inkorten van de rittijd, kan echter nog winst worden gehaald, die kan worden ingezet om de bediening te verbeteren.

De sleutel voor succes van het busnet in Aalst ligt dus enerzijds in een verbeterde doorstroming en anderzijds in meer inzicht in het functioneren van het knooppunt station, waardoor de OV-routes maximaal kunnen worden afgestemd op de effectieve behoeftes.

- Ook om beslissingen over verkeerscirculatie, fietsroutes, voetgangersgebieden en openbaar vervoercorridors voor te bereiden is meer informatie nodig. Wat is de herkomst van de fietsers? Wat is het voortransport van de pendelaars en wat is hun herkomstzone? Wat zijn de bestemmingen voor iemand die van de bus of trein stapt?
De aldus verkregen gegevens kunnen van cruciaal belang zijn bij het uitwerken van herinrichtingsplannen op stadswegen en een duurzaam parkeerbeleid. Zo kan een duurzaam Mobiliteitsplan worden opgemaakt, waarbij terdege rekening wordt gehouden met het STOP-principe.

Het lijkt ons ook belangrijk om andere actoren, zoals bijvoorbeeld scholen bij dit onderzoek te betrekken. Scholieren genereren immers enorm veel verplaatsingen. Deze verplaatsingen gebeuren zowel met de fiets, met de wagen (als passagier) als met het openbaar vervoer. Tijdens schoolperiodes is er bovendien aanzienlijk meer verkeer op de weg. Het lijkt ons daarom aangewezen om de scholen (of 1 vertegenwoordiger die de hele scholengemeenschap kan vertegenwoordigen) te betrekken bij dit mobiliteitsplan.

- De opbouw van een **verkeersmodel** specifiek voor Aalst biedt een opportuniteit voor een gezamenlijke geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsproblematiek in Aalst. Door middel van dergelijk verkeersmodel kan het effect van diverse ingrepen worden gesimuleerd en kan het potentieel van verschillende scenario's worden berekend en vergeleken. Specifiek voor het openbaar vervoer kan bekeken worden welke trajecten in het centrumgebied (binnen de R41) met een uiterst lage commerciële snelheid meer autoluw kunnen gemaakt worden.

In 2012 werd hieromtrent reeds samengewerkt tussen de stad en De Lijn. De bedoeling is om het model in 2013 op te leveren. Dit model is een handige tool bij de opbouw van een duurzaam mobiliteitsplan.

Met betrekking tot de modus OV, is De Lijn vragende partij om in een volgende fase met het verkeersmodel:

- Een 'autoluw' scenario door te rekenen, waarbij maximaal wordt ingezet op het STOP-principe en de commerciële snelheid van het OV wordt gericht naar de wenssnelheid.
- De verplaatsingsstromen per modus en motief (modal split) te bekijken voor Aalst en deelgemeenten (belangrijkste stromen en herkomsten/bestemmingen).

3.3. AWW EN BMV OOST-VLAANDEREN

3.3.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De Vlaamse overheid wordt via het Vlaams Gewest inzake mobiliteit vertegenwoordigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit (MOW, afdeling BMV – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid); AWV treedt op als wegbeheerder van de gewestwegen, het Departement Mobiliteit doet de beleidsvoorbereiding inzake mobiliteit en begeleidt tevens de gemeenten rond de opmaak van gemeentelijke mobiliteitsplannen, de GBC-werking en overleg en subsidiëring rond en van projecten.

Contactpersoon AWV Oost-Vlaanderen (Dienstkringingenieur)

Naam: ir. Pieter Bernaert

TEL: 09-241.74.44

Email: pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be

Contactpersoon BMV Oost-Vlaanderen (Mobiliteitsbegeleider)

Naam: Michael Eeckhout

TEL: 09-241.75.22

Email: michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be

3.3.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

3.3.2.1. VOETGANGERS

Aandachtspunten

Vanuit het Vlaams Gewest wordt de modus 'voetganger' beschouwd als een taak voor de lokale overheid. Een veilige oversteekbaarheid van gewestwegen is uiteraard ook een prioriteit voor AWV en BMV. In functie hiervan kunnen knelpunten, op verzoek van de lokale overheid, aan de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid, voorgelegd worden. Knelpunten die een uitgebreider infrastructurele oplossing behoeven, zoals schoolomgevingen, kruispunten, wegvakken, worden in GBC besproken.

3.3.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

In samenwerking met de provincie heeft het Vlaams gewest een fietsnetwerk uitgetekend dat aan de noden van de fietsers voor hun functionele verplaatsingen wil voldoen. De concrete realisatie van dit BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) door de lokale overheid wordt ook voor 100 procent of 80 procent gesubsidieerd door de beide bestuursniveaus samen. Daarnaast subsidieert de Vlaamse overheid mee de realisatie van lange Afstandsfietspaden (LAF), die als hoofdroutes door de provincie Oost-Vlaanderen worden aangelegd, ondermeer langs de spoorlijnen.

Knelpunten

Bij de heraanleg van wegvakken en kruispunten wordt de fietstoets steeds in de ontwerpfase meegenomen. Onder het motto dat de ketting maar zo sterk is als de zwakste schakel, dienen alle facetten van een fietsnetwerk als even belangrijk te worden gezien. Daarnaast is het belangrijk om een 'fietsroute' niet te verengen tot een fietspad. In een fietsroute is het mogelijk dat bepaalde stukken gemengd verkeer zijn, bijvoorbeeld in een doortocht, en mee ingegeven door het beperkter aantal autobewegingen in dit segment of het gebrek aan ruimte andere keuzes noodzaakt dan een fietspad.

Potenties

De GBC-werking, de subsidiëring, de principes van co- en prefinanciering en de realisatie van BFF en LAF als netwerken maken het mogelijk dat knelpunten met meer overleg worden aangepakt.

3.3.2.3. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Het Vlaams gewest besteedt veel aandacht aan de doorstroming en hecht veel belang aan de goede doorstroming van het openbaar vervoer. Stiptheid en reiscomfort zijn onontbeerlijk in een goede werking van het openbaar vervoer.

Indien keuzes moeten gemaakt worden tussen betere doorstroming voor het geregeld vervoer of voor privé-autovervoer, zal de Vlaamse overheid voorrang geven aan de doorstroming van het openbaar vervoer.

3.3.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Gelieve hierbij de visie te vinden van AWV en BMV Oost-Vlaanderen omtrent het gemotoriseerd verkeer.

Algemeen

Vanuit het Vlaams Gewest, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Departement Mobiliteit, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (MOW, afd. BMV), bestaat de visie rond de mobiliteit in en rond de stad Aalst uit de volgende aspecten: het mobiliteitsbeleid, de koppeling met ruimtelijke ordening en het optimaliseren van de aan gewestwegen toegewezen functie, en het verhogen van de verkeersveiligheid en – leefbaarheid.

Op Vlaams niveau zijn de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid vastgelegd in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, met de volgende speerpunten:

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
2. De mogelijkheid tot verplaatsen voor eenieder op een selectieve manier waarborgen om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven.
3. De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
4. De verkeersleefbaarheid verbeteren, ondanks de toenemende mobiliteit.
5. De schade aan natuur en milieu terugdringen, ondanks de toenemende mobiliteit.

BMV in Oost-Vlaanderen en AWV Oost-Vlaanderen willen, als beheerders van de gewestwegen en autosnelwegen, bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen op Vlaams niveau en hanteren de volgende criteria:

1. Het onderhouden van de infrastructuur van de gewestwegen.
2. Het optimaliseren van de beheerde weginfrastructuur door het uitbouwen op basis van de functie van de weg en het wegwerken van knelpunten, zodat de doorstroming verbetert waar nodig.
3. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid door ook kleinere probleemsituaties aan te pakken binnen de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid.
4. Meewerken aan maatregelen ter versterking van alternatieven voor het autoverkeer en een betere doorstroming voor het geregeld vervoer, zodat de stiptheid en het reiscomfort gegarandeerd worden.
5. Gepaste aandacht voor fietsers en voetgangers, overeenkomstig de vigerende richtlijnen en dienstorders.

Mobiliteitsbeleid

Overeenkomstig het 'Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009' en latere wijzigingen is er aandacht voor:

- STOP-principe
- Duurzaam parkeerbeleid
- Participatietraject in de opmaak van een gemeentelijk Mobiliteitsplan
- Partnership en consequente houding binnen de GBC

Hierbij wordt ook gewezen op de nieuwe regelgeving (op basis van het wijzigingsdecreet en BVR van 2012), die in het voorjaar van 2013 van kracht wordt en de GBC meer beslissingsmacht geeft, met controle door de kwaliteitsadviseur in de provinciaal georganiseerde Regionale MobiliteitsCommissie. Het systeem van modules wordt vervangen door samenwerkingsovereenkomsten, waarbij het studiegedeelte wordt losgekoppeld van de uitvoering van de werken. De subsidiëring van projecten is voortaan decretaal gekoppeld aan de conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Voor de realisatie van projecten zal worden teruggegrepen naar de strategische visie en de oplossingsrichtingen die in het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn afgesproken.

Koppeling met ruimtelijke ordening / categorisering

Binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan en gemeentelijk Structuurplan wordt een visie ontwikkeld rond strategische ruimtelijke projecten, die verkeer genereren. Tegelijk zal het departement Mobiliteit, afd. BMV, zijn rol blijven spelen bij de advisering van bouwaanvragen, overeenkomstig het BVR van 3 juli 2009.

Daarnaast behoort het aanpassen van de gewestwegen aan de functie die ze overeenkomstig het RSV en PRS hebben gekregen, tot het takenpakket. Op basis van de beschikbare budgetten worden deze projecten in het driejarenprogramma ingeschreven.

Verhogen van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid

Het beschermen van de zachte weggebruikers is een belangrijk aspect in het sensibiliseringsproces rond het gebruik van meer duurzame modi en van de toepassing van het STOP-principe.

Wat de modus Fiets betreft, zal aandacht gaan naar het verbeteren van de fietsnetwerken. Hier kan de GBC projecten rond gewestwegen (samenwerkingsovereenkomsten), LAF en BFF uitwerken.

Gewestwegen

Door het grondgebied van Aalst lopen de volgende gewestwegen:

- A10 / E40: Brussel – Gent – Oostende
- N9: Brussel – Gent – Oostende
- N41: Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas
- N45: Aalst – Ninove – Geraardsbergen
- N405a: Villalaan te Aalst

- N406: Dendermonde – Hofstade
- N411: Aalst – Opwijk
- N460 – Aalst – Geraardsbergen
- R41: Ring om Aalst

Termijnvisie per gewestweg:

1. A10 / E40 Brussel – Oostende

Naast structureel onderhoud zijn er voor Nieuwerkerken en Erembodegem ook de komst van geluidsschermen gepland. De overeenkomst tussen AWV en de stad Aalst hierover werd reeds ondertekend.

2. N9: Brussel – Aalst – Gent

Op het wegvak N9 Gentsesteenweg is er voor 2013 de aanpak voorzien van het kruispunt Vijfhuizen en een grondige heraanleg van het wegvak tot aan de R41 met inbegrip van voetpaden, fietspaden, rijweg en centrale busbaan.

Op het kruispunt R41 x N9 is in 2014 of '15 de aanleg van een tunnel met bovenliggende rotonde voorzien.

Pas daarna wordt de heraanleg van de N9 aan de binnenkant van de ring, tussen R41 en kruispunt met Sint-Annalaan, voorzien (2016 – 17).

De N9 Brusselsesteenweg krijgt in de loop van 2013 nieuwe fietspaden en structureel onderhoud tussen het kruispunt met Albrechtlaan en de Hogeweg (Erembodegem). De tweede fase van dit project (Hogeweg tot grens Affligem) gaat gepaard met rioleringswerken. De stad Aalst rekent hiervoor op subsidiëring, zodat er voor de heraanleg van de bovenbouw nog geen concrete timing is vastgelegd.

3. N41: Aalst – Dendermonde

De voorziene tunnel met rotonde op de R41 x N9 lost niet alleen een gevaarlijk punt op (als TV 3V-dossier), het zal er tevens voor zorgen dat de afwikkeling van het verkeer van de Boudewijnlaan en de N41 naar de E40 sneller kan verlopen.

AWV schaaft zich achter het project tot realisatie van de nieuwe N41 tussen Gijzegem en Dendermonde als secundaire 2. Daarbij zal de oude gewestweg aan de lokale overheden worden overgedragen.

Op deze weg ligt het in de bedoeling van AWV om het TV 3V-dossier Hekkestraat – Bergweg – Doorstreeklaan op het terrein te concretiseren.

4. N406: Aalst - Dendermonde

Langs de N406 worden fietspaden aangelegd. Dit project is reeds in uitvoering. De loten 2 (Gijzegem – Oudegem) en 3 (Oudegem – Appels) zijn in voorbereiding door ondermeer onteigeningen). De toekomst van deze weg hangt uiteraard af van de realisatie van omleiding rond Gijzegem en de nieuwe N41 als secundaire weg.

5. N45: Aalst – Ninove

Op dit ogenblik zijn geen grote infrastructuurprojecten op dit wegvak meer voorzien op het grondgebied Aalst.

6. N405: Aalst – Denderleeuw – Ninove

Op dit ogenblik zijn geen grote infrastructuurprojecten op dit wegvak voorzien op het grondgebied Aalst.

7. N405a: Villalaan

Het ligt in de bedoeling van AWV deze weg in beheer over te dragen aan de stad Aalst.

8. N411: Aalst - Opwijk

Op dit wegvak is het de bedoeling op korte termijn de projecten rond fietspaden tussen Aalst en Moorsel af te werken en het wegvak van Moorsel tot Baardegem, met fietspaden en de doortocht Baardegem, te realiseren.

9. N460: Aalst – Geraardsbergen

AWV en departement Mobiliteit wensen samen met de stad Aalst na te denken over de heraanleg van de N460 op het grondgebied Terjoden (Albatros tot gemeentegrens Haaltert), in functie van veiligheid van de fietsers, het station van Haaltert en de schoolomgeving (BS Luchtballon).

10. R41: ring om Aalst

Inzake de toekomstperspectieven kan de R41 in enkele wegvakken worden ingedeeld.

- Siesegemlaan

Hier is de belangrijkste uitdaging het realiseren van de tunnel/rotonde, als oplossing van het TV 3V-vraagstuk (R41-N9).

Daarnaast is er de realisatie van de ontsluiting van het te verwachten regionaal bedrijventerrein Siesegemkouter, samen met de ontsluiting van het ASZ (Merestraat) als gelijkvloers kruispunt.

- Boudewijnlaan

Het tunnelproject voorziet dat de Terlindendreef geen uitwisseling met de Boudewijnlaan meer zal hebben. De ondertunneling mondt pas verderop uit in de bestaande Boudewijnlaan.

- Viaduct over spoor en Dender

In kader van de sanering van het viaduct wordt nagedacht over verkeerskundige aanpassingen. Deze zullen betrekking hebben op de verkeersveiligheid van zowel fietsers als autoverkeer en zal rekening houden met de veilige afslagbewegingen en een vlotter gebruik van de rotonde H. Hart, zodat de doorstroming op de verschillende takken verbetert.

- Wegsegment Verbrandhofstraat - Albrechtlaan.

Los van de functie als Lokale 1 van dit wegsegment, meent AWW dat de afwikkeling van het autoverkeer naar dit stuk van de ring beter moet. Dit kan alleen door de werking van de kruispunten hier te verbeteren.

Doortochtenbeleid

De volgende doortochten wensen AWW en Dep. Mobiliteit op basis van de beschikbare kredieten en in samenwerking met de stad Aalst, te realiseren:

- N460 Terjoden
- N411: Baardegem en Moorsel
- N406 Gijzegem – overdracht aan de stad Aalst in het kader van rondweg.

3.3.2.5. PARKEERBELEID

Aandachtspunten

Overeenkomstig de decretale bepalingen, hanteert de Vlaamse overheid het principe van **duurzaam parkeren**. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen in overeenstemming moet zijn met de noodzaak en draagkracht van de omgeving, maar geen aanleiding mag geven tot extra aantrekking van autoverkeer.

Het betekent tevens dat een blijvende sensibilisering nodig is, zodat mensen die op korte afstand wonen, de fiets nemen en bij de komst van nieuwe verkeersgenererende activiteiten, deze in de onmiddellijke omgeving van een knooppunt van openbaar vervoer of langs openbaarvervoerroutes komen te liggen.

Knelpunten

De Vlaamse overheid richt zich op de principes uit de ruimtelijke ordening en geeft aan alle gewestwegen de functie die ze binnen het RSV en PRS hebben gekregen. Dit betekent dat wegen van en hogere categorie de verkeersfunctie voorrang heeft op het lokaal parkeren. Handelszaken die zich (als baanwinkel) willen vestigen langs een gewestweg, dienen op eigen terrein in de eigen parkeerbehoefte te voorzien en kunnen dit niet afwentelen op de openbare ruimte (straatparkeren).

Omtrent het parkeerbeleid focust het Vlaams Gewest zich voor de stedelijke mobiliteit minder op het vraagstuk van waar aan vraag en aanbod wordt voldaan. Wel wordt verwezen naar het principe van het duurzaam parkeerbeleid, zoals decretaal omschreven. Specifiek naar het Aalsterse mobiliteitsbeleid, willen AWW en BMV ten slotte aanstippen dat een concreet overleg rond de implementatie van het parkeergeleidingssysteem onontbeerlijk is.

Potenties

Het geleiden van autoverkeer met een bestemming in de binnenstad zal gebeuren van op de ringwegen, die de facto onder beheer van AWW vallen. Zowel het plaatsen van de specifieke richtingaanwijzers als de infrastructurele aanpassingen die een vlotte doorsteek naar en van de parkeerlocaties in de binnenstad moeten garanderen, dienen

in overleg met AWV en BMV te gebeuren. Het gaat concreet om inrichting van kruispunten en wegsegmenten, maar eventueel ook aanpassen van fasering van lichtengeregelde kruispunten of het wijzigen van de hiërarchie van kruispunten (VRI of niet), zodat autoverkeer wordt uitgenodigd bepaalde inval- en uitvalswegen te kiezen.

Wat het parkeren langs gewestwegen betreft, is de filosofie dat de beschikbare ruimte langs gewestwegen de functie van de weg (op basis van RSV en PRS) moet ondersteunen en niet per definitie kan dienen als (bijkomende) parkeer ruimte voor privé-handelszaken. Voor bewonersparkeren wordt hierop een uitzondering gemaakt.

Principieel wordt ook parkeren afgeraden langs gewestwegen waar 70 km/h of meer mag gereden worden.

3.4. DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

3.4.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De provincie Oost-Vlaanderen vormt een belangrijke ondersteunende actor voor de stad Aalst bij de uitwerking van het toekomstig mobiliteitsbeleid. Hierbij zal de provincie Oost-Vlaanderen voornamelijk bij de uitwerking en optimalisatie van de fietsinfrastructuur (en het daaraan gekoppelde fietsroutenetwerk) een belangrijke partner vormen voor Aalst.

Hieronder wordt de visie ten aanzien van mobiliteit voor de dienst Mobiliteit van de provincie Oost-Vlaanderen beschreven.

Contactpersoon provincie Oost-Vlaanderen

Naam: Els Van Snick – Beleidsmedewerker vervoer en verkeer

TEL: 09-267.75.12

Email: mobiliteit@oost-vlaanderen.be

Website: www.oost-vlaanderen.be/mobiliteit

3.4.2. *OMSCHRIJVING VAN DE VISIE*

3.4.2.1. VOETGANGERS

Aandachtspunten

- Scholieren en ouders sensibiliseren om op een veilige en duurzame wijze naar de school te gaan.
- Aanbieden en opwaarderen van een tragewegennetwerk in functie van recreatieve en functionele verplaatsingen.

Knelpunten

- Trage wegen zijn niet steeds toegankelijk of maken geen deel uit van een netwerk.

- Onveilige routes naar scholen.

Potenties

1. Opmaken tragewegenplan:

De Provincie startte in 2009 met de ondersteuning van gemeenten voor de opmaak van tragewegenplannen. Met betrekking tot de regio Aalst kwamen de volgende gemeenten reeds aan bod: Aalst - Erpe-Mere - Haaltert – Lebbeke. Deze plannen kunnen verder gerealiseerd worden met ondersteuning van de provincie.

2. Opmaken schoolroutekaart:

Gemeenten die interesse hebben voor het opmaken van een schoolroutekaart kunnen terecht bij de provincie. Een schoolroutekaart:

- Geeft een overzicht van de veilige fietsroutes, de fietsroutes met beperkte voorzieningen en te mijden fietsroutes naar de scholen.
- Duidt de veiligste wegen aan.
- Markeert de plaatsen die bijzondere aandacht vragen.
- Biedt juiste informatie aan over fietsuitrusting.
- Maakt het verkeersreglement voor fietsers duidelijker.
- Moedigt jonge mensen aan om gezond te bewegen.
- Geeft tips over veilig fietsen.
- Toont de fietspaden die in aanleg zijn of bestudeerd worden.
- Geeft de zones 30 in de schoolomgeving weer.

Voor meer info: zie website provincie Oost-Vlaanderen.

3.4.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

Aanbieden van een kwantitatief en kwalitatief goed uitgerust fietspadennetwerk in functie van woon-werk, woon-school, woon-winkel en recreatieve verplaatsingen vereist het stellen van prioriteiten.

Knelpunten

Missing links in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Potenties

- Opmaken schoolroutekaart
- Realisatie bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk volgens normen Vademecum Fietsvoorzieningen
- Realisatie lange afstandsfietspaden
- Subsidiëringbeleid Vlaams Gewest en provincie Oost-Vlaanderen
- Educatie en sensibilisatie gericht op verschillende doelgroepen

3.4.2.3. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Op basis van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (dd. 18/02/2004).

Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie:

“De relaties van de Dendersteden met Brussel, met de Vlaamse Rand rond Brussel en met kleinere stedelijke gebieden rond Brussel, worden op termijn verbeterd met de uitbouw van een regionaal openbaar vervoersnet rond Brussel. De potentie voor het openbaar vervoer is eveneens een aanleiding om stationsomgevingen te gaan ontwikkelen (bv. Kantoren) in de relatie tot het ommeland.”

“De verbinding per openbaar vervoer moet verbeterd worden tussen Dendermonde en Aalst. Dit kan door optimalisatie van de lijn via Schellebelle of - ... - door een opwaardering van de buslijn naar meer een verbindende buslijn.”

Knelpunten

- Ontbreken van een snelle verbinding tussen Aalst en Sint-Niklaas
- Ondermaatse treinverbinding Aalst - Brussel

Potenties

- Uitbouw GEN Brussel
- Uitbouw voorstadsnet Aalst

3.4.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Op basis van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (dd. 18/02/2004).

Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie:

“Op relaties waar een modal shift naar het openbaar vervoer wordt nagestreefd (bv. N9 naar Brussel) kan de verzamel functie voor wegverkeer neven- of zelfs ondergeschikt worden aan de functie voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.”

“Tussen de Dendersteden worden geen verbindings-, maar wel verzamelwegen aangeduid.”

Selectie secundaire wegen:

- Secundaire wegen type II: R41 van N9 (Gentsesteenweg) tot Verbrandhofstraat, en van N411 tot N9 (Brusselsesteenweg) – delen noordelijke ring.
- Secundaire wegen type III: N9 van kruispunt Vijfhuizen(N46) tot N45 (Haring); van R41 (Albrechtlaan) tot provinciegrens Vlaams-Brabant.

3.4.2.5. WOON-WERKVERKEER

De Stad Aalst biedt heel wat tewerkstellingsmogelijkheden en wordt goed ontsloten naar het hogere wegennet. Dit vergroot de aantrekkingskracht voor het gebruik van de wagen in het woon-werkverkeer.

Het Provinciaal Mobiliteitspunt Oost-Vlaanderen (PMP) neemt initiatieven om werknemers en werkgevers te sensibiliseren met betrekking tot een meer duurzaam verplaatsingsgedrag.

Bedrijven kunnen bij het PMP terecht voor begeleiding en advies, waaronder de opmaak van Mobiscans en begeleiding in het kader van Pendelfondsdossiers.

Lokale overheden kunnen eveneens informatie, advies en begeleiding krijgen met betrekking tot bedrijfsvervoerplannen.

3.4.2.6. GEBIEDSGERICHTE WERKING

De invloedssfeer van de Stad Aalst beperkt zich niet tot de stedelijke kern. Mobiliteitsaspecten worden dan ook best binnen een ruimer kader bekeken en afhankelijk van het thema op een meer bovenlokaal niveau bekeken (bv. vrachtroutes, sluijverkeer, evenementen).

Ook hier biedt de provincie ondersteuning en begeleiding.

3.5. POLITIE AALST

3.5.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De lokale Politie van Aalst staat in voor een gemeenschapsgerichte politiezorg in Aalst. Hierbij wordt er getracht te werken aan een veiligere samenleving. Mobiliteit en verkeer vormt één van de kerntaken van de politie, waarbij zij bij overlast en onveiligheid zal optreden.

Contactpersoon lokale Politie Aalst

Naam: Bart De Wandeleer - Commissaris

TEL: 05-373.27.59

Email: bart.dewandeleer@pzaalst.be

3.5.2. *OMSCHRIJVING VAN DE VISIE*

De visie van de lokale Politie Aalst werd door middel van een aantal aandachtspunten en krachtlijnen in het kader van dit mobiliteitsplan opgenomen. Deze worden hieronder opgenomen:

- Het verzekeren van een vrije en veilige doorgang op voetpaden en oversteekplaatsen van fietsers en voetgangers.
- Optreden tegen foutparkeerders.

- Aandacht bij wegenwerken, bij heraanleg bestaat de mogelijkheid hier infrastructureel de handhaving te ondersteunen.
- Aandacht voor de hinder die fietsers tijdens de spitsperiodes en bij evenementen ondervinden aanpakken.
- De parkeerdruk is op veel plekken dermate hoog dat bestuurders hierin een excuus gaan zien om toch maar verkeerd te parkeren waarna dit de nieuwe norm dreigt te worden.

3.6. GECORO STAD AALST

3.6.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Sinds het van kracht worden van het nieuwe decreet ruimtelijke ordening in 1999 zijn in vrijwel alle Vlaamse gemeenten dergelijke commissies tot stand gekomen. De gecoro heeft de afgelopen jaren flink wat werk verricht bij de advisering van de stad bij het uitstippelen van het ruimtelijke orderingsbeleid.

De gecoro valt onder het toepassingsgebied van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De omschrijving omtrent de mobiliteitsvisie is gebaseerd op de opmerkingen die door de Gecoro omtrent mobiliteit werden gemaakt naar aanleiding van de behandeling en advisering van RUP's, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen voor bouwprojecten met een belangrijke impact op de ruimtelijke omgeving.

Contactpersonen GECORO stad Aalst

Naam: Serge Adriaenssens - Voorzitter van de gecoro

TEL: 02-553.83.47 of 0476-46.80.54

Email: serge.adriaenssens@rwo.vlaanderen.be

Naam: Betty Lambrecht - Secretaris van de gecoro

TEL: 05-373.25.34

Email: betty.lambrecht@aalst.be

3.6.2. *OMSCHRIJVING VAN DE VISIE*

3.6.2.1. VOETGANGERS

Aandachtspunten

Bij aanleg/heraanleg van openbaar domein (pleinen, verkeersvrije of -arme straten, nieuwe voetgangersroutes) dient in functie van de begaanbaarheid specifiek rekening te worden gehouden met de aard van de gebruikte materialen: vlakke materialen en zeker geen kasseien.

Knelpunten

Conflictsituaties tussen voetgangers- en fietsersverkeer op bepaalde routes (oude spoorwegroute Aalst-Hofstade-Gijzegem, de vroegere 'jaagpaden' langs de Dender, Leirekensroute,...).

Een aantal geplande herinrichtingswerken (Genstesteenweg, Boudewijnlaan,...) zal de fysieke barrièrevorming ten nadele van de zwakke weggebruiker en de voetganger in het bijzonder verder versterken en stadsdelen verder van elkaar isoleren.

Potenties

Het in opmaak zijnde RUP 'Uitbreiding Stadspark' en het RUP 'Tragel' voorzien in voetgangerszones langs de Dender tussen Zeebergbrug / nieuwe stuwsluis en Ring / Zwarte Hoekbrug. Dit biedt potenties tot de realisatie en uitbouw van een veilige voetgangersverbinding langs de Dender. Dit concept toetsen aan de visie in het Mobiliteitsplan. De visie van het mobiliteitsplan verder vertalen in het in opmaak zijnde RUP "Pierre Corneliskaai" en het masterplan Albrechtlaan.

3.6.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

Bij aanleg/heraanleg van openbaar domein (pleinen, verkeersvrije of -arme straten, nieuwe voetgangersroutes) dienen conflictsituaties met de voetgangers te worden vermeden.

De gecoro is met betrekking tot de relatie van het fietsersverkeer met het gemotoriseerd verkeer altijd van mening geweest om geen gebruik te maken van fietsuggestiestroken aangezien zij een onveiligheidsgevoel creëren voor de fietsers. Ofwel mengt het fietsersverkeer zich met het gemotoriseerd verkeer (bv. Keizersplein) ofwel legt men aparte fietspaden aan indien de ruimte ertoe aanwezig is.

Knelpunten

Conflictsituaties tussen voetgangers- en fietsersverkeer op bepaalde routes (oude spoorwegroute Aalst-Hofstade-Gijzegem, de vroegere 'jaagpaden' langs de Dender, Leirekensroute,...) maar ook bij de herinrichting van het openbaar domein binnen het stadscentrum (Werfplein).

De aanleg van fietsstroken in de omgeving van 'ronde punten' (Haring, Albatros,...) blijft tot conflictsituaties met het gemotoriseerd verkeer leiden. Bij realisatie van nieuwe ronde punten (bv. Siesegemlaan/Gentsesteenweg) dienen fietsroutes ten allen prijze uit de omgeving van deze ronde punten te worden gehouden.

Potenties

Het in opmaak zijnde RUP 'Uitbreiding Stadspark' en het RUP 'Tragel' voorzien in zones voor de zwakke weggebruiker (dus ook fietsers) langs de Dender tussen Zeebergbrug / nieuwe stuwsluis en Ring / Zwarte Hoekbrug. Dit biedt potenties tot de realisatie en uitbouw van een veilige voetgangersverbinding langs de Dender. Concept te toetsen aan

visie mobiliteitsplan. Visie mobiliteitsplan verder te vertalen in het in opmaak zijnde RUP 'Pierre Corneliskaai' en het masterplan Albrechtlaan.

Creëren van veilige fietsroutes (ondergrondse of bovengrondse kruising van Ring, N-wegen) tot in het centrum van de stad dient het woon-schoolverkeer door middel van gemotoriseerd vervoer drastisch te verminderen.

3.6.2.3. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Creëren van een performant openbaar vervoer tot in het centrum van de stad dient het woon-schoolverkeer door middel van gemotoriseerd vervoer drastisch te verminderen.

Nood aan onderlinge afstemming tussen openbaar vervoer en het parkeerbeleid.

3.6.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Aandacht voor de bereikbaarheid (via openbaar vervoer, autoverkeer) van verkeersgenererende projecten zoals bij wijze van voorbeeld:

- Inplanting nieuwe sportaccommodatie in het kader van de herontwikkeling van de site Schotte.
- Baanwinkels langs de Gentsesteenweg (RSA: in te richten als stadsboulevard / toegangspoort tot de stad).
- Nieuwe ontwikkelingen langs de Dender tussen Zeebergbrug en nieuwe stuwsluis.
- Nieuwe ontwikkelingen in het kader van het masterplan Albrechtlaan.

Conflictsituaties en ontsluitingproblemen dienen ten allen tijde te worden vermeden.

Quid statuut van de zogenaamde 'Wallenring'.

Bereikbaarheid van het stadscentrum. Op elkaar afstemmen van verkeersmodi. Zicht op de verkeersafwikkeling binnen het stadscentrum is belangrijk bij ontwerpen van een nieuw openbaar domein (Vredeplein, Werf, Keizersplein, Stationsomgeving) en de inplanting van grootschalige projecten (Postsite, Pupillen, Keizerspoort, Albrechtlaan,...).

Een aantal geplande herinrichtingswerken (Genstesteenweg, Boudewijnlaan,...) ter bevordering van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer zal de fysieke barrièrevorming verder versterken en stadsdelen verder van elkaar isoleren in plaats van ze met elkaar te verbinden.

Onleefbaarheid van woonstraten met sterk doorgaand (sluip)verkeer dient te worden vermeden.

Bij aanleg/heraanleg van openbaar domein (pleinen, verkeersvrije of -arme straten, nieuwe voetgangersroutes) dienen conflictsituaties met de zwakke weggebruiker te worden vermeden.

De gecoro is met betrekking tot de relatie van het fietsersverkeer met het gemotoriseerd verkeer altijd van mening geweest om geen gebruik te maken van fietssuggestiestroken aangezien zij een onveiligheidsgevoel creëren voor de fietsers. Ofwel mengt het fietsersverkeer zich met het gemotoriseerd verkeer (bv. Keizersplein) ofwel legt men aparte fietspaden aan indien de ruimte ertoe aanwezig is.

Knelpunten

Bestaande verkeersknelpunten hebben tot gevolg dat sommige deelgemeenten niet meer bereikbaar zijn. Dit geldt in het bijzonder dat Erembodegem wegens verzadiging van invalswegen en verkeersknooppunten onbereikbaar wordt. Het RSA en het strategisch project Osbroek-Gerstjens heeft het bovendien over het doorknippen van de as Erembodegemstraat. De toekomstige (gewenste) ontwikkelingen in het kader van het in opmaak zijnde RUP 'Uitbreiding Stadspark', nieuwe ontwikkelingen op de site 'Schotte', de nieuwe industrieterreinen 'Sterrenhoek' en 'Zuid IV' en de oprichting van nieuwe kantooraccommodatie ter hoogte van de Keppekouter nopen tot een nieuwe mobiliteitsvisie omtrent de bereikbaarheid van Erembodegem. Een grondige mobiliteitsstudie voor Erembodegem dat grotendeels gelegen is binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst dringt zich op.

De eerder aangehaalde fysische barrièrevorming stelt zich nadrukkelijk in Erembodegem (Brusselsesteenweg, Ninovesteenweg, Geraardsbergsesteenweg, Expresweg naar Ninove, de Dender, de E40 en 2 spoorlijnen). Deze splitst de deelgemeente op in verschillende wijken en bemoeilijkt verder de sociale interactie tussen de buurtgemeenschappen.

Een aftoetsing dringt zich op tussen het ruimtelijk ordeningsbeleid en een nieuwe visie omtrent mobiliteit.

Potenties

Haalbaarheid van in opmaak zijnde RUP's zal onder andere dienen te worden getoetst aan een duidelijke nieuwe geactualiseerde mobiliteitsvisie.

3.6.2.5. PARKEREN

Aandachtspunten

Mobiliteitsplan als leidraad voor een parkeerbeleid. Tot op heden weinig visie omtrent inplanting van parkeervoorzieningen: geen randstedelijke parkings (zoals bijvoorbeeld Flanders Expo Gent), enkel parkings in het stadscentrum. Parkeerbeleid houdt ook een prijsbeleid in (kortparkeren/langparkeren, parkeren langs de openbare weg/parkeren in een parkeergebouw).

Nood aan duidelijk parkeerverordening – relatie met gewenste woondichtheid – vastleggen van verplichte parkeerplaatsen bij bouwprojecten (parkeernormen).

Inplanting van nieuwe (ondergrondse) parkeergarages te toetsen aan het nieuwe mobiliteitsbeleid. Het nastreven van een duidelijke hiërarchie in het parkeerbeleid van de stad Aalst. Hoe past een mogelijk nieuwe ondergrondse parking onder Esplanade in

een mobiliteitsvisie naast een nieuwe pendelparking in het Stationsproject (masterplan Stationsomgeving) met rechtstreekse ontsluiting via nieuwe toegangsweg vanaf kruispunt RING/Dendermondsesteenweg.

Knelpunten

Tengevolge het niet-betalend parkeren op de pendelparking bij het station van Erembodegem, wordt het centrum van Erembodegem geconfronteerd met een omvangrijk parkeerprobleem te wijten aan een tekort aan parkeerplaatsen voor de bewoners en de klanten van de handelszaken.

Algemeen wordt er vanuit de Gecoro aangegeven dat de uitgewerkte mobiliteitsvisie geen visie op korte termijn mag zijn voor groot-Aalst. Hierbij is het van groot belang dat naar de toekomst gekeken wordt, waarbij er een duidelijke visie voor de verkeersstructuur van Aalst en haar deelgemeentes moet worden uitgewerkt.

3.7. JEUGDRAAD VAN AALST

3.7.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De Aalsterse Jeugdraad is de officiële adviesraad voor de stad Aalst over alles wat kinderen, jongeren en jeugdwerk in Aalst aanbelangt. Wij zorgen ervoor dat de stem van kinderen en jongeren tot bij beleidsmakers reikt en verdedigen de belangen van jeugdwerkorganisaties in onze stad. Wij zijn autonoom en behoren niet tot een stadsdienst. Evenmin zijn wij de handpop van een politieke partij. Wij zijn kritisch constructief, maar liggen dwars waar nodig. Alle jongeren zijn welkom, van welk geloof, seksualiteit of politieke overtuiging ook.

De jeugdraad vertegenwoordigt in Aalst meer dan 25 procent van de bevolking. Daarom hopen we dat jongeren blijven gehoord en bevroegd worden tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan. Wij vragen om actief betrokken te worden bij dit proces, ofwel door een afgevaardigde van de jeugdraad, ofwel door een jeugdconsulent van de Dienst Jeugd.

Contactpersoon Jeugdraad

Naam: Nore De Grez

TEL: 0499-45.88.63

Email: noredegrez@gmail.com

3.7.2. *OMSCHRIJVING VAN DE VISIE*

3.7.2.1. VOETGANGERS

Aandachtspunten

De veiligheidssituatie in de uitgaansbuurt in de omgeving van de Sint-Martinuskerk is niet optimaal. Er is te weinig verlichting aanwezig, een overvloed aan foutparkeerders en

automobilisten hebben veelal een overdreven snelheid. Dit brengt mogelijks de vele jongeren in gevaar.

Het Bauwensplein is een pleintje waar het autoverkeer overheerst, ondanks dat er enorm veel schoolgaande jeugd te voet en met de fiets passeert om zich naar het station te begeven. De verkeerssituatie moet hier verbeteren zodat jongeren veilig kunnen oversteken. We beseffen dat jongeren op deze plek niet steeds de verkeersregels volgen en kriskras oversteken. Een andere aanleg van het plein samen met sensibilisering naar de jongeren toe kan een oplossing bieden.

Knelpunten

Schoolomgevingen worden weinig eenduidig aangeduid. Er werden al inspanningen gedaan om schoolomgevingen veiliger te maken, onder andere door de aanleg van verkeersdrempels en de invoering van de zone 30. Toch denken we dat de schoolpoorten en hun directe omgeving beter kunnen aangeduid worden, vooral op de plekken waar kinderen en jongeren de straat oversteken. Dit kan door middel van kleur, verlichting, reflectoren, palen,...

Als voorbeeld deze afbeelding waar zowel het gebruik van de paal als de bogen zorgen voor een herkenbare aanduiding van de schoolomgeving.



Potenties

We zien een enorme vooruitgang bij de aanleg van opstapplaatsen aan bushaltes. Deze worden zoveel mogelijk verhoogd en het voetpad wordt er plaatselijk verbreed. We zijn sterke voorstanders van deze aanpassingen, hopelijk worden ook de deelgemeentes niet vergeten.

De stadsvernieuwing aan het Vredeplein is een enorme verbetering voor de voetgangers.

Voor de Jeugdraad is het belangrijk dat kinderen en jongeren veilig kunnen participeren in het verkeer, jong geleerd is oud gedaan, daarom willen we acties rond de dode hoek en initiatieven zoals de 'klaarovers', of jeugdverkeersbrigadiers, blijven aanmoedigen. Deze jongens en meisjes van het 6de leerjaar van de lagere school worden opgeleid om samen met een leerkracht de leerlingen aan de schoolpoort veilig de straat te laten oversteken.

3.7.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

Er zijn te weinig fietsstallingen, zowel in het centrum als in de dorpskernen. We pleiten voor meer fietsstallingen maar gedecentraliseerd. Jongeren verkiezen vaak de fiets om zich te verplaatsen. Daarom is het zeker aan jeugdlokalen waar jongeren samenkomen, zoals jeugdhuizen, lokalen van jeugdverenigingen en cafés, belangrijk dat er voldoende veilige en verlichte fietsstallingen aanwezig zijn. Ook bij evenementen, waar soms fietsstallingen onbereikbaar zijn door bijvoorbeeld podia, is er een ernstig tekort. Tijdelijke fietsstallingen kunnen een oplossing bieden (bijvoorbeeld in de zomer wanneer het parkconcerten zijn).

Knelpunten

De grote fietsassen tussen het centrum en de deelgemeentes vertonen nog veel gebreken. Zo zijn de fietspaden niet steeds voldoende verlicht, dit zorgt voor een onveiligheidsgevoel.

Potenties

We vinden het een enorm pluspunt dat de politie op de Aalsterse scholen de fietsen controleert of deze in orde zijn. Toch denken we dat de politie preventief nog meer kan optreden. We halen hierbij een voorbeeld aan uit Gent. In deze stad deelt de politie fietslichtjes uit wanneer je geen verlichting hebt, wanneer je een tweede maal niet in orde bent met je fietsverlichting krijg je effectief een boete. Via sensibilisering zou de jeugd nog meer moeten geïnformeerd worden over het nut van reflectoren, verlichting en helmen. Dit kan bijvoorbeeld door een simulatie van een verkeersongeval.

Het verhuren van fietsen moet meer bekend gemaakt worden bij jongeren. Dit kan gestimuleerd worden met een speciaal jongerentarief.

3.7.2.3. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Hiervoor citeren we de Vlaamse Jeugdraad:

“Er is een groeiende bezorgdheid over sociale veiligheid. Dit is van specifiek belang voor jongeren want niet alleen oudere mensen voelen zich onveilig. Jongeren geven zelf ook aan dat ze zich niet altijd veilig voelen in de publieke ruimte, bv. in het station of op de bus. Dat beïnvloedt hun mobiliteit in negatieve richting (geen mobiliteit of enkelvoudig

vooruitdenken). Dit gevoel en de gevolgen ervan, worden extra versterkt door (over)bezorgde ouders.”

Ook in Aalst zijn er jongeren die zich onveilig voelen in de publieke ruimte. Hier moet de nodige aandacht aan besteed worden.

Veel kinderen en jongeren komen met de bus naar een Aalsterse school, deze bussen zitten echter vaak erg vol. Dit zorgt voor frustraties als men overdag lege bussen ziet passeren in de stad. De vraag wordt dan regelmatig gesteld waarom er niet meer bussen voor en na de schooluren kunnen rijden.

Knelpunten

Het aanbod van de trein tussen Herzele – Aalst is afgenomen. Dit heeft twee grote gevolgen: door minder treinen in te leggen hebben jongeren minder mogelijkheden om de trein te nemen, vooral wanneer ze naschoolse activiteiten hebben is dit een probleem. Een tweede gevolg is dat de trein overvol zit. Jongeren kunnen zelden plaats nemen in de trein, wat niet de bedoeling mag zijn.

Aalst heeft een regionaalstedelijk profiel. Nochtans mist het een aantal diensten die in zo'n steden worden aangeboden. Het belangrijkste is de afwezigheid van nachtbusen. We zijn er zeker van dat ouders bereid zijn meer te betalen als hun kinderen 's nachts veilig naar huis geraken. We leggen de nadruk hierbij zeker op de evenementen: carnaval, de parkconcerten in de zomer, oudejaarsnacht, dag/nacht van de Jeugdbeweging, enzovoort. We vinden het bestaande aanbod van nachtbusen dan zeker te beperkt.

Bushaltes worden veel ingenomen door voertuigen. We bespreken dit verder bij het parkeren.

Potenties

Wij hopen dat de heraanleg van de stationsomgeving een verbetering zal zijn voor het openbaar vervoer.

De terugbetaling van de trein- en busabbonnementen voor jongeren is een enorme stimulans om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ook de korting die men op het stadhuis kan krijgen voor de aankoop van buskaartjes is positief, maar te weinig bekend bij jongeren.

3.7.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Het autoluw maken van het centrum is positief, maar de jeugdgraad wil de wagen niet negatief bekijken.

Knelpunten

De nieuwe verkeerssituatie op het Werfplein is nog onduidelijk, zowel voor auto's en fietsers. Er ontstaat ook steeds file. De fileproblemen in de binnenstad zorgen voor

onveilige situaties in de schoolomgeving. We vragen hier dan ook dringend de nodige aandacht voor.

Potenties

De mogelijkheid dat het theoretisch rijexamen kan afgelegd worden tijdens de schooluren is enorm positief. Er wordt in de lessen ook meer aandacht gegeven aan veilig rijden, niet onder invloed rijden en andere sensibilisering.

3.7.2.5. PARKEREN

Aandachtspunten

Er zijn aan de scholen en in de uitgaansbuurt (onder andere Molenstraat en aan Sint-Martinuskerk) te weinig Kiss&Ride zones. Daardoor parkeren veel ouders dubbel of op het voetpad wat een mogelijk gevaar is voor de kinderen en jongeren. Veel busstroken aan bushaltes worden ook ingenomen door ouders waardoor de bus vertraging kan oplopen of kinderen midden op de straat moeten uitstappen. Kiss&Ride zones kunnen tijdens de schooluren ingenomen worden door schoolbussen of Lijnbussen die worden ingezet om kinderen naar het zwemmen of naar daguitstappen te brengen.

Knelpunten

We denken dat er veel jongeren zijn, die bereid zijn om een grotere afstand te voet af te leggen en minder te betalen om te parkeren, om het centrum te bereiken. Een ruime parking buiten het centrum zou hier de oplossing kunnen zijn. Dit kan eventueel aangevuld worden met een fietsverhuur om de afstand te verkorten. Daarnaast vragen we ook aandacht voor de mogelijkheid om veilig en aan een aanvaardbaar tarief voor jongeren te parkeren binnen de stad.

Parkeren in de omgeving van een school in de Aalsterse binnenstad is niet evident, dit voor zowel ouders, leerkrachten als scholieren die in het bezit zijn van een rijbewijs. Een voorbeeld hiervan is de Handelsschool op het Keizersplein, waar er onvoldoende gelegenheid is voor scholieren om te parkeren aan een betaalbaar tarief.

Potenties

We hopen dat het parkeergeleidingssysteem dat binnenkort wordt geïntroduceerd een verbetering is voor het parkeerprobleem in Aalst. Wij staan achter een parkeergeleidingssysteem dat niet alleen de beschikbare parkings aangeeft, maar ook één dat zegt hoeveel plaatsen er nog zijn.

3.7.2.6. ANDERE

Aandachtspunten

De Aalsterse jeugdraad hoopt dat er ook aandacht gegeven wordt in het mobiliteitsplan aan andere vervoersmiddelen die jongeren gebruiken. Wij hopen dat er ook plaats is voor het skateboard, het twee-wielskateboard, de step en inline skates.

We hopen dat er een integratie is van het speelweefsel. Alle plekken waar jongeren rondhangen, zoals speelpleintjes en jeugdlokalen werden in kaart gebracht en dus kan het mobiliteitsplan hierop inspelen. Al deze plekken zouden toegankelijk en veilig moeten zijn. Wat bedoelen we hiermee? Voldoende verlicht, toegankelijk, een veilige oversteekplaats, een voldoende breed voetpad om elkaar te ontmoeten, een Kiss&Ride zone om op gehaald te worden, voldoende fietstallingen, enzovoort. Zeker aan lokalen van jeugdbewegingen die zich bevinden aan de straatkant kunnen extra signalisaties zoals lichten en reflectoren bij het begin of einde van een activiteit een meerwaarde zijn.

Knelpunten

Kinderen houden van spelen. Een onderdeel van dat spelen is interactie met andere kinderen, ook in de eigen straat. De jeugdraad hoopt dat het mogelijk is om meer speelstraten te organiseren, vooral in de zomer.

Potenties

Onlangs kocht de stad mobiele repetitieboxen aan. We hopen dat ook deze op een veilige locatie worden geplaatst zodat jongeren er makkelijk toegang tot hebben.

3.8. DIENST RUIMTELIJKE ORDENING AALST

3.8.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Dienst ruimtelijke ordening van de stad Aalst. Deze is bevoegd voor de uitwerking van alle elementen ten aanzien van stedenbouw en stedelijke ontwikkeling met een impact op mobiliteit. Hierbij is de interactie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit vaak groot en dient er een duidelijke wisselwerking te zijn tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit.

Contactpersoon dienst Ruimtelijke Ordening van de stad Aalst

Naam: Joris De Clercq

TEL: 05-373.24.57

Email: joris.declercq@aalst.be

3.8.2. *OMSCHRIJVING VAN DE VISIE*

3.8.2.1. ALGEMENE VISIE

Potenties

- Algemene principes formuleren en concrete maatregelen voorstellen rond het optimaliseren van de ontsluiting van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen (gezamenlijk parkeren, fietsinfrastructuur, verbeteren openbaar vervoer). Voor de bestaande bedrijventerreinen kunnen concrete actiepunten worden vastgelegd in kader van de herinrichting (lopende studies).
- Belangrijke aandacht voor reconversie volledige Denderomgeving-Noord (Tragel, Tupperware, P.Corneliskaai, Pendelparking). Hoe de mobiliteit

Fase 1: Oriëntatienota

afwikkelen in dit volledige stadsdeel gezien de ruimtelijke ontwikkeling en intensivering met wonen en stedelijke activiteiten, waaronder bezoekersintensieve activiteiten (nieuwe evenementenhal). Belangrijke aandachtspunten zijn de nabijheid van openbaar vervoer (potentie) en het verzoenen van verkeer met een te versterken verblijfsfunctie van de Denderkaai (visie uitbreiding Wallenring op rechteroever).

- Bestaande selecties op rechteroever, zoals het vorkprincipe Ring, of de categorisering van de Moorselbaan tot aan het centrum dienen opnieuw te worden geëvalueerd, rekening houdend met nieuwe toekomstige ontwikkelingen en ontwikkelingsscenario's, zoals deze voor de omgeving Albrechtlaan (masterplan).
- Gedetailleerde evaluatie doorvoeren van de huidige verkeersafwikkeling voor de omgeving van het Werfplein na de recente heraanleg en de te verwachten verkeersimpact bij bepaalde scenario's (bv. omvormen straten tot éénrichtingsverkeer).
- Nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden langsheen de Erembodegemstraat (uitbreiding Stadspark en nieuwe woonontwikkelingen / sportcomplex Schotte / site Duparc) nopen tot een nieuwe visie over de ontsluiting van Erembodegem en het statuut/categorisering van de Erembodegemstraat. Aandacht voor de interferentie met de Ring (N9) en impact ervan op de doorstroming en de ontwikkelingen van een aaneensluitend groen-recreatief gebied Osbroek-Gerstjens.
- Principes bepalen rond ontsluiting en parkeren voor de nieuwe grootschalige woonontwikkelingen in de stadsrand (Ten Rozen, omgeving Immerzeeldreef). Hoe de ontsluiting met openbaar vervoer en langzaam verkeer hier optimaliseren in functie van ondermeer dagelijkse woon-werk verplaatsingen?
- Herinrichting Burgemeesterplein met het accent op langzaam verkeer en het veilig verbinden van het stadscentrum met de omgeving Stadspark (en nieuwe woonontwikkelingen omgeving Electrabel) en deelgemeente Erembodegem.
- In samenwerking met de centrumsscholen (St-Jozefscollege, KA, SMI,...) een leerlingenproject uitwerken om de schoolmobiliteit gedetailleerd in kaart te brengen (herkomst, keuze vervoersmiddel, traject). Nadien een visie/voorstellen uitwerken over maatregelen die het mobiliteitsgedrag of de doorstroming tijdens spitsuren positief kan beïnvloeden (bv. Kiss&Ride zone nabij scholen).

3.8.2.2. VOETGANGERS

Potenties

Het autovrij maken van het winkelcentrum verbetert de leefbaarheid. In de niet verkeersvrije straten binnen de Wallenring (bv. Molenstraat) zou er meer aandacht moeten zijn en ruimte dienen geboden te worden voor voetgangers.

3.8.2.3. FIETTERS

Aandachtspunten

Streven naar het toestaan van rechtsafslaan bij verkeerslichtenregelingen op veilige locaties (plaatsen verkeersborden). Hierbij gaat het om de borden B22 en B23 zoals weergegeven in onderstaande figuur.



Knelpunten

- Tegenliggend fietsverkeer in éénrichtingsstraten op vele plaatsen nog te onveilig. Veel eenrichtingsstraten hebben een voldoende breed profiel om een fietspadmarkering aan te brengen.
- De hoofdfietsroutes kunnen nog beter uitgewerkt worden, zowel naar verlichting als naar de oversteekplaatsen aan de autowegen.
- Tekort oplossen van divers verspreide fietstallingen.

Potenties

- Verdere uitwerking en stimulans van initiatieven zoals de Fietserij en Blue Bikes.
- Uitwerken van fietspoolprojecten voor schoolkinderen.
- Een aantal functionele hoofdfietsroutes (vanuit bv. zuiden en westen van de stad) dienen verder te worden uitgebouwd. Het mobiliteitsplan dient dit verder te onderzoeken.
- Concrete acties vastleggen om recreatieve oost-west fietsverbinding te realiseren doorheen Osbroek-Gerstjens-Kluisbos via toekomstige fietsersbrug aan nieuwe stuwsluis Dender (doorsteek stadspark, veilige oversteek N9, link met Heuvelpark,...). Onderzoek naar oostwaartse doortrekking binnen uit te bouwen Regionaal bos.

3.8.2.4. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Bij halteplaatsen (deels) op de rijweg nadenken over technische ingrepen die veiligheid voor fietsers kan verbeteren. Dit geldt voornamelijk voor het stadscentrum.

Knelpunten

- Betere afstemming nodig van dienstregeling De Lijn op evenementen en activiteitendagen in de stad (bv. marktdag).
- Gebrek aan infrastructuur voor overstap op andere vervoersmodi vanuit Erembodegem-station (parking, fietsenstalling).

3.8.2.5. GEMOTORISEERD VERKEER

Knelpunten

- De verkeersafwikkeling vanaf de E40 via het rondpunt Haring werkt onvoldoende vlot via het huidige rondpunt en is onveilig voor fietsers.
- Steeds toenemende sluipverkeer langs wegen parallel met de ringweg (bv. Welvaartstraat). Een globaal plan opmaken waarin dit in kaart wordt gebracht samen met concrete voorstellen (eenrichting, omvormen tot fietsstraat, verkeersremmers, plaatselijk verkeer,...).

Potenties

- Omvormen van (zone binnen) Wallenring tot zone 30.
- Verdere uitwerking en stimulans van initiatieven zoals Cambio en andere mogelijkheden tot autodelen.
- Onderzoek waar er beperktere infrastructuuringrepen mogelijk zijn om de doorstroming te verbeteren (bijkomende invoegstroken voor ritsen of afslagstroken, aanbrengen van verkeersborden en wegmarkeringen vóór dubbelstrooksrotondes om het verkeer te leiden en het vlotter te laten afwikkelen).

3.8.2.6. PARKEREN

Aandachtspunten

In straten met voldoende parkeeraanbod nadenken over het schrappen van specifieke parkeerplaatsen in functie van veiligheid naar de oversteekbaarheid van langzaam verkeer (bv. aan kruispunten).

Knelpunten

- De carpoolparking voor verkeer over de E40 naar Brussel (tussen de N45 en N460) wordt intensief benut. In het mobiliteitsplan dient te worden nagegaan wat de nood is aan uitbreiding en waar dit ruimtelijk kan worden voorzien.
- Onderbenutting parking voor middellang- en langparkeren Keizerspoort.
- Zoekverkeer in het stadscentrum (parkeren).

Potenties

Belangrijke aandacht naar mogelijkheden tot uitbouw van centroparking rechteroever (onder andere parkeergebouw aan Syral, optimalisering parking Hoveniersplein) en stadsrandparking voor langparkeren (omgeving Albrechtlaan).

3.9. DIENST ECONOMIE AALST

3.9.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De dienst Economie ondersteunt de gemeentelijke economie, staat ten dienste van ondernemingen, de ondernemers en de kandidaat-ondernemers, versterkt de rol van Aalst als regionaal economisch knooppunt en voert het economisch beleid van de stad Aalst uit. De dienst heeft als missie om, namens de gemeentelijke overheid, bij te dragen tot de aanmoediging en ontwikkeling van het ondernemerschap en de opbouw van stimulerende omgevingsfactoren voor het ondernemen. De gemeentelijke economie is het resultaat van de optelsom van alle zelfstandigen, handelaars, horeca-uitbaters, KMO's en grote bedrijven op het grondgebied van Aalst.

In Aalst zijn ongeveer 5 000 ondernemers actief in diverse sectoren en subgroepen. Samen met de overheidsinstellingen en de gezondheidssector zorgen zij voor 30 000 jobs op ons grondgebied. Gemeentelijke economisch beleid is bij uitstek een horizontaal beleidsdomein, waarbij samenwerking rond thema's zoals ruimtelijke planning/ordening, leefmilieu en mobiliteit noodzakelijk is. De dienst Economie is organisatorisch opgedeeld in verschillende secties, elk gespecialiseerd in hun doelpubliek: werkgelegenheid, landbouw, horeca, handel, bedrijven, markten en foren.

Onze stad telt 10 bedrijventerreinen (industrie- en/of KMO): Noord I (Gijzegem), Noord II (Hofstade), Noord III (Tragel), Noord IV (Lion d'Or), Noord V (Wijngaardveld), Zuid I (Gates), Zuid II, Zuid III (Erembodegem), Zuid IV (N45) en Sterrenhoek (Albatros). Recent werd de ontwikkeling van de kantoorste site Keppekouter (E40 - Erembodegem) gestart. Op middelenlange termijn zal het AGSA het bedrijventerrein Siesegemkouter ontwikkelen, beheren en uitgeven. Voor Sterrenhoek werd een gemeentelijk RUP opgemaakt. Het bedrijventerrein Wijngaardveld valt gedeeltelijk onder de voorschriften van een BPA (BPA nr. 20 Wijngaardveld, besluit van de Vlaamse Executieve van 18 december 1991).

Daarnaast telt Aalst ruim 900 handelszaken met een totale winkelvloeroppervlakte van bijna 179.000 m². Naast detailhandel is onze stad circa 460 horecazaken en 520 dienstverlenende handelszaken rijk. De grootste handelskern bevindt zich in het stadshart. Kleinere concentraties van winkels zijn terug te vinden in de omgeving van de Varkensmarkt op rechteroever en de dorpskernen van Nieuwerkerken, Erembodegem en Moorsel. Aalst wordt bovendien gekenmerkt door een aantal baanconcentraties waar grootschalige winkels gevestigd zijn: Gentssesteenweg, Dendermondsesteenweg, Aelbrechtlaan en Pierre Corneliskaai.

Contactpersonen dienst Economie van de stad Aalst

Naam: Sabine Smet – Economisch consulent

TEL: 05-373.22.09

Email: sabine.smet@aalst.be

Naam: Tineke Stockman – Coördinator lokale economie

TEL: 05-373.22.07

Email: tineke.stockman@aalst.be

Naam: Dinah Buysse – Horecacoach

TEL: 05-373.22.08

Email: dinah.buysse@aalst.be

Naam: Jo Saeys – Diensthoofd

TEL: 05-373.22.20

Email: jo.saeys@aalst.be

3.9.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

De dienst Economie vraagt dat in het planningsproces en het uiteindelijke mobiliteitsplan de economische leefbaarheid van de voorstellen afgetoetst wordt. De ruimtelijk-economische context is van doorslaggevend belang bij de opmaak van een mobiliteitsvisie. Bereikbaarheid is niet alleen een type weggebruiker, zoals in het sjabloon wordt vooropgesteld, maar ook een tijdstip, een locatie en infrastructuur. Wij wijzen ook op de (her)ontwikkelingen van belangrijke stadsdelen (bedrijventerrein Siesegemkouter, omgeving Albrechtlaan, Tragelsite met Tragelweg, Tupperwaresite en pendelparking, -gebouw en parking Postsite, ondergrondse parking Hopmarkt, heraanleg Werfplein) die belangrijke mobiliteitseffecten hebben voor de capaciteit van de strategische verkeersknooppunten, de kernwinkelgebieden en de bedrijventerreinen in de omgeving. Wij benadrukken dat in de ruimtelijke planningsprocessen de economische gevolgen en de gevolgen voor het ondernemerschap niet onderzocht worden, terwijl Aalst een centrumstad is met een belangrijke tewerkstellingsfunctie.

In onderstaande onderdelen wordt afzonderlijk de categorie 'Bedrijven' en 'Horeca en Handel' besproken.

BEDRIJVEN

3.9.2.1. BEDRIJVEN - VOETGANGERS

Aandachtspunten

Op de bestaande bedrijventerreinen zijn er weinig voorzieningen voor voetgangers. Op de bedrijventerreinen Noord en Zuid zijn grote delen van de wegbermen nog onverhard.

Aandacht voor veilige oversteekplaatsen ter hoogte van haltes openbaar vervoer.

Knelpunten

Bijvoorbeeld op de bedrijventerreinen Wijngaardveld en Lion d'Or is er een gebrek aan voetpaden en veilige oversteekplaatsen. De toegelaten snelheid (90 km/h) op het Wijngaardveld zorgt voor een onveilige situatie. Rekening houdend met de Syntravestiging en de aanwezigheid van de beschuttende werkplaatsen is dit een belangrijk

aandachtspunt. Voor Noord II is er geen veilige oversteekplaats van het bedrijventerrein naar de bushalte (overkant N41).

Potenties

Waar voldoende ruimte is, kunnen veilige voetpaden ingericht worden, maar een vlotte en veilige doorstroming van gemotoriseerd goederen- en personenvervoer moet wel gegarandeerd blijven.

3.9.2.2. BEDRIJVEN - FIETSERS

Aandachtspunten

De fietsinfrastructuur is op vele plaatsen onvoldoende en zelfs gevaarlijk. Op Noord IV en V zijn er bijvoorbeeld fietsstroken, maar deze worden niet gerespecteerd door parkerende vrachtwagens en door zwerfvuil op het fietspad worden onveilige situaties gecreëerd.

Knelpunten

Op de bedrijventerreinen is de fietsinfrastructuur weinig uitgebouwd.

Op Noord I (Gijzegem) is de infrastructuur uitgebouwd met routes langsheen de Dender, de Stationsstraat en de oude spoorwegverbinding Aalst-Dendermonde. Op Noord II en III is er geen fietsinfrastructuur op de terreinen. Fietsen op de bedrijventerreinen Wijngaardveld en Lion d'Or is onveilig door de slechte staat van de fietspaden en de geparkeerde vrachtwagens.

Ook hier zorgt de toegelaten snelheid (90 km/h) in combinatie met voorrang van rechts voor onveilige situaties. Op het bedrijventerrein Zuid III zijn er fietssuggestiestroken.

Potenties

- Via slimme doorsteekplaatsen kunnen de aanpalende straten langsheen de bedrijventerreinen fungeren als alternatieve, veilige fietsroute. Voor Noord IV en Noord V de Bredestraat en voor Noord II is er de mogelijkheid om de doorsteek naar het fietspad langsheen de Dender in te richten.
- Sensibiliseringscampagne om het parkeren op fietspaden door vrachtwagens te vermijden.
- Voorzien van voldoende en uitgeruste fietsstallingen.
- Fietsvergoedingen voor de personeelsleden van de bedrijven.
- Fietsers aanmoedigen om te kiezen voor veiligere fietsroutes. Projecten zoals Bike Experience² (in 2012 wordt dit in Brussel georganiseerd). Doel is om de pendelaars de mogelijkheid te bieden om onder begeleiding tijdens enkele woon-werkritten per fiets te worden begeleid.

² <http://www.bikeexperience.be>

Een begeleider vergezelt de fietser op een heen-en-terugrit en geeft praktische tips over waar men best op de rijbaan rijdt of welke alternatieve route rustiger is of meer comfort biedt.

- Sensibiliseringsacties om ook in de winter met de fiets naar het werk te komen. Voor de actie Bike to Work hebben 4 000 werknemers van 200 ondernemingen tussen 19 november en 14 december 2012 meegedaan aan de Winter Trophy. In nauwe samenwerking met werkgevers worden de werknemers gemotiveerd om de fiets te gebruiken. De inspanningen worden ondersteund met affiches en banners.
- De mobiliteitscampagnes die duurzame vervoersmodi promoten zijn en noodzakelijke initiatieven die met beperkte middelen goeie resultaten weten te behalen. De campagneaanpak kan nog beter afgestemd worden op de doelgroep en in samenwerking met de werkgevers.
- Meer toezicht en optreden door de lokale politie voor het foutparkeren van vrachtwagenbestuurders (bv. vrachtwagens die op de fietspaden geparkeerd staan).

3.9.2.3. BEDRIJVEN – OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Het station van Aalst is een goed uitgebouwd pendel- en bestemmingsstation. De verplaatsing van het station naar de bedrijventerreinen is echter niet aantrekkelijk. Weinig verzorgde bushalteplaatsen, geen veilige fietspaden of voetpaden zijn hiervan de oorzaak.

Knelpunten

De basisuitrusting van de bushalteplaatsen op bedrijventerreinen moet dringend gescreend worden. Aan de bushaltes op de bedrijventerreinen is niet overal een bushokje aanwezig. Ook de verlichting van de haltes kan beter. Momenteel ontbreken ook voetpaden en oversteekplaatsen om de haltes veilig te bereiken.

Potenties

Openbaar vervoer kan nog veel aantrekkelijker gemaakt worden ten opzichte van de fiets of de wagen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan de infrastructuur op de bedrijventerreinen (bushokjes en looproutes naar de haltes). Collectief pendelvervoer van het station Aalst naar de bedrijventerreinen organiseren: zoals vzw Max Mobiel³ (Gent).

Deze vzw is een langetermijnproject op het vlak van woon-werkmobiliteit in Gent. Het maatschappelijke doel luidt: *"De ontwikkeling en de implementatie van duurzame initiatieven ter bevordering van mobiliteit en werkgelegenheid in de Gentse regio"*. Activiteiten van de Max Mobiel zijn onder meer het inzetten van pendelbussen naar bedrijvenzones, het verhuren van pendelfietsen of met een koerierdienst de klanten of

³ www.max-mobiel.be

de professionele partners van de Gentse bedrijven beter bereikbaar maken. De bedrijventerreinen opnemen in de reguliere busritten.

Informeren van de bezoekers en medewerkers over de bereikbaarheid van het bedrijf met het openbaar vervoer via een gratis routeplanner op maat van De Lijn. Met de routeplanner op maat kunnen mensen voortaan gepersonaliseerd reisadvies opvragen op de website van het bedrijf en moeten ze niet meer naar de website van De Lijn. De interface voor de gebruiker is zeer intuïtief, zodat ook reizigers die slechts af en toe het openbaar vervoer nemen op een zeer eenvoudige wijze een reisadvies kunnen aanvragen.

3.9.2.4. BEDRIJVEN – GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Wij merken op dat in het sjabloon geen onderscheid wordt gemaakt tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. Het goederenvervoer verdient volwaardige aandacht in het mobiliteitsplan. Het Flanders Logistics project van de Vlaamse regering, dat van Vlaanderen tegen 2020 de beste Europese regio wil maken op het vlak van duurzame en slimme logistiek, onderschrijft de noodzaak tot het verzamelen van voldoende gegevens over het goederenvervoer (op basis van een probleemanalyse, beleidsontwikkeling,...) en overleg met de logistieke sector. Een evenwichtig en operationeel netwerk dringt zich op waarbij er een antwoord wordt geboden aan de bereikbaarheidsbehoefte van de bedrijventerreinen.

In het mobiliteitsplan van 2004 werd slechts één pagina gewijd aan het goederenvervoer over de weg. Er werden een aantal wegen geselecteerd als vrachtroute. Met een signalisatieplan moeten vrachtwagens naar de vrachtroute geleid worden via de kortste en meest comfortabele route.

Knelpunten

Het bedrijventerrein Wijngaardveld-Lion d'Or is geen lusvormig bedrijventerrein. De vrachtwagens kunnen zeer moeilijk keren. De aanleg van een rotonde, bijvoorbeeld in het noorden op de kruising van Wijngaardveld en de Grote Baan, is dan ook een vereiste. De toegelaten snelheid van 90 km/h ligt veel te hoog voor de verkeersveiligheid. De combinatie met voorrang van rechts en het fietsverkeer (alsook voetgangers) zorgt voor een onveilige situatie. Het afsluiten van de Pierre Corneliskaai zal tot files leiden op het bedrijventerrein.

Het enige toegangspunt in het zuiden is dan het rondpunt (Heilig Hartlaan – Verbrandhofstraat). Er is geen alternatief, wat bij calamiteiten voor grote verkeershinder kan zorgen en alles kan lam leggen. Wij wijzen ook op het verlies van 96 parkeerplaatsen op de Pierre Corneliskaai die nu elke dag volledig in gebruik zijn en waarvoor geen alternatief geboden wordt. Tijdens de werken aan de Zwarte Hoekbrug in 2012 werd de Pierre Corneliskaai tijdelijk afgesloten. Het was op dat ogenblik al duidelijk dat de aansluiting van het Wijngaardveld met de ring rond Aalst een dagelijks congestiepunt werd.

De kruising van het bedrijventerrein Noord II (Hofstade) met de N41 is bijzonder gevaarlijk. De bedrijvenvereniging vzw Hekkestraat wil samen met de stad en de wegbeheerder meewerken en meedenken aan een veiliger alternatief (het kruispunt ter hoogte van de Hekkestraat terugbrengen naar één rijvak of plaatsen van verkeerslichten kunnen een optie zijn). Het tracé van de N41 werd nog niet uitgevoerd.

Dagelijkse filevorming rondpunt Haring. Sinds de heraanleg van het rondpunt 'Albatros' met dubbele rijstroken is de doorstroming van het verkeer sterk verbeterd. Vraag is of dit nog voldoende is bij de volledige ingebruikname van de site Keppekouter en Zuid IV.

In samenwerking met de bedrijvenverenigingen werken aan een vervoerplan, het succesvol stimuleren van openbaar vervoer, collectief bedrijfsvervoer, carpooling en fietsen in het woon-werk en zakelijk verkeer. Een instrument daarvoor is de 'Toolbox', dit is een zoekfaciliteit, die bedrijven en hun werknemers helpt bij het oriënteren en ontwikkelen van een eigen vervoerplan. De Toolbox werd in 2000 ontwikkeld door een consortium van Europese specialisten in mobiliteitsmanagement.

Potenties

- In GPS-systemen is de benaming 'Noord' en 'Zuid' niet opgenomen. Dit veroorzaakt veel zoekverkeer van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs. Op straatnaam kan dan de Wijngaardstraat (omgeving OLV-ziekenhuis) en Wijngaardveld (Noord V) voor verwarring zorgen. Er kan onderzocht worden om de Noord/Zuid-benaming op te nemen in het GPS-systeem.
- Evaluatie bewegwijzering bedrijventerreinen langs de hoofdweg en en primaire wegen.
- Uniforme bewegwijzering op alle bedrijventerreinen (conform systeem Wijngaardveld). Een groot infopaneel alsook bewegwijzering met kleurcode voor elk individueel bedrijf. De infopanelen voorzien van aangepaste verlichting en een veilige stopplaats.
- Bijkomende sorteerstroken en afslagmogelijkheden aan een rondpunt onderzoeken. Voorbeelden zijn: Churchillsteenweg/Albatros voor wie richting E40 wil rijden alsook Eendrachtstraat/rondpunt Heilig Hartlaan voor wie richting N9 wil rijden.
- Het carpoolen promoten. Werknemers worden geïnformeerd over welke fiscale voordelen er verbonden zijn aan carpoolen. Voor de werkgever zal dit betekenen dat hij minder moet investeren in parkeerplaatsen. Carpoolen is een van de gemakkelijkste, goedkoopste en leukste initiatieven om het aantal werknemers dat met de wagen naar het werk komt te doen verminderen. Veel bedrijven nemen dit dan ook op in hun bedrijfsvervoersplannen. Grotere bedrijven kunnen in hun toekomstig mobiliteitsbeleid al rekening houden met de opkomst van de elektrische wagens. Parkeerterreinen zijn dan ideaal om elektrische wagens op te laden, omdat wagens er gedurende lange tijd stilstaan.

3.9.2.5. BEDRIJVEN – PARKEREN

Aandachtspunten

Op de bedrijventerreinen staan veel vrachtwagens geparkeerd die daar ‘overnachten’ of het weekend doorbrengen. Ook vrachtwagens die niet noodzakelijk een activiteit hebben op het bedrijventerrein waar ze gestationeerd zijn.

Knelpunten

De parkeerplaatsen zijn niet uitgerust om vrachtwagenchauffeurs enig comfort te bieden. Het is ook niet wenselijk om uitgeruste parkeerplaatsen te voorzien op de bestaande bedrijventerreinen en hierdoor nog meer parkerende vrachtwagens aan te trekken.

Potenties

- Uitgeruste (picknickgelegenheid, sanitair, afvalsorteerplaats,...) vrachtwagenparking aan de rand van de stad. Sensibiliseringsactie. Samenwerking met grote vrachtwagenstopplaatsen langsheen de E40.
- Locatieonderzoek naar carpoolparking nabij de op- en afrit van de E40.

3.9.2.6. BEDRIJVEN – ANDERE

Aandachtspunten

Bereikbaarheid van de ondernemingen met een focus op de bedrijventerreinen en de kantoren. Dit kan onder meer door uitstekende bewegwijzering van, naar en op de bedrijventerreinen. Bewegwijzeringsplannen moeten regelmatig geüpdatet worden. Daarnaast zijn ook aanpassingen van de weginrichting noodzakelijk (aanpassen van bestaande knelpunten en bij de realisatie van stadsontwikkeling geen bijkomende knelpunten creëren), voldoende doorstroom op de hoofdassen (groene golf), aansluiting op het vrachtroutenetwerk op mesoschaal, multimodaal aanbod (faciliteiten en acties voor fietsers, openbaar vervoer,...).

Wij dringen aan om in het mobiliteitsplan voldoende aandacht te hebben voor het verzamelen van cijfermateriaal. Dit ter evaluatie van al geïmplementeerde oplossingen en om uitspraken te doen over financiële en maatschappelijke effecten van geplande oplossingen (nulmeting).

De binnenvaart is vooropgesteld en erkend als deeloplossing voor de mobiliteitsproblemen. Eind december 2011 deed Vlaams minister Crevits een oproep om in te spelen op de mogelijkheden om goederen niet via weg, maar via de binnenvaart te transporteren. Het Vlaams Instituut voor Mobiliteit heeft de resultaten bekend gemaakt van het project “Build over Water”. Er werden twaalf proefvaarten met gepalleteerde bouwmaterialen uitgevoerd alsook een onderzoek naar het ontsluiten van regio’s via watergebonden distributiecentra.

De realisatie van een overslagterminal aan de Dender en de opwaardering tot 1 350 ton zal de rol van de binnenvaart voor Aalst verhogen. De kandidaat-concessionaris is

gespecialiseerd in palletvervoer. Op het bedrijventerrein Wijngaardveld werd voor de realisatie van de overslagterminal een perceel grond gehuurd in het noordelijke deel door Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z). Er moet evenwel voldoende aandacht gaan naar de effecten op de verkeersbelasting die de terminal kan veroorzaken op het bedrijventerrein zelf en bij uitbreiding op de ring van Aalst (ook de grote infrastructuurwerken aan de Boudewijnlaan/Gentsesteenweg indachtig).

In het Ruimtelijk Structuurplan Aalst wordt de reservatie van watergebonden bedrijvigheid in de noordelijke bedrijvenzone van het Wijngaardveld als differentiatie aangeduid.

Ongehinderd ondernemen in Aalst dient eveneens een speerpunt te zijn. Tijdens de uitvoering van openbare werken moeten de instrumenten gebruikt worden om de hinder te beperken voor ondernemers. De dienst openbare werken doet al veel inspanningen om de getroffen ondernemers te informeren, maar er is nog altijd ruimte voor verbetering. Er kan overwogen worden om een applicatie (app) te creëren voor de wegeniswerken en omleidingen, zoals de bestaande “knop” op de website van de stad.

Bedrijfsleiders moeten ook inspraak krijgen bij grootschalige werken (onder meer de ondertunnelingsproject Boudewijnlaan/Gentsesteenweg). Deze werken hebben belangrijke gevolgen voor hun bedrijfsvoering en ondernemers kunnen samen met de stad werken aan een alternatief routeplan. Een integraal beleid is slechts mogelijk door samenwerking met het bedrijfsleven. Waarbij door dialoog voor het benodigde draagvlak en de kennis gezorgd kan worden.

Een degelijk signalisatieplan met inbegrip van bestemmingssignalisatie kan best opgenomen worden in het bestek van de overheidsopdracht.

In de lopende studie voortraject Noord IV en Noord V zal de verkeerskundige analyse van de bedrijvenzone vertaald worden in een actieplan. In de analyse werden de ontsluiting van het terrein, de bewegwijzering, de interne verkeersinfrastructuur en het openbaar vervoer onderzocht. Wij dringen er op aan dat de conclusies van deze studie opgenomen worden in het nieuw mobiliteitsplan.

Vzw Wijngaardveld heeft al een eerste en tweede fase van de bewegwijzering op het terrein aangepakt. In 2013 wordt de derde fase uitgevoerd.

Mobiscan van de provincie aanbieden op elk bedrijventerrein en in ieder geval in samenwerking met vzw Wijngaardveld en vzw Hekkestraat (via het provinciaal Mobiliteitspunt). Een mobiscan analyseert de bereikbaarheid van een bedrijf of bedrijvenzone en brengt de mobiliteitsstromen van de personeelsleden in kaart. Op basis van deze gegevens stelt het Provinciaal Mobiliteitspunt een lijst met mogelijke maatregelen op die het bedrijf of de bedrijvenzone kan nemen om de mobiliteit van haar personeelsleden efficiënter te organiseren.

HANDEL EN HORECA

3.9.2.7. HANDEL EN HORECA - VOETGANGERS

Aandachtspunten

Het gedeeltelijk verkeersvrij maken van het winkelhart vergrootte haar aantrekkingskracht voor het winkelend publiek. Men moet er echter op toezien dat deze trend niet overal doorgezet wordt. Straten autoluw maken betekent dat een zekere mate van toegankelijkheid moet opgeofferd worden, evenals een hoeveelheid parkeerplaatsen.

Knelpunten

De beste manier om Aalst te ontdekken is ongetwijfeld te voet, maar de toeristische en economische troeven van het stadshart worden onvoldoende kenbaar gemaakt in het kernwinkelgebied. Bezoekers vinden moeilijk hun weg of weten vaak niet waarheen, vooral in de buurt van de toegangswegen. Zodra de auto geparkeerd wordt, begint de zoektocht naar straten en/of bezienswaardigheden. Momenteel is er nog geen enkele vorm van voetgangersbewegwijzering voorhanden.

Brede en toegankelijke voetpaden zijn een goede zaak voor alle voetgangers. Niet alleen kunnen mensen met een handicap zich makkelijker verplaatsen, ook mensen met een kinderwagen, ouderen,... zullen brede en comfortabele voetpaden op prijs stellen (cfr. Ouderentoets – dossier proeftuin zorginnovatie Aalst). Het ontbreken van gepaste infrastructuur voor deze specifieke doelgroepen onder de voetgangers zorgt ervoor dat deze doelgroepen zich niet meer te voet kunnen of zelfs mogen verplaatsen.

Potenties

Door in samenwerking met de dienst Toerisme en dienst Economie een bewegwijzeringssysteem in de binnenstad op te zetten, waarbij winkel-wandelroutes en andere bezienswaardigheden op éénduidige wijze gesignaleerd worden, help je bezoekers om zich een mentaal plan van het stadshart te vormen. Economische en toeristische troeven kunnen zo op éénduidige manier kenbaar gemaakt worden. De route moet niet noodzakelijk de kortste weg volgen, wel de mooiste of meest interessante, steeds vertrekkende vanuit het oogpunt van de bezoeker.

3.9.2.8. HANDEL EN HORECA - FIETSERS

Aandachtspunten

Waar het horeca- en handelsaspect centraal staat, moet er gestreefd worden naar een veilige en comfortabele omgeving voor de zachte en minder mobiele weggebruikers. Vooral in de bebouwde kom, waar de invalswegen voor fietsers vandaag vaak samenvallen met die van de automobilisten.

Knelpunten

Fietsen wordt vanuit economische hoek aangemoedigd door het opzetten van sensibiliseringsacties zoals 'Met Belgerinkel naar de Winkel'. Wanneer consumenten aangespoord worden om de fiets te nemen moet er echter ook voor gezorgd worden dat dit vervoersmiddel op een veilige en verantwoorde manier kan gestationeerd worden. Door het gebrek aan of het onvoldoende gekend zijn van fietsstallingen, worden fietsen vaak tegen de gevels van winkelpanden of het straatmeubilair geplaatst. Handelaars die fietsers een warm hart toedragen en een fietsrek voor de handelszaak plaatsen, worden bovendien belast op de inname van het openbaar domein.

Speciale fietsroutes zoals bijvoorbeeld de Leirekensroute zijn een weinig aantrekkelijk alternatief om zich als consument te verplaatsen wegens niet of onvoldoende verlicht bij (schemer)donker. Een aantal fietspaden ligt er bovendien erbarmelijk bij en het rijcomfort kan bij de overgangen en kruispunten nog heel wat veiliger en fietsvriendelijker. De infrastructuur nodigt nog te weinig uit om de auto thuis te laten.

Meldingen van onaangepast fietsgedrag in winkel-wandelstraten.

Potenties

Het aantal fietsstallingen moet opgedreven worden rekening houdend met nieuwe soorten fietsen zoals bijvoorbeeld bakfietsen en elektrische fietsen. Ook bij de heraanleg van fietspaden en de plaatsing van fietsparkeerplaatsen dienen deze nieuwe fietsmodellen de nodige aandacht te genieten. Het gebruik van oplaadpunten voor elektrische fietsen en openbare fietspompen moet regelmatig geëvalueerd worden en afhankelijk van de evolutie uitgebreid.

Het ter beschikking stellen van een bewaakte fietsstalling op de binnenkoer van het stadhuis dient verder gepromoot te worden. Er kan ook onderzocht worden of dit initiatief kan uitgebreid worden naar de lente- en herfstperiode en andere locaties. Zo heeft onder meer het Werfplein veel potentieel om uit te breiden met fietsstallingen.

Het reduceren of opheffen van de belasting op de inname van het openbaar domein met fietsrekken verhoogt de goodwill van handelaars om fietsrekken te plaatsen met meer en veiligere plaatselijke fietsstallingen als gevolg.

Goed verlichte fietspaden tussen de stad en haar deelgemeenten verhogen de veiligheid en het gebruikscomfort. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van intelligente verlichting die door beweging wordt geactiveerd.

3.9.2.9. HANDEL EN HORECA – OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Een goed uitgerust openbaar vervoer vermindert de druk op de wegen, waardoor een vlottere doorstroming mogelijk is. De stationsomgeving moet verder uitgebouwd worden tot mobiliteitsknooppunt met ruimte voor autoparkings en veilige fietsvoorzieningen voor de pendelaars.

Knelpunten

Tijdens grootschalige evenementen zoals het criterium, de eindejaarskoopdagen, Cirk! en de zaterdagmarkt dient het openbaar vervoer beter georganiseerd en promoot te worden. Vele bezoekers vinden hun weg naar de binnenstad, maar te weinig wordt hiervoor gebruik gemaakt van trein en bus.

Door de opgedreven alcoholcontroles komt men tijdens weekendavonden niet langer met de auto naar het stadscentrum. Het ontbreken van frequente dienstverlening tijdens die avonden en het vroege tijdstip van de laatste bussen stimuleren de bezoekers niet tot het gebruik ervan.

Potenties

Door het ontwikkelen van randparkings waar een voordelig parkeertarief gecombineerd wordt met voordelig (of zelfs gratis) openbaar vervoer, kan men tegemoet komen aan de grote instroom van bezoekers tijdens grootschalige evenementen. Dit Park&Ride principe wordt nader toegelicht bij het onderdeel parkeren.

De bestaande dienstverlening van trein en bus moet minstens behouden blijven, waarbij de bereikbaarheid van de stad en haar deelgemeenten moet gegarandeerd worden, ook op latere uren van de dag. De frequentie van het openbaar vervoer moet opgevoerd worden naarmate de verkeerssituatie in de binnenstad evolueert of bij grootschalige evenementen en weekendavonden. Dit moet uiteraard gepaard gaan met uitgebreide sensibiliseringscampagnes die deze extra inspanningen in de verf zetten. Om het gebruik van het openbaar vervoer tijdens evenementen te bevorderen kan gedacht worden aan het opzetten van attractieve acties waarbij bezoekers reducties of andere voordelen worden aangeboden.

Men dient na te gaan welke de voorwaarden en mogelijkheden er zijn tot het opzetten van B-dagtrips rond bepaalde evenementen, zoals bijvoorbeeld het natourcriterium.

3.9.2.10. HANDEL EN HORECA – GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Mede door de problematische bereikbaarheid van het winkelcentrum haken retailers steeds vaker af om zich in de Aalsterse binnenstad te vestigen. Dit vertaalt zich in een stadsbeeld waarbij leegstaande handelspanden de kernwinkelstraten ontsieren. De consument heeft onder de vorm van baanwinkels, shoppingcentra in andere goed bereikbare steden en zelfs online shoppen keuze te over om te bepalen waar en hoe hij wil gaan shoppen. Het frequent gebruik van de wagen als vervoermiddel verscherpt de concurrentie tussen steden onderling dan ook.

Afstand is nog steeds bepalend in het keuzegedrag van de consument, maar niet meer allesbepalend. Consumenten kunnen eenvoudig meerdere winkelgebieden bezoeken en verwachten steeds meer gemak. Indien men denkt de wagen niet kwijt te kunnen kiest men er nu sneller dan ooit voor om elders de inkopen te doen. Om de Aalsterse

concurrentiepositie te vrijwaren is een goede bereikbaarheid en hierbij aanleunend een correcte perceptie van die bereikbaarheid van primordiaal belang.

Studies naar de effecten van verkeersmaatregelen tonen aan dat de economische effecten brancheselectief optreden. Het dagelijks winkelaanbod (supermarkten, levensmiddelen) en winkels zonder uniek assortiment die doelgericht bezocht worden zijn gevoeliger en kunnen bijgevolg sneller negatieve omzeteffecten ondervinden bij afname van de autobereikbaarheid en parkeergelegenheid.

Knelpunten

Het doorgaand verkeer in combinatie met het binnenstedelijk autoverkeer leidt tot verkeersknopen in de binnenstad, op de ring en de invalswegen. Ook in de omgeving van scholen heerst er 's ochtends en in de late namiddag heel wat verkeerschaos. Deze problemen kennen hun oorsprong in de verkeerscongestie op kritieke locaties in de stad (Haring, Colruyt, Heilig Hart, Siesegem,...). Om de opstopping op voormelde punten te mijden banen velen zich een weg doorheen de binnenstad (binnendoor), omdat hier vaak een vlottere verkeersstroom waar te nemen is; of dat is althans de perceptie.

De zaterdagmarkt en grootschalige evenementen (natourcriterium, Cirk!, koopdagen,...) brengen grote mensenstromen naar de binnenstad. Door het gebrek aan eenduidige signalisatie (rijrichtingen), onduidelijke of geen parkeerrouteinformatie (dynamisch bewegwijzeringssysteem) en het tekort aan parkeermogelijkheden ontstaat er zoekverkeer, congestie, irritaties en inefficiënt gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen. Dit heeft rechtstreeks invloed op de gewenste aantrekkingskracht van het winkelhart en het daarmee samenhangend economisch en toeristisch belang.

De bevoorrading van handelaars levert in combinatie met intensief verkeer op geregelde tijdstippen problemen op. In verkeersvrije stadszones reguleren vensteruren de laad- en lostijden. Goederentransporteurs raken door de verkeersopstoppingen in en rond de binnenstad moeilijk op locatie, waardoor de levering buiten de vensteruren dreigt plaats te vinden. Bovendien vinden er regelmatig blokkades en filevorming plaats in de winkelwandelstraten door gebrek aan afgebakende laad- en loszones. Ook buiten de winkelwandelstraten kent het laad- en losverkeer haar problemen. De bestaande laad- en losplaatsen worden te pas en te onpas ingenomen door andere voertuigen. Door gebrek aan controle (verbaliseren) op correct gebruik moeten leveranciers in dubbele file stilstaan of soms zelfs de volledige rijbaan blokkeren (bijvoorbeeld Hoveniersstraat en Molenstraat). Dit ten koste van een vlotte doorstroming in de binnenstad.

Sinds de heraanleg van het Werfplein ontbreekt het nog steeds aan duidelijke wegmarkeringen voor personen- en goederentransport. Bovendien belemmert de voetgangersoversteekplaats net voor de brug (linkeroever) een vlotte doorstroming bij groen licht voor gemotoriseerd verkeer in beide richtingen.

De lokale handelaars worden niet of onvoldoende betrokken bij wijzigingen in verkeersstromen. Een gewijzigde verkeerssituatie in winkelzones waar boodschappen (ofwel dagelijkse artikelen) met hoge frequentie worden aangekocht, resulteert dikwijls in een dalende omzet van de lokale handel.

- Voorbeeld 1: bij de heraanleg van het plein Treinstraat/Molendries wordt het doorgaand verkeer afgesneden waardoor de handelaars in de Molendries worden drooggezet.
- Voorbeeld 2: bij de invoering van staduitwaarts éénrichtingsverkeer over de St-Anna brug verliezen handelaars in de Molenstraat het doorstromend en zoekverkeer met een rechtstreekse daling van klanten en hiermee samenhangend omzetverlies als gevolg.

Beide winkelstraten worden gekenmerkt door de aanwezigheid van (kleine) zelfstandigen, waarbij de klemtoon veeleer ligt op boodschappen (runshoppen) in plaats van recreatief winkelen (funshoppen).

Potenties

Door het inrichten van mobiliteitsknooppunten op locaties waar de invalswegen het stadscentrum raken, kunnen visueel 'poorten tot het stadscentrum' kenbaar gemaakt worden. Dergelijke mobiliteitsknooppunten kunnen opgebouwd worden uit parkings, bushaltes, fietsverzamelplaatsen of een combinatie. Hierbij is het essentieel dat vanop de invalswegen een duidelijk beeld gegeven wordt aan de autobestuurders hoe ze deze 'poorten' of andere bestemmingen vlot kunnen bereiken. Een dynamisch parkeergeleidingssysteem met real-time informatie leent zich hiertoe. Door het invoeren van een uniform en duidelijk leesbaar bewegwijzeringssysteem wordt ook het doorstromingsbelemmerend zoekverkeer beperkt.

Venstertijden moeten in verkeersvrije zones voldoende ruimte bieden om handelaars op betaalbare wijze te bevoorraden. Door laad- en losstroken in winkel-wandelstraten te markeren (of te integreren in de bestrating) kan men orde scheppen in de chaos en zo een vlotte doorgang garanderen voor het laad- en losverkeer. Extra controles op het correct gebruik van de laad- en loszones buiten verkeersvrije zones moet de overlast die distributievoertuigen veroorzaken, omdat ze niet kunnen beschikken over gepaste parkeergelegenheid, voorkomen. Er kan ook gedacht worden aan speciale zones (cfr. felgeel gemarkeerde parkeerplaatsen in Gent) waar leveranciers en klanten van winkels een kwartier lang kosteloos kunnen parkeren om goederen te laden of te lossen.

Om een antwoord te bieden op de laad- en losproblematiek dienen de mogelijkheden van stadsbeleving onderzocht te worden. Pilotprojecten zoals CityDepot in Hasselt en CargoHopper in Utrecht bewijzen dat gezamenlijke leveringen in de stadsrand heel wat voordelen opleveren voor de stad en haar handelaars. Dit soort van intelligente stadsbeleving reduceert het aantal vrachtwagens in de binnenstad, verbetert de stedelijke leefbaarheid en draagt bij tot een aangenamer winkelklimaat. Handelaars en leveranciers hoeven niet langer rekening te houden met vensteruren en laad- en los zones in de binnenstad.

Om een vlottere doorstroming in de omgeving van het Werfplein te bekomen dienen ter hoogte van de verkeersremmende oversteekplaats Sint-Annabrug voetgangerslichten geplaatst te worden die afgestemd zijn op de reeds bestaande verkeerslichten.

De dubbele rijrichting op de Sint-Annabrug moet behouden blijven om de handel in de omgeving van het Werfplein niet onnodig te schaden.

Bij wijziging van verkeersstromen moet er meer rekening gehouden worden met de stem van de lokale handelaars. Gevestigde handelszaken kan je niet van de ene op de andere dag herlocaliseren. Gestructureerd overleg moet aan de basis liggen, waarbij de nodige aandacht geschonken wordt aan sensibiliseringscampagnes en alternatieve verkeersstromen.

3.9.2.11. HANDEL EN HORECA – PARKEREN

Aandachtspunten

Er is nood aan een vlotte bereikbaarheid van de centroparkings. Een (dynamisch) parkeergeleidingssysteem dat de winkelende bezoeker in rechte lijn naar één van de centrum- of randparkings leidt, is gewenst.

Zaterdagvoormiddag - tijdens de wekelijkse markt - is de toegankelijkheid van de ondergrondse parking Hopmarkt nodig, evenwel zonder aan de leefbaarheid van de wekelijkse markt te raken. Om de markt met zijn 150 ambulante handelaars op economisch verantwoorde wijze te laten voortbestaan moet een aaneengesloten parcours met lusvorm aan de basis liggen van het inplantingsplan. Het behoud van een deel van de (groenten)markt op het Keizersplein tussen de Nieuwstraat en de Korte Nieuwstraat is noodzakelijk voor de aantrekkelijkheid en bijgevolg leefbaarheid van de markt. Bovendien heeft ook de lokale handel en horeca in het stadshart alle belang bij een maximaal behoud van de zaterdagmarkt.

Knelpunten

Tijdens de wekelijkse markt op zaterdagochtend, op koopdagen & winkelevents en tijdens andere grootschalige evenementen (winterfoor, criterium) blijken de huidige parkeervoorzieningen ontoereikend voor de vele bezoekers in en rond het centrum.

Bovendien zijn de verschillende parkeermogelijkheden onvoldoende gekend bij de bezoekers. Dit is toe te wijzen aan gebrekkige communicatie, zowel naar burgers als lokale handelaars, het ontbreken van dynamische parkeergeleidingssystemen en het gebrek aan sensibiliseringscampagnes.

Handelaars met handelsactiviteiten in het centrum en hun werknemers hebben moeite met het vinden van vlot toegankelijk en betaalbare parkeergelegenheid.

Het ontbreekt Aalst aan hedendaagse alternatieve betaalmethoden voor betalend parkeren. Bovendien worden defecten aan parkeerautomaten niet altijd even snel verholpen.

Er is een gebrek aan kennis bij bezoekers en lokale handelaars over de maatregel die 15 minuten gratis parkeren toelaat in de betalende zone met de speciale parkeerschijf die voor € 1 te koop aangeboden wordt bij de Parkingshop. Handelaars storen zich aan het gegeven dat consumenten verplicht worden een parkeerbiljet nabij de Parkingshop te kopen om zich een 'gratis parkeerschijf' aan te schaffen. Ook de beperkte verdeling van deze kaarten (enkel Parkingshop) en de limieten die gesteld worden voor de aankoop van grotere hoeveelheden voor het opzetten van commerciële acties roepen vragen op.

Blauwe zones worden op sommige locaties (zoals bijvoorbeeld Erembodegem-Dorp) aangewend om lang te parkeren. Door het gebrek aan controle en bijgevolg uitblijven van retributies worden deze slechte gewoontes versterkt. Handelaars verliezen hierdoor parkeerplaatsen.

Potenties

Door het creëren van Park&Ride locaties kunnen grote bezoekersstromen ten gevolge van evenementen en manifestaties opgevangen worden in de stadsrand. Iedereen die in Aalst moet zijn voor bezoeken van middellange en lange termijn (werk, winkelen, toerisme of recreatie) wordt aangezet om de auto gratis te parkeren aan de rand van de stad en met vlot openbaar vervoer naar het stadscentrum te komen. Deze parkeergelegenheden bieden bovendien een alternatief voor parkeerplaatsen die tijdelijk ontoegankelijk zijn ten gevolge van openbare werken.

Door het stimuleren van dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan een tijdelijk tekort aan parkeergelegenheid op snelle en goedkope wijze opgevangen worden. Bedrijven stellen steeds vaker hun eigen parkeerplaatsen buiten de kantoor tijd beschikbaar voor andere functies, zoals bijvoorbeeld voor winkelen.

De diverse communicatiekanalen van de stad kunnen aangewend worden om grootschalige uniforme sensibiliseringscampagnes over de parkeermogelijkheden op te zetten. Hierdoor kan men deels tegemoet komen aan de hoge parkeerdruk bij het zoekverkeer. Handelaars dienen betrokken te worden omdat zij een één-op-één relatie hebben met het winkelend publiek. Met behulp van een flyercampagne, aanleveren van digitale informatie voor gebruik op sociale media en gerichte informatiesessies, kunnen handelaars als ambassadeur optreden.

De nodige aandacht dient geschonken te worden aan het 15 minuten gratis parkeren, net voldoende om snel een boodschap te doen. Handelaars kunnen ingeschakeld worden om de parkeerschijven actief te promoten. Er moet overwogen worden om extra verkooppunten op te zetten (bijvoorbeeld dienst Onthaal van de stad). Een communicatiecampagne kan gekoppeld worden aan het bijvoorbeeld gratis ter beschikking stellen van de schijven op winkelevents. Naar analogie met andere steden/gemeenten kan men onderzoeken of het verschaffen van een gratis 15 minuten-parkeerticket kan geïntegreerd worden in de parkeerautomaten, in aanvulling op de reeds bestaande 'gratis parkeerschijven'.

Men moet nagaan of de huidige parkeerautomaten kunnen omgebouwd worden om een betaling via de algemeen ingeburgerde betaalmiddelen Maestro, MasterCard en Visa mogelijk te maken. Een andere piste is het invoeren van sms-parkeren, waarbij parkeerders alleen de effectieve parkeertijd betalen. Om het gebruik van het SMS parkeren makkelijker te maken, kunnen applicaties voor de smartphone gebruikers ontwikkeld worden.

In aanvulling op de voetgangersbewegwijzering is het nuttig iedere centrumparking te voorzien van borden met een winkelplattegrond. Bezoekers kunnen meteen een inschatting maken van hun locatie en de afstand tot bepaalde winkelwandelstraten of bezienswaardigheden. In combinatie met de voetgangersbewegwijzering loopt de

bezoeker niet langer verloren in het stadshart en kunnen economische en toeristische troeven maximaal uitgespeeld worden.

Om een aantrekkelijk en economisch leefbaar marktparcours op te zetten is het behoud van de marktzone op het Keizersplein tussen de Nieuwstraat en Korte Nieuwstraat van groot belang. Om de toegankelijkheid van de parking Hopmarkt te behouden dient op zaterdagvoormiddag de toegangsweg voorzien te worden langs de Geraardsbergsestraat, het Kanunnik Colinetplein en het Keizersplein. In combinatie met doordachte communicatiecampagnes (in samenwerking met de marktcoöpliedenbond) en gesteund door een dynamisch parkeergeleidingssysteem met real time informatie zal de marktbezoeker snel zijn weg vinden naar zijn vertrouwde marktomgeving.

Door het uitbreiden van de parking aan het station van Erembodegem, in combinatie met het regelmatig controleren van het parkeergedrag in de blauwe zones zal meer ruimte gecreëerd worden voor kortparkeerders op Erembodegem-dorp.

3.9.2.12. HANDEL EN HORECA – RECREATIEVE VAART

Aandachtspunten

Water is de afgelopen decennia een steeds grotere rol gaan spelen in de vrijetijdsbesteding waardoor ook de interactie met andere functies zoals toerisme, natuur, economie en sport toegenomen is. Geleidelijk aan groeit de belangstelling voor recreatieve vaart en daarmee ook de wens om de unieke mogelijkheden van de Dendervaart verder te ontwikkelen en benutten.

Knelpunten

Nieuwe voorzieningen zoals een haven met kwalitatieve aanlegsteigers, extra ruimte en een betere toegankelijkheid van de Dender zijn noodzakelijk.

Potenties

Het waternetwerk voor recreatieve vaart openstellen brengt de stedelijke kwaliteiten op natuurlijke en duurzame wijze in verbinding met haar groene troeven. De uitbouw van de recreatieve vaart genereert toeristische en economische bedrijvigheid.

3.9.2.13. HANDEL EN HORECA – MINDER HINDER

Aandachtspunten

Ondernemers lijden tijdelijk omzetverlies of dreigen zelfs hun zaak te moeten sluiten door de hinder veroorzaakt door omvangrijke en langdurige openbare werken. Bij (verlenging van) openbare werken in de stad is het noodzaak om ondernemers tijdig en correct te informeren. Vandaag de dag worden al heel wat inspanningen geleverd door de dienst Openbare Werken om de werken zo vlot mogelijk te laten verlopen en tegelijkertijd een optimale toegankelijkheid van de handelszaken te garanderen.

Knelpunten

Er is een gebrek aan uniforme en voldoende duidelijke signalisatie over de bereikbaarheid van handelszaken.

Omleidingen zijn niet altijd duidelijk aangegeven.

Potenties

Het behouden van de huidige inspanningen die geleverd worden door Openbare Werken en waar nodig nog uitbreiden naar de lokale handelaars toe. Er moet ook nagedacht worden over het aanbieden van alternatieven voor parkeerplaatsen die tijdens de werkzaamheden wegvallen.

Er moet gezocht worden naar een duidelijk signalisatiesysteem dat toepasbaar is op de huidige en alle nog geplande wegenwerken waarbij handelaars betrokken zijn. Het gaat hier enerzijds om algemene signalisatie voor een groep handelaars (bijvoorbeeld handelaars Hogeweg Erembodegem) en signalisatie voor individuele handelaars die buiten de handelskernen gelegen zijn. Deze borden kunnen door de stad op het omleidingsparcours geplaatst met eventuele beperking van het aantal borden per handelszaak of handelszone. Zo voorkom je een wildgroei aan borden van individuele handelszaken.

3.9.2.14. HANDEL EN HORECA – LANDBOUWTRANSPORT

Aandachtspunten Landbouwtransport

Landbouwvoertuigen beschikken meestal over afwijkende afmetingen in de lengte en in de breedte. Vooral de breedte brengt extra problemen met zich mee. Wanneer landbouwers zich met een zaaimachine, een frees of een soortgelijk werktuig op de weg begeven, halen ze makkelijk de dubbele breedte van een personenauto.

Knelpunten

Bij heraanleg van wegen in landbouwomgeving wordt onvoldoende aandacht geschonken aan een vlotte toegankelijkheid voor landbouwvoertuigen. Brede machines (zoals maaidorsers) worden vaak belemmerd door wegversmallingen of verkeersborden die te dicht bij de rijbaan staan. Ook tonnagebeperkingen dienen op bepaalde plaatsen uitzondering te voorzien voor landbouwvoertuigen.

3.10. DIENST LEEFMILIEU AALST

3.10.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De doelstelling van de dienst Leefmilieu van de stad Aalst betreft het inburgeren van duurzaamheid als rode draad binnen het functioneren van de stad Aalst en haar bevolking.

Contactpersoon dienst Leefmilieu van de stad Aalst

Naam: Anne-Marie De Bruycker - Duurzaamheidsambtenaar

TEL: 053-73.24.11

Email: annemarie.debruycker@aalst.be

3.10.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

3.10.2.1. VOETGANGERS

Aandachtspunten

De auto dient (verder) onttroond te worden in het stadscentrum en de centra van de deelgemeenten. De monopoliepositie van de auto afzwakken kan de bereikbaarheid verbeteren, weliswaar onder een andere vorm. Dit hoeft de belangen van de handelaars niet te schaden, integendeel. Door het autoverkeer te ontmoedigen kan een aangenaam autovrij stadscentrum gecreëerd worden, geliefd bij de “shoppende” burger en met “ademruimte”. Dit past ook in het profiel als winkelstad dat Aalst zich toemeet.

Knelpunten

Te grote afstand tussen woonplaats en bestemming of tussen woonplaats en halte openbaar vervoer.

Voetganger ervaart teveel geluid en stank en voelt zich niet veilig.

Potenties

Het aanbieden van een goed functionerend openbaar vervoer, vooral langs de invalswegen naar de stad en dit ook in het weekend.

Via prijszetting en tijdsbeperving bij het parkeren langs de weg kan het voetgangersverkeer in en naar de centra gestimuleerd, en het autoverkeer ontmoedigd, worden.

3.10.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

- Fietsers- en voetgangersvriendelijk (her)inrichten van de openbare ruimte.
- Bestaande grote invalswegen dienen voorzien van veilige fietsinfrastructuur, met fysieke barrière tussen auto's en fietsers.
- Trage wegen als veilige fietsverbindingen waarderen, zonder ze daarom systematisch te verharderen. Een goede inrichting van trage wegen is cruciaal voor de gebruikers. Maar inrichten staat niet gelijk aan verharderen, zeker niet met beton of asfalt.
- Om het dagelijks gebruik van de fiets te bevorderen en komaf te maken met problemen van fietsparkeren en diefstal, is het noodzakelijk dat de fietsers op

hun plaats van bestemming in de stads-of dorpscentra, of in de directe nabijheid ervan, over gerieflijke en veilige fietsenstallingen kunnen beschikken.

Knelpunten

Ontwerpen voor (her)inrichting van de openbare ruimte worden niet systematisch vanuit het standpunt van de zwakke weggebruiker bekeken.

Zo werd bijvoorbeeld in het oorspronkelijke mobiliteitsplan nog vooropgesteld het gemotoriseerd verkeer aan het Werfplein over de Sint-Annabrug slechts in één richting te laten verlopen (uitwaarts de stad). In de praktijk werd er tweerichtingsverkeer ingesteld, waardoor er een heel onduidelijke en moeilijke situatie voor fietsers en voetgangers ontstaan is. Bovendien werden de verkeerslichten zodanig ingeplant dat een efficiënte doorstroming fel bemoeilijkt wordt.

Potenties

Een mens- en milieuvriendelijke mobiliteit houdt een evenwicht in tussen diverse aspecten, waaronder: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid/milieukwaliteit. Als slechts het eerste aspect in rekening wordt gebracht, gaat dat ten koste van de andere. Het is dus van belang een brede kijk te houden op het onderwerp.

3.10.2.3. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Het systematisch inzetten van grote bussen, ook op minder drukke momenten, met als gevolg dat deze grote volumes vaak sterk onderbezet rijden.

Kan overwogen worden om kleinere bussen in te zetten, die dan frequenter rijden op slechter bediende lijnen (weekendbediening verbeteren). Dit zou het verbruik van brandstof beperken en een betere service mogelijk maken.

De selectieve inzet van kleinere bussen kan ook de geluidsoverlast beperken.

Knelpunten

De voertuigen van De Lijn verliezen vaak nogal wat motorolie, wat vooral aan de wachtplaatsen/terminussen tot vervuiling van het wegdek, hemelwater en wegbermen leidt. Een goed onderhoud is belangrijk.

Potenties

Zie hierboven.

3.10.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Hoewel de individuele prestatie van motorvoertuigen inzake uitstoot verbeterd zijn, neemt de milieu-impact van het gemotoriseerd verkeer niet af omdat het aantal voertuigen blijft stijgen.

Emissies kunnen in de eerste plaats beperkt worden door het transportvolume terug te dringen. Ook in de ruimtelijke planning kan hiermee rekening worden gehouden, door wonen en werken (en andere functies) te verweven bijvoorbeeld en door voldoende groenvolumes te voorzien, bereikbaar op wandelafstand.

Verder is de geluidsoverlast een aandachtspunt, omdat verkeer de belangrijkste bron van geluidshinder is.

Knelpunten

Bijkomende weginfrastructuur aanleggen biedt geen fundamentele oplossing: de resterende open ruimte fungeert als reserve voor water, lucht, fauna, flora, stilte, donkerte, landschapsbeleving,... en dient gevrijwaard te worden. Ook in deze context dient het totaalplaatje te worden bekeken.

Potenties

De voorbeeldfunctie van de stad houdt in dat systematisch milieuvriendelijke voertuigen worden aangekocht, dat deze zorgvuldig worden onderhouden dat het aantal gereden kilometer wordt beperkt (sensibilisering en controle). Over dit beleid dient te worden gecommuniceerd naar de bevolking, zodat deze zich gesterkt voelt om ook dergelijke keuzes te maken.

Het beperken van het aantal tracés voor doorgaand verkeer en een bewuste materiaalkeuze bij wegen(her)aanleg kan de geluidsoverlast beperken.

3.10.2.5. PARKEREN

Aandachtspunten

- Parkeren op het voetpad, in het bijzonder in de omgeving van scholen. Dit is een aantasting van de plaats van voetgangers én fietsers in de stad.
- Via prijszetting en tijdsbeperking bij het parkeren langs de weg kan het voetgangers-/fietsersverkeer in en naar de centra gestimuleerd worden.

Knelpunten

“Aan de schoolpoort droppen en aan de schoolpoort afhalen” lijkt nog steeds het devies van vele ouders.

Potenties

Een aantal keer consequent optreden, door mensen aan de schoolpoort aan te spreken (politie), ze te verwittigen en aan te kondigen dat er zal beboet worden, kan helpen.

Aan scholen vragen om veilige fietsstallingen te voorzien op het schoolterrein. (Milieuzorg Op School (MOS)-beleid).

3.10.2.6. ANDERE

Aandachtspunten

In het algemeen is het zinvol om, voor zover dit mogelijk is, maatregelen inzake mobiliteit te koppelen aan de milieueffecten, met andere woorden welke effecten kan/zal een geplande maatregel hebben op de milieukwaliteit en dus op de leefbaarheid in een bepaalde zone.

Het voorkomen of verminderen van de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging voor de menselijke gezondheid en het milieu als geheel is het doel van een doordacht verkeersbeleid. Daarom is het belangrijk om bij eventuele infrastructurele ingrepen ook de milieuaspecten in rekening te brengen, zodat een positief effect van de ingreep op het ene domein niet teniet gedaan wordt door negatieve effecten in andere domeinen.

Knelpunten

- Onvoldoende meetpunten voor luchtkwaliteit.
- Risico op een sectorale aanpak, zonder verwevenheid met andere thema's.

Potenties

- Leefbaarheid gaat verder dan meetbare aspecten, het gaat ook over welbevinden en aantrekkingskracht van gebieden.
- Het is nodig vanuit een multidisciplinair standpunt mobiliteitsproblemen te bekijken.

3.11. FIETSERBOND

3.11.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De Fietsersbond is de representatieve belangenvereniging van alle fietsers. Kort samengevat komt onze doelstelling neer op één slagzin: **'Meer mensen veilig op de fiets'**. We zijn er van overtuigd dat fietsgebruik hoofdzakelijk voordelen inhoudt, zowel voor de fietser als voor zijn omgeving.

Fietsersbond Aalst ijvert voor...

- meer en veiligere fietspaden in Aalst-centrum en deelgemeenten;
- betere fietsstallingen aan het station, in winkelbuurten, bij randparkings,...;
- inspraak in het Aalsters fietsbeleid en mobiliteitsplan;
- diefstalpreventie en fietsregistratie;
- educatieve projecten en sensibilisering.

Onze visietekst die volgt zal meer duidelijkheid scheppen hieromtrent.

Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te vergroten, vraagt slechts een fractie van de inspanningen in de opmaak van een mobiliteitsplan. Fietsinvesteringen kosten bovendien minder dan investeringen voor de auto en garanderen een betere mobiliteit.

Als Fietsersbond Aalst willen we ons constructief opstellen, een trouwe partner worden in het proces van opmaak van het mobiliteitsplan. Daarom proberen we bij elke vermelding van een knelpunt direct een oplossing aan te bieden. Daarom worden de titels 'knelpunten' en 'potenties' samen behandeld.

Voor verdere informatie omtrent onze Fietsersbond en haar werkzaamheden, verwijzen we graag door naar onze webstek www.fietsersbond-aalst.be.

Contactpersonen Fietsersbond

Naam: Ronny Van Cutsem – Co-Voorzitter fietsersbond Aalst

TEL: 0476-30.36.41

Email: ronny.van.cutsem1@telenet.be

Naam: Johan Van de Velde – Co-voorzitter fietsersbond Aalst

TEL: 0497-74.05.84

Email: johan.p.vandevelde@minfin.feb.be

3.11.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

3.11.2.1. VOETGANGERS

Voetpaden worden best duidelijk afgescheiden van fietspaden waar het kan. Winkelstraten vormen vanzelfsprekend één van de duidelijke uitzonderingen op deze regel.

Vb. Werfplein (heraangelegd 2011-2012): op bepaalde plaatsen zeer onduidelijke afbakening tussen voet- en fietspad.

De voetpaden en pleinen dienen voorzien te zijn van een effen loopvlak, dit zorgt voor een hoger gebruiksgemak voor ouderen, personen met een lichamelijke beperking of kinderwagens.

Vb. Vredeplein (heraanleg 2010-2011): aangelegd in kasseien, moeilijk beloopbaar.

Een slecht voorbeeld van hoe het niet moet, vinden we in de Albert Liénartstraat: het voet- en fietspad werden beide aangelegd in hobbelkasseitjes, de scheiding tussen beide is zeer onduidelijk.

3.11.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

De opmaak van een nieuw mobiliteitsplan is de kans bij uitstek om het belangrijke beleidsthema fietsen te optimaliseren. Dit mobiliteitsplan moet bijzondere aandacht hebben voor duurzame mobiliteit en de fiets, een **fietscirculatieplan** is noodzakelijk.

Een verhoogd gebruik van de fiets zal bijdragen tot een verhoogde leefbaarheid en veiligheid. Een veilig, comfortabel en goed uitgebouwd fietsnetwerk moet ervoor zorgen

dat meer mensen aangesproken worden om voor hun verplaatsingen de fiets te nemen. Het mobiliteitsplan dient de plaats van de fiets als alternatief voor het autoverkeer te versterken, het stimuleert het fietsverkeer waardoor het autoverkeer zal afnemen. Het mag zich niet beperken tot de uitbouw van zogenaamde hoofdroutes. Elke Aalsterse straat moet 100 procent fietswaardig worden.

Er zal een **multimodaal verkeersmodel** moeten worden opgemaakt waarin de fietsinfrastructuur en de bewegingen van de fietsers worden verwerkt. Op deze manier worden de effecten van de verschillende planalternatieven inzake verkeersstroom ook duidelijk op het vlak van de fietser, een belangrijke (zometer dé belangrijkste) verkeersdeelnemer in en rond de stad. Theoretische toegankelijke fietsroutes kunnen in de praktijk hindernissenparcours zijn die worden gemeden: een dichtgeslibde autobaan met gemengd verkeer kan soms tot gevolg hebben dat ook de fiets immobiel wordt gemaakt; een nieuw plein of kruispunt kan door fietsers als moordend worden beschouwd en dus gemeden.

Waarmee we duidelijk willen maken dat de inputgegevens voor het verkeersmodel met betrekking tot fietsinfrastructuur moeten worden getoetst aan de objectieve en subjectieve gebruikswaarde ervan op het terrein. De **kwaliteit van het fietspad** is dus doorslaggevend voor **het eventuele gebruik** ervan: een klein gebrek aan comfort kan aanleiding geven tot het inboeten aan veiligheid met niet-gebruik tot gevolg. Het verkeersmodel moet rekening houden met deze factor. Het centrum van Aalst moet voor elke fietser veilig, direct en comfortabel bereikbaar vanuit alle windstreken. Als basis van kwaliteit voor fietspaden verwijzen we graag naar het vademecum voor fietsvoorzieningen, (<http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst41.pdf>), aangevuld door een stevige dosis praktijkervaring van het terrein.

Het mobiliteitsplan zal rekening houden met de verschillende soorten fietsgebruiker: zo hebben recreatieve fietsers deels andere belangen dan woon-werkgerelateerde fietsers, zal de fietsende scholier zijn klemtoon anders leggen dan de fietsende pendelaar, om nog maar over de 'beroepsfietser' te zwijgen (bv. postbode, fietskoerier). Ook al lopen de belangen grotendeels gelijk, toch zal elke soort fietser een andere voorkeur hebben voor pakweg de plaats van een fietsstalling.

Onze aandachtspunten worden gegroepeerd onder 4 noemers: Directheid, Veiligheid, Comfort en Aantrekkelijkheid.

Directheid

De mobiliteit moet zo worden georganiseerd dat de **kortste route altijd voorbehouden is voor de fiets** en de langste route voor de auto. Het mobiliteitsplan moet een samenhangend stelsel van fietsverbindingen voorzien die fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming biedt, waarbij omrijden tot een minimum beperkt blijft.

Een doordachte herverdeling van de openbare ruimte is van primordiaal belang. De auto stond te lang centraal in de aanleg en het gebruik van onze straten. Het is nu aan het nieuwe mobiliteitsplan om dit te herevalueren en de nodige correcties aan te brengen. **De fiets dient een prominente plaats te krijgen in de ruimtelijke ordening** en de ruimte dient verdeeld te worden op maat van de fietser.

Naast de effectieve realisatie van de bovenlokale functionele fietsnetwerken, moet het nieuwe mobiliteitsplan expliciet inzetten op het realiseren van het **eigen lokale fietsnetwerk**. Deze maasverkleining moet ervoor zorgen dat de lokale (korte) fietsverplaatsing sneller is dan de lokale (korte) autoverplaatsing, conform het STOP-principe. De kortste en de veiligste fietsroute moeten op termijn in dit plan gaan samenvallen.

Het ontvlechten van het auto- en fietsnetwerk vormt de sleutel tot het faciliteren van de kortste fietsverplaatsing en de fietsveiligheid. Een doordacht fietsnetwerk bestaat uit fietssnelwegen naar de stad of gemeente, fietspaden en fietsstraten in het centrum en autoluwe en autovrije zones in het kerngebied.

Als voorbeeld kunnen we de verbinding van Herdersem naar het centrum van Aalst aanhalen via de Bredestraat. Deze straat heeft geen fietspad, snel verkeer met veel zwaar goederentransport en vertoont zeer veel gevaarlijke putten waar de fietsers moeten rijden (diepe riooldeksels met kapotte asfaltreparaties).

Veiligheid

Bij de keuze voor het **mengen of scheiden van auto- en fietsverkeer**, dient de gemeente het 30/50/70-principe voorop te stellen. Als er maximum aan 30 km/h mag worden gereden, dan volstaat meestal gemengd verkeer. Bij een snelheidsregime van maximum 50 km/h hoort aanliggende fietsinfrastructuur, liefst verhoogd. Wegen waar maximum aan 70 km/h mag worden gereden, vragen vrijliggende fietsinfrastructuur. Wanneer het onder die voorwaarden niet lukt, dan moet men de maximumsnelheid op een weg waar 70 km/h mag, verlagen tot 50 km/h. Een 50 km/h zone moet zonder die voorwaarden een 30 km/h zone worden.

Naast de ontwikkeling van zones 30 kan in woon- en winkelbuurten ook worden geopteerd voor het inrichten van woon- en winkelerven. Deze erven zijn niet alleen fiets- en voetgangersvriendelijk, maar bovenal kindvriendelijk.

Een **doorgedreven snelheidsverlaging** en een **vermindering van de gemotoriseerde verkeersintensiteiten** zijn twee belangrijke sleutels voor verkeersveilige fietsverplaatsingen. Het mobiliteitsplan moet maximaal voorzien in conflictarmere kruispunten door te kiezen voor ongelijkgrondse kruisingen (tunnels of bruggen), verhoogde en in rood gemarkeerde doorlopende fietspaden, fietsopstelstroken en een aangepaste lichtenregeling stelselmatig te verhogen.

In de nieuwe wegcode leent het concept van de **fietsstraat** zich uitermate om toegepast te worden op enkele lokale fietsassen waar de auto gedoogd wordt. De gemeente moet zich engageren om minstens één lokale fietsas (per deelgemeente) in te richten als fietsstraat. Kan de Vrijheidsstraat én Pontstraat in Aalst bijvoorbeeld niet worden omgetoverd tot een fietsstraat, immers veelvoud aan fietsgebruikers passeert daar elke dag (school). Dit als testcase, start voor een aantrekkelijke fietsbeleid.

De gemeente moet zorgen voor voldoende signaalverlichting (dit is verlichting specifiek voor fietsers en voetgangers, vaak gebruikt bij oversteekplaatsen).

Het mobiliteitsplan moet in de uitwerking van de mobiliteitsvisie rekening houden met het voorzien van de aanleg van volwaardige fietspaden van de stadsrand naar elke centrumschool. Als voorbeeld kunnen we Moorselbaan en Vaartstraat aanhalen als een van de vele missing links in het fietsroutenetwerk.

We zijn er tevens voorstander van om elke fietssuggestiestrook in Aalst om te laten bouwen tot volwaardig fietspad. Een minimum aan meerkost levert een maximum aan fietsvoorziening op.

Comfort

Hoe beter het comfort van de wegen en de fietsinfrastructuur, hoe meer mensen ook effectief de fiets zullen nemen.

Toch laat het comfort nog vaak te wensen over. Niet zelden is het gebruik van betonstraatstenen, tegels of klinkers voor de aanleg van fietspaden de oorzaak van veel ellende. Nieuw aangelegde fietspaden worden na verloop van enkele maanden of jaren een opeenvolging van putten, verzakkingen en gaten.

Alleen monolithische verharding in asfalt en in mindere mate cementbeton biedt alle fietsers voldoende comfort. Het gebruik van kasseien voor fietspaden dient vermeden te worden. Wanneer de rijbaan een mindere rolweerstand heeft dan het fietspad, zullen fietsers instinctief geneigd zijn op de rijbaan te rijden. Naast het onlogische feit dat wagens (met comfortvering) een beter wegdek krijgen dan fietsers, creëert dit gevaarlijke situaties, ons inziens zelfs uitgelokte overtredingen.

Er moet tevens over gewaakt worden dat er zo weinig mogelijk drempels zijn tussen de diverse overgangen in het fietspad om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt.

Als slecht voorbeeld kunnen we hier het recent aangelegde Meldert-Dorp en de Albert Liénartstraat aanhalen, waar in beide gevallen werd gekozen voor fietsonvriendelijke kasseitjes waar de fietsers moeten rijden.

Aantrekkelijkheid

Fietsvoorzieningen moeten zodanig worden vormgegeven en in de omgeving worden ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen. Statusverhogende investeringen zijn belangrijk om de plaats en positie van de fietser te beklemtonen. De ruimtelijke taal moet niet alleen functioneel (duidelijk) zijn, maar ook attractief. Een bewegwijzering, verlichting en fietsinfrastructuur die kwaliteit uitstraalt, bankjes en beplanting, kunstwerken, enzovoort... vormen een absolute meerwaarde voor de openbare ruimte.

Meer hierover onder het thema Parkeren, hieronder.

We geven graag een concreet voorbeeld aan het beleid om Aalst een fietsvriendelijkere uitstraling te geven: maak een reportage over fietsvriendelijk Aalst op de stadstelevisie. De charme van het initiatief zal een grote groep mensen bereiken.

Knelpunten

Voor concrete fietsknelpunten op grondgebied Aalst verwijzen we graag naar de gelijknamige rubriek op onze webstek (www.knelpuntmeldingen.fietsersbond-aalst.be). Deze knelpunten werden ons gesignaleerd door dagelijkse fietsgebruikers.

Dit onderdeel van onze webstek is een dynamisch gegeven, want wordt nauw opgevolgd en periodiek bijgewerkt.

Potenties

- **Samenwerking met de buurgemeenten** is essentieel voor de ontwikkeling van een fietsroutenetwerk van en naar de stad. Als één gemeente niet meewerkt aan het netwerk bekomt men geen veilige fietsinfrastructuur maar enkel een 'missing link'.
- De gemeente dient ook een tweejaarlijkse **tevredenheidsenquête** te organiseren bij de bevolking over het gevoerde fietsbeleid als onderdeel van het mobiliteitsplan. Deze evaluaties sturen het fietsbeleid uiteraard bij wanneer dat noodzakelijk blijkt.
- Het mobiliteitsplan moet resulteren in de opmaak van **schoolroutekaarten**, die de veiligste route naar school aanduiden, die de ouders stimuleren om hun kinderen met de fiets naar school te laten gaan. Ook kaarten die zich toespitsen op woon-werkverkeer (met onder ander fietssnelwegen en oplaadpunten voor elektrische fietsen) zijn noodzakelijk.
- Het mobiliteitsplan moet voorzien in de aanstelling van een **fietsambtenaar** in Aalst. Deze zorgt ervoor dat alle staddiensten (onder andere mobiliteit, openbare werken, ruimtelijk ordening) bij elke beslissing een 'fietsreflex' maken: een reflex om het effect van elke infrastructuuringreep op de fietser op voorhand te kennen teneinde preventieve maatregelen te kunnen nemen of de geplande maatregel bij te sturen.
- De gemeente moet zich ook engageren om elke bouwvergunning te onderwerpen aan een **fietstoets**. Zo dient de gemeente bij werken aan de openbare weg te voorzien in een duidelijke wegomleiding op maat van de fietser. Ze verplicht alle gemeentediensten en private eigenaars om bij nieuwe bouwprojecten rekening te houden met de bereikbaarheid met de fiets en te voorzien in voldoende fietsenstallingen.
- Het mobiliteitsplan moet gedragen worden door alle stakeholders, er zal een duidelijk flankerend beleid moeten worden voorzien, de coördinerende rol is hier weggelegd voor de stad Aalst. We denken dan aan de essentiële rol van de **politie**. Het is belangrijk dat overtredingen die zachte weggebruikers in gevaar brengen, effectief worden gecontroleerd en vervolgd.
- Aalst heeft voor fietsers teveel onveilige gewestwegen op haar grondgebied, denken we aan de N9 (Brusselbaan én Gentsesteeweg), delen van de N411 (Mijlbeek – Moorsel – Baardegem), delen van de N41 (Steenweg naar Oudegem), N45 (Expressweg naar Ninove). Het Vlaamse Gewest is hiervoor uiteraard verantwoordelijk. Maar de modules/samenwerkingsovereenkomsten bij het mobiliteitsconvenant geven het initiatiefrecht aan de gemeentebesturen. Zij

moeten hiervan in het kader van de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan gebruik maken om tot een versnelde aanleg van veilige fietspaden te komen op deze tracés.

- Bij wijze van pilootproject heeft het stadsbestuur Aalst in samenwerking met Trage Wegen vzw en een groot aantal lokale vrijwilligers in 2011 een inventarisatie van de bestaande **trage wegen** gemaakt in deelgemeenten Moorsel, Meldert en Baardegem. Daaruit bleek dat Aalst over een prachtarsenaal aan trage wegen beschikt. Ook de Fietsersbond werkte actief mee in deze werkgroep en ontdekte meerdere opportuniteiten in deze mooie natuur: verschillende fietsverbindingen in vogelvlucht tussen onze lokale dorpskernen, met aansluiting naar Aalst centrum. Dit advies werd in de werkgroep beschouwd als prioritair, we verwachten daadwerkelijke uitwerking van dit voorstel in het mobiliteitsplan. Later moet dit tragewegenproject worden uitgebreid naar alle deelgemeenten van Aalst.
- We beschouwen het als een prachtkans mocht het mobiliteitsplan het stadsbestuur inspireren om van Aalst een fietsvriendelijke stad te maken, een voortrekkersrol van de regio. We denken dan aan kandidaatstelling voor 'Fietsstad van het jaar' en de organisatie van een autoloze zondag.
- Bij nieuwe verkavelingen of natuurontwikkelingsprojecten moet fietsinfrastructuur een prominente rol krijgen in het plan. Een goed begin is halve winst. Hier denken we aan het RUP Trage: het Denderpad moet worden doorgetrokken vanaf Van Den Nest tot aan de Zwartehoekbrug.
- Fietspaden langs een waterweg leveren veilige en comfortabele verplaatsingen op. Soms geven waterwegen (als barrière tussen twee oevers) een lange omweg voor fietsers. Hier kan een fietsbrug een oplossing bieden. Tussen de Zwartehoekbrug en de Wiezebrug is er geen oversteekmogelijkheid. Kan hier (bv. ter hoogte van Van den Nest) een fietsbrug worden gezet zodat het fietsverkeer van Herdersem naar Aalst in quasi-vogelvlucht kan gebeuren. Dit kan worden gecombineerd met de aanleg van een fietspad op rechteroever waar nu enkel het Denderpad op linkeroever loopt.
- Alle fietsoversteekplaatsen op het Werfplein zijn fietssuggestiestroken. Dit moet worden gewijzigd naar een volwaardig fietspad (enkel nog witte stippellijn ontbreekt).
- De organisatie en begeleiding van fietspoolen door de stadsdiensten kan resulteren in een vermindering aan autoverkeer aan de scholen. Alleen al als signaalfunctie naar de burger is dit mooi meegenomen.

3.11.2.3. OPENBAAR VERVOER

Een lijnbus is een tank in het verkeer: moeilijk manoeuvreerbaar, beperkt zicht, lange stopafstand,...

Een (lijn)buschauffeur dient bijzondere aandacht te hebben voor de actieve weggebruiker (voetganger en fietser). Vaak zien we dat de bus fietspaden kruist waar hij voorrang diende te verlenen. Tijdsdruk door een strak schema wordt door de chauffeur meestal aangehaald voor dit roekeloos en gevaarlijk rijgedrag.

Indien een lijnbus in de file stilstaat in onder andere de Vaartstraat, de Esplanadestraat en de Vrijheidsstraat (dit zijn toegangsaders voor schoolfietsers), dan is er geen doorgang voor fietsverkeer meer mogelijk. De brede bus hindert alle actieve verkeersmodi. Het mobiliteitsplan moet hier een oplossing voor trachten te zoeken.

3.11.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Onze schepen van mobiliteit opende de eerste Gemeentelijke Begeleidingscommissie met de woorden 'mobiliteit leeft'. We wensen aan te vullen dat mobiliteit inderdaad leeft in Aalst, maar op bepaalde momenten leeft het in vegetale toestand, want er zit geen beweging in.

Aalst en auto, een verhaal van onmogelijke liefde: een beperkte ruimte, een tekort aan visie van het beleid in het verleden en tegenstrijdige belangen van verschillende actoren maakten van Aalst tijdens ochtend- en avondspits een immobiele stad.

Het feit dat verschillende grote **scholen** Aalst-centrum als uitvalsbasis gebruiken, help niet deze knoop te ontwarren. Maar het biedt wel een opportuniteit. Waar nu veel ouders kiezen om hun kinderen met de auto voor de schoolpoort af te zetten, omdat fietsen in Aalst te gevaarlijk zou zijn, ligt het veld open om het fietsgebruik voor scholieren aan te moedigen. Remediëringen werden uitvoerig uiteengezet hierboven, onder het luik fietsers (onder andere door het voorzien van directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid voor de fietsers).

Auto en fiets mogen perfect naast mekaar worden gebruikt... indien de beschikbare openbare ruimte en infrastructuur toelaat dat dit gebeurt op een veilige en aangename manier. Wanneer zulks niet kan, verwachten we dat het nieuwe mobiliteitsplan de logische en duurzame keuze van de fiets maakt, het autoverkeer tracht te luwen. Enkel op deze manier kan het mobiliteitsplan uitblinken in een langetermijnvisie. Het nieuwe mobiliteitsplan mag gerust ambitieuzer zijn dan zijn voorganger. Het lappendeken aan pogingen om de auto in het centrum een volwaardige plaats te geven staat haaks op de leefbaarheid van het uitdijende centrum. Knopen doorhakken is een noodzaak. Het globaal belang van de stad primeert op het individuele belang van de automobilist. In dit licht verwijzen we graag naar de gezondheidseffecten van autoverkeer in drukke verkeersaders in stedelijk dichtbevolkt gebied (zie studies leefmilieu).

Concreet voorstel: Molenstraat en zwarte Zusterstraat autoluw maken, immers onvoldoende plaats voor voetganger, fietser én auto. Fietsen in de stad moet een logische keuze worden, geen gevaarlijke. Hetzelfde idee voor de Pontstraat, tevens een drukke schoolstraat waar autoverkeer best vermeden wordt, deze is trouwens doodlopend.

3.11.2.5. PARKEREN

Dit hoofdstuk wordt het best uitgesplitst rekening houdende met de verschillende parkeerbehoeften van de onderscheiden vervoersmodi. Zo is er in Aalst een globaal **fietsparkeerbeleid** nodig, uit te werken in een gemeentelijk fietsparkeerplan als volwaardig onderdeel binnen het nieuwe mobiliteitsplan. Dit vormt dan een integraal

onderdeel van het algemeen parkeerplan, moet de gemeente kwaliteitsvolle, diefstalbestendige en vandaalongevoelige fietsparkeervoorzieningen voorzien op alle punten waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben. Wij vragen daarmee niet meer dan wat elke automobilist nu al heeft, namelijk overal parkeermogelijkheid.

Het moet de regel zijn dat gemeentelijke instellingen, zoals het cultureel centrum, de sporthal, de bibliotheek, het gemeentehuis en de buitensportinfrastructuur, beschikken over comfortabele, overdekte en diefstalveilige (dus bewaakte) fietsenstallingen. De fietsenstalling wordt ook best zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw ingeplant en wordt duidelijk aangeduid met borden/wegwijzers/pictogrammen/kleurgebruik. Concreet voor Aalst: Het Werfplein is recent heraangelegd als vertoefplaats, maar de fiets kreeg er een opvallende plaats, de heraanleg van de Hopmarkt (met standingvolle ondergrondse centrumparking) is volop bezig, we vrezen dat er nagelaten werd aan de fiets te denken bij planopmaak. Ook de bewaakte fietsparking op de binnenkoer van het Stadhuis wordt best uitgebreid (bewaking ook op weekdagen).

De gemeente moet een **fietsparkeernorm** uitwerken die alle gemeentediensten en private bouwheren verplicht om voldoende fietsenstallingen te voorzien in elke nieuwbouw.

Het mobiliteitsplan zal moeten voorzien in de mogelijkheid van parkeerruimte voor alle vervoersmodi op knooppunten. Waar het ene stopt, moet er een andere mobiliteitsmodus beschikbaar zijn. Aan randparkings voor auto's moet een voldoende kwalitatieve fietsparking worden aangeboden zodat de pendelaar een alternatief heeft voor de auto in de stad. Concreet toegespitst op Aalst: aanleg openbare parking mogelijk op rechteroever waar nu parking Amylum is (Frits De Wolfkaai) met voetgangersbrug naar een verkeersvrije Molenstraat.

Halteplaatsen van het openbaar vervoer, carpoolparkings, treinstations en andere intermodale knooppunten vormen een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsnetwerk. Een goede ontsluiting van de haltes met de fiets is daarom prioritair. Omdat men aan deze haltes vaak voor een langere tijd de fiets moet kunnen stallen, zijn gratis bewaakte, overdekte en goed verlichte fietsenstallingen noodzakelijk.

Een bewaakte en vooraf goed aangekondigde fietsenstalling bij eenmalige festiviteiten en evenementen in de gemeente zal veel mobiliteitsproblemen oplossen die dergelijke massaactiviteiten met zich meebrengen.

3.12. AALSTERS VERKEERSPLATFORM OUDERRADEN

3.12.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Dit platform verenigt veretegenwoordigers van diverse ouderraden van Aalsterse scholen en wil de bezorgdheid van alle ouders van de jeugd die naar Aalsterse scholen gaat, een stem geven.

Onderstaande tekst is een eerste aanzet samengesteld door het verkeersplatform. Ondertussen is een grote elektronische bevraging van zoveel mogelijk ouders van

Aalsterse scholen in voorbereiding. De resultaten daarvan mogen in de komende weken verwacht worden en zullen zo snel als mogelijk aan de Dienst Mobiliteit bezorgd worden.

Contactpersoon Aalsters verkeersplatform ouderraden

Naam: Wenceslaus Mertens

TEL: 0484 59 95 69

Email: wenceslaus.mertens@telenet.be

Naam: Marie-Helene Van Praet-Tytgat

TEL: 0474 25 17 61

Email: van.praet.tytgat@skynet.be

3.12.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

De mobiliteitsvisie van het Aalsters verkeersplatform van ouderraden wordt in dit mobiliteitsplan opgenomen als een lijst van aandachtspunten per categorie. De diverse deelelementen worden in onderstaande onderdelen beschreven.

3.12.2.1. VOETGANGERS

Aandachtspunten:

Algemeen: Voetpaden voldoende breed houden en vrij van obstakels. Deze voldoende hoger dan de straat houden zodat ze een veiliger gevoel geven aan de gebruikers.

Schoolgaande jeugd: Te voet van thuis of van bus, op een veilige manier naar en van school/muziekschool/bibliotheek/ zodat ouders kinderen niet hoeven te brengen naar de stad en dus minder gemotoriseerd verkeer. Ook rekening houden met oude mensen (trager, minder mobiel). Deze populatie zal op termijn immer stijgen.

Voldoende zebrapaden voorzien in het straatbeeld.

Station: Gevaarlijk gebied voor voetgangers, ten gevolge van de aanwezigheid van diverse types verkeersdeelnemers.

Knelpunten:

Algemeen: De voetgangersinfrastructuur is niet op een voldoende manier gescheiden van het de rijbaan. Dit resulteert in een ongemak voor voetgangers, best wordt een parkeerstrook of groene buffer tussen beide verkeersstromen voorzien.

De uitgeschreven boetes vinden op het foute tijdstip plaats, voornamelijk na de schoolperiode. De problematiek situeert zich net tijdens de schoolperiodes.

De Werf: Dit verkeersplein is één groot onbegrijpelijk kluwen, met een grote hoeveelheid knelpunten. Hieronder worden een aantal elementen opgelijst:

- Mag wel rechtdoor de Vaartstraat in maar niet linksaf vanuit de Burchtstraat

- Twee zebrapaden naast elkaar, één met rode lichten en één zonder lichten
- In de Vaartstraat staat een verkeersbord dat het een voorrangsweg is maar geen enkele aanduiding vanuit de Burchtstraat dat het verkeer daar geen voorrang heeft.
- Bussen moeten naar de Dr Sierensstraat of naar de Vaartstraat en blokkeren soms het hele kruispunt

Station: Geen zebrapaden aanwezig om de oversteekbewegingen te faciliteren.

Geraardbergsestraat: Aan de rotonde 'De Haring' is er een totale afwezigheid van een zebrapaden.

Moorsel Dorp: Hier is er geopteerd voor gemengd verkeer, maar er heerst absoluut geen zone 30 gevoel. Een herinrichting is hier op zijn plaats. Volgende elementen ontbreken om dit gemengd verkeer te laten functioneren:

- Er is geen 'poortgevoel' bij het binnenrijden van het dorp, enkel de rijbaan is versmald.
- De heraanleg van rijbaan en voetpaden in zelfde kleur zonder borduur, waardoor het doorgaand verkeer juist sneller rijdt. Voornamelijk buitenlandse vrachtwagens, die de situatie niet kennen, rijden met onaangepast snelheid door het dorp.
- Het voetpad is op sommige plaatsen smal en bovendien staan er vaak geparkeerde auto's op, want er is geen borduur meer. Voetgangers moeten op hier het voetpad verlaten en op een onveilige manier hun weg vervolgen op straat.
- Er wordt te snel gereden. Het onveiligheidsgevoel is gestegen.

Potenties

Station: Voorzien een aparte voetgangerszone.

Moorsel dorp: Deze dorpskern is een ontmoetingsplaats voor jong en oud, zeker eens de pastorij, pastorijtuint en nieuwbouw klaar zal zijn. Jong en oud vinden het gevaarlijk om het Dorp over te steken wegens te snel verkeer dat uit de bochten geraasd kan komen. Er moet een 'poortgevoel' gecreëerd worden bv. een groene 'boog' bij het binnenkomen van het dorp of een zone 30 maken die eventueel door middel van verkeersdrempels een lagere snelheid afdwingt.

Andere voorbeelden zijn:

- Een rode fietsstrook aanleggen op de rijweg zou het doorgaand gemotoriseerd verkeer erop attent maken dat op hun rijstrook ook fietsers rijden en een aangepaste snelheid gewenst is
- Poortgevoel creëren
- Zone 30 voorzien
- Verkeersdrempels inplanten om een lagere snelheid af te dwingen
- Meer controle politiecontroles op snelheidsovertredingen

3.12.2.2. FIETSERS

Aandachtspunten

- Meer fietsuggestiestroken
- Schoolgaande jeugd beschermen. Veilige fietspaden naar en van de stad
- Noodzaak om specifieke fietswegen te maken of het fietspad af te schermen met een haag op N-wegen
- Fietsers dienen ook de verkeersregels te volgen. Al te vaak vormen “haaiantanden”, rode lichten, overstekende voetgangers, dichtbij gekomen wagens geen belemmering voor de fietsers. Het “We kunnen er wel net nog door”-principe.

Knelpunten

Algemeen:

- Alle fietspaden zouden rood moeten zijn
- Op kruispunten waar geen markeringen zijn, moet de fietser zich als een auto gedragen wat zeer gevaarlijk is
- Kennis van verkeerreglementering
- Zichtbaarheid van fietsers
- Straatverlichting

Fietspad Gijzegem: Het fietspad van Gijzegem naar Aalst stopt aan de Dendermondsesteenweg. Fietsers rijden dan verder naar Aalst aan het rondpunt van de Dendermondsesteenweg aan Garage Fiat richting Tragel onder de brug. Daar komen ze zeer plots op de baan van de Tragel naast het water en daar ligt het gevaar. Ze zijn niet zichtbaar voor de automobilisten en de vele vrachtwagens als ze hier op de baan komen.

Vrijheidsstraat: Fietsers mogen langs twee kanten rijden, langs de ene kant is er geen fietspad. Het is al meerdere keren voor gevallen dat overstekende voetgangers gegrepen werden door fietsers.

Fietsroute vanuit de Vrijheidsstraat naar Keizersplein is gevaarlijk.

Zeshoek: Kan de massa voetgangers die van het VTI komen niet aan. Degelijke Kiss & Ride zones ontbreken voor SMI. Rijrichting Nestor de Tierestraat omkeren om vlotter verkeer mogelijk te maken in de Vrijheidsstraat en Kiss & Ride zone in de Sint Jozefstraat.

Om hun kinderen af te zetten maken ouders lussen, de terugkeerroute interfereert met de aanrijroute van andere lussen. Bijvoorbeeld terugkeren via de Bert Van Hoorickstraat en de Dirk Martensstraat versus aanrijroute van de Koolstraat en Dirk Martensstraat. De lussen zouden uit elkaar moeten gehouden worden. Rijrichting Bert Van Hoorickstraat omkeren. Stadsplan in de Esplanadestraat hindert bij het verlaten van de Peperstraat.

Komende met de fiets op de Zeshoek vanuit de P. Couckestraat: geen lichten, geen aanwijzingen, levensgevaarlijk om over te steken.

Geraardsbergsestraat: Nieuw aangelegde Geraardsbergsestraat, weinig plaats voor fietsers komende van het Collinetplein.

Erembodegemstraat: Geen fietspad achter het park, fietsers rijden zelfs dikwijls midden van de weg vanwege slechte asfalt aan rechterkant van de rijbaan.

De Erembodegemstraat is te weinig verlicht voor de fietser en is ook heel gevaarlijk voor de fietser. In de winter, tijdens ochtend-of avondspits en bij regenweer, zijn deze fietsers niet zichtbaar (gecombineerd met weinig tot geen eigen verlichting van de fietser).

Slecht wegdek in Erembodegemstraat (lappen asfalt over elkaar) zorgen ervoor dat fietsers in het midden van de straat moeten rijden (willen ze hun fiets niet stuk rijden), wat voor vele autobestuurders tot frustraties leidt.

Te weinig aangelegde fietspaden, en de aangelegde fietspaden worden slecht onderhouden en zijn in de winterperiode en 's avonds te weinig, of helemaal niet verlicht en worden misbruikt door wielertoeristen.

Kruispunt aan het Werfplein: gevaarlijke oversteek voor fietsers komende van het centrum.

Kalfstraat: (nieuw aangelegd) heeft het fietspad geen aparte kleur, in de Sint-Jobstraat (net voor de Kalfstraat) waar er een verkeersbord staat dat aangeeft dat het om een gedeeld fiets-voetpad gaat, is er geen markering voor fietsers.

De Geraardsbergsestraat vanaf de Sint-Kamielstraat – nieuw aangelegd – is zo smal dat een bus geen fietsers kan voorbijsteken of een fietser in de tegengestelde richting kan kruisen. De bussen van De Lijn hanteren echter een zodanig agressieve rijstijl dat je als fietser niet anders kan dan stoppen om op het voetpad gaan staan.

Alfred Nichelstraat: fietsers die uit de A. Nichelstraat het kruispunt oprijden om links af te draaien richting Erembodegem. Hier is de potentie om geen gemotoriseerd verkeer of minstens geen vrachtwagens meer dit kruispunt te laten oprijden komende uit de Vilanderstraat om links de De Gheeststraat op te rijden. Dit verkeer kan beter aan het rondpunt voor de Vilanderstraat de Eugeen Bosteels of Van der Nootstraat nemen om zo op de Osbroekstraat te komen. Laat dit verkeer komende uit de Vilanderstraat eventueel enkel nog rechtsafslaan of rechtdoorrijden.

Geen fietspad ter hoogte van parking vrachtwagens Syral

De Gheeststraat: ter hoogte van de Vilanderstraat, auto's snijden de lichte bocht af aan de lichten en rijden fietsers van de baan

Houtmarkt: het verkeer komende van de Zonnestraat, die richting Alfred Nichelstraat gaat naar de verkeerslichten, zorgt dikwijls voor file, auto's die willen afdraaien naar het Burgemeestersplein, worden verhinderd door deze file, dit zou kunnen verholpen worden door de auto die rechtdoor wensen op de andere voorsorteerstrook die richting Pontstraat (deze wordt veel minder gebruikt) gaat, te laten aanschuiven.

De verkeerslichten aan de Gheeststraat - De Vilanderstraat: tijdens spitsuren zouden deze lichten veel langer groen moeten blijven voor het verkeer komende van De

Vilanderstraat en de Alfred Nichelsstraat, of zelfs alternerend mogen werken, zodat er tenminste meer dan 3 auto doorgeraken, een afgelijnde fietsstrook zou daar ook wenselijk zijn zowel in De Vilanderstraat als in de Alfred Nichelsstraat de situatie is nu vrij gevaarlijk voor de fietsers.

Moorsel Dorp: Oversteekplaats voor fietsers op de Moorselbaan ter hoogte van de Leirekensroute is te weinig gemarkeerd. Een oplossing zou het plaatsen van een oranje knipperlicht kunnen zijn.

Als je Moorsel Dorp oprijdt, verdwijnt het fietspad en versmalt de rijbaan. Dit in combinatie met een bochtig tracé en een hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer zorgt voor gevaarlijke situatie. Voornamelijk overstekenden kinderen en senioren ervaren dit als ene knelpunt.

Een mogelijke oplossing is de aanleg van een rode fietssuggestiestrook op de rijbaan zodat het doorgaand gemotoriseerd verkeer erop attent gemaakt wordt dat op hun rijstrook ook fietsers rijden. Dit heeft een verkeersremmende werking.

Wie uit de Berlindisweg via de R. Uyttersprotstraat het Dorp op wil rijden, wordt weggemaaid door het gemotoriseerd verkeer. Het is er veel te smal aangelegd. Bussen kunnen de R. Uyttersprotstraat niet inrijden zonder de fietser omver te rijden die daar juist fietst of staat te wachten om de baan over te steken. Het voetpad is aan de ene kant ook al smal, dus als je pech hebt en er is daar ook juist een voetganger, dan kan je nog niet eens uitwijken. Het voetpad ter hoogte van het café Tipken is dan weer zeer breed, maar draagt niets bij tot de veiligheid, integendeel zelfs.

Komende van de Leirekensroute naar stad en terug is het ter hoogte van de Sint Annabrug nog niet veilig voor fietsers op de spitsuren. Je moet 2 maal kruisen. 1 maal vòòr de brug en over de brug moet je weer oversteken. Een fietspad in beide richtingen aan de linkerkant van de brug (richting de stad) zou een oplossing zijn

Ter hoogte van Syral/De Loods/Parklaan is het zeer onveilig voor fietsers. Maak eenrichtingsverkeer van die straat.

Potenties

- Veel meer eenrichtingsverkeer invoeren in Aalst, dit kan de veiligheid voor fietsers verbeteren.
- Meer controle is nodig voor de veiligheid van iedereen.

3.12.2.3. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

- In de stad zijn er weinig of geen bussen. Door de centralisatie aan het station kan enkel een deel van de bewoners ervan gebruik maken. Dus beter enkele bussen laten rondrijden in de stad op vaste tijdstippen, met als gemeenschappelijk punt: het winkelcentrum. Dit komt overeen met de Grote Markt en de aanpalende straten.

- Sommige bushaltes die schoolgaande kinderen kunnen gebruiken, zijn te afgelegen en vormen geen veilige staanplaats voor jonge kinderen. Ik denk hierbij aan de bushalte op de hoek van de De Gheeststraat & de Leo Gheeraerdtslaan.
- Bussen van De Lijn moeten fietsvriendelijker rijden.

Knelpunten

Busvervoer beter aansluiten op treinen voor studenten uit Leuven, Gent, Brussel. Ouders moeten vaak naar stad rijden, omdat geen geschikte aansluiting verzekerd is.

De lijnbus vertrekt dikwijls op het uur van het centrum van Aalst naar bijvoorbeeld Nieuwerkerken. Voor schoolgaande jeugd is het onmogelijk om deze om 16u00 te halen. De volgende bus is daarnaast slechts 1 uur later. Gevolg is dat veel ouders hun kinderen met de auto ophalen wat onnodig extra verkeersdruk geeft. Dus uren lijnbussen aanpassen aan einduren van de scholen in het centrum.

Aan de school van de Capucienenlaan doen de lijnbussen de deuren niet altijd open als ze vol zitten. Kinderen van de lagere school moeten dus onnodig lang op het voetpad in de Kwalestraat staan wachten op een volgende bus richting Nieuwerkerken.

Potenties

Op de P. Corneliskaai een gigantische Kiss & Ride zone voorzien met voetgangersbrug (over Dender) naar het trein- en busstation.

3.12.2.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

Met al het respect over dit moeilijk op te lossen thema, maar Aalst is vandaag de dag een regelrechte ramp wat betreft de drukte van het verkeer. Tijdens spitsmomenten ontstaan op specifieke tracés ellingelange files, waardoor het gebruik van sluiptwegen (door de binnenstad) een noodzaak wordt om voor beperkte afstanden een acceptabele reistijd te hebben.

De ringwegen staan volledig stil rond de tijd dat de scholen eindigen. Stilstaan en aanschuiven is de boodschap. Ik spreek dan nog niet om bij een eventuele hoogdringendheid het ASZ of OLV te bereiken. Ik begrijp wel heel goed dat dit niet zo'n evident probleem is om op te lossen.

Erembodegem: Komende van Erembodegem zijn enkel 2 toegangswegen mogelijk: via Erembodegem dorp of via de Brusselsesteenweg. Is 1 van de 2 onderbroken door hevige regenval/werken/activiteiten, dan is de verkeersellende niet ver te zoeken.

Kruispunt Vilanderstraat/De Gheeststraat: De verkeerslichten in de Vilanderstraat om af te draaien in de De Gheeststraat of verder te rijden naar de Burchtstraat staan veel te kort op groen. Door het afdraaiend verkeer van de Burchtstraat is er praktisch geen tijd om de Vilanderstraat vrij te maken. De file staat dikwijls tot aan de Eugène Bosteelstraat.

Voldersstraat: Onderzoek de mogelijkheden om Voldersstraat verkeersvrij te laten. Al te vaak rijden (groot)ouders in de Voldersstraat om hun kind af te zetten en moeten vervolgens manoeuvres uitgevoerd worden die niet ten goede komen van de veiligheid van onze kleine voetgangers. Hier moet duidelijkheid komen naar de overtreeders.

Knelpunten

Het fileprobleem in de Vrijheidsstraat veroorzaakt door slechte doorstroming aan het Vredeplein. De bus stopt er op de rijbaan. Ouders parkeren op het uitspringende voetpad in de Vrijheidsstraat (aan de schoolpoort).

Op Moorsel Dorp is er extra verkeer door de Carrefour op het Dorp. Deze kan enkel ingereden worden via de de R. Uyttersprotstraat en dus komt al het verkeer dat naar de Carrefour gaat op het Dorp.

Het uitrijden van de Kloosterstraat en inrijden van de . R. Uyttersprotstraat is gevaarlijk aangelegd. Er moet immers twee maal gekruist worden.

Potenties

In Moorsel Dorp de R. Uyttersprotstraat en Kloosterstraat van richting omwisselen zou een oplossing kunnen bieden voor een aantal problemen.

3.12.2.5. PARKEREN

Aandachtspunten

Maximaal streven naar parkeergelegenheid onder de stad. Op deze manier kan parkeergelegenheid kort bij de winkels aangeboden worden en is het de winkelkwaliteit van Aalst als shoppingstad beduidend groter. Door deze parkeergelegenheid niet op maaiveld te voorzien, komt daarnaast meer openbare ruimte vrij voor andere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) en zal de veiligheid toenemen.

Aandacht voor de steeds ouder wordende bevolking en personen met een handicap. Voldoende en makkelijke bereikbare parkeerplaatsen zijn hier wenselijk.

Gerichte parkeerboetes op specifieke tijdstippen, in tegenstelling tot manifest pestgedrag zoals vandaag de dag ervaren wordt.

Knelpunten

In de Pontstraat is het levensgevaarlijk laveren voor fietsers tussen openslaande portieren en vertrekkende auto's die lukraak geparkeerd staan.

Potenties

Meer controle in de Pontstraat op reglementair parkeren door de politie om 16u00 en 's woensdags om 12u00. Daarnaast kan meer publiciteit voeren voor de mogelijkheid om met de parkeerkaart 15 minuten gratis te parkeren op ondermeer de Burchtparking.

3.13. UNIZO AALST

3.13.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers, is de grootste belangenvereniging voor zelfstandige ondernemers, KMO's en vrije beroepers, in Vlaanderen en Brussel. We laten zowel op nationaal als op regionaal en lokaal niveau de stem van onze leden-ondernemers klinken, bij beleidsverantwoordelijken, diverse instanties en in adviesorganen. Daarnaast bieden we onze leden-ondernemers een ruim pakket aan diensten, begeleiding en activiteiten, zodat ze beter gewapend hun bedrijfsactiviteiten kunnen ontplooiën.

Als belangenvereniging staat UNIZO dichter dan wie ook bij haar leden-ondernemers. Ondernemers met vragen, problemen of interesse in een bepaalde activiteit hoeven hiervoor niet meteen naar het 'verre' UNIZO-nationaal secretariaat, maar kunnen net zo goed terecht in hun professioneel uitgebouwde UNIZO-regiosecretariaat. Daarnaast hebben we in tal van gemeenten, waaronder Aalst, een actieve UNIZO-afdelingswerking, gedragen door de vrijwillige inzet van lokale zelfstandige ondernemers.

Dankzij onze alomtegenwoordigheid, tot in zowat alle uithoeken van iedere regio, plus de actieve betrokkenheid van heel wat ondernemers bij onze werking, mogen we UNIZO met recht en rede de meest representatieve belangenvereniging noemen voor al wie in Vlaanderen en Brussel zelfstandig onderneemt.

Missie van UNIZO Aalst-Oudenaarde

UNIZO is de onafhankelijke organisatie van en voor zelfstandige ondernemers, die op eigen risico en met eigen middelen ondernemen. UNIZO zet zijn middelen efficiënt in om ondernemers te verenigen, te adviseren en te informeren en hun socio-economische en maatschappelijke belangen te behartigen.

Visie van UNIZO Aalst-Oudenaarde

UNIZO moet de referentie zijn voor de markt van de zelfstandige ondernemers. Dit vanuit een uitstekende kennis van het ondernemerschap gedragen door een wisselwerking tussen de (bestuurs)leden-ondernemers en de UNIZO-medewerkers alsook tussen de ondernemers onderling.

UNIZO wil de marktleider zijn inzake advies, informatie en belangenbehartiging voor elke ondernemer en wil zoveel mogelijk ondernemers verenigen. Alle zelfstandige ondernemers (zelfstandigen zonder personeel, KMO's, vrije beroepen,...) en ondernemersgroepen voelen zich thuis binnen de organisatie en kunnen er terecht voor elk bedrijfsprobleem.

UNIZO waarborgt elke bestuurder en elk lid een vergelijkbare ondersteuning/dienstverlening op een kwaliteitsvol niveau, ongeacht woonplaats of sector en zal de nodige middelen en mensen mobiliseren om de kwaliteit van de ondersteuning te garanderen.

Contactpersoon UNIZO Aalst

Naam: Reinout Maus – Regiokantoor UNIZO Aalst-Oudenaarde

TEL: 053 21 57 78

Email: reinout.maus@unizo.be

Naam: Filip Vyverman – Lokale ondernemersvereniging UNIZO Aalst

TEL: 053 80 81 88

Email: filip.vyverman@unizo.be

3.13.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE**3.13.2.1. ALGEMENE INLEIDING****Mobiliteit is geen doel op zich**

De functies die een gemeente wil uitoefenen, zullen slechts slagen als de mobiliteit in de gemeente in orde is. Toch is mobiliteit geen doel op zich, maar een essentieel middel om de doelen te kunnen bereiken. Mobiliteit is veel meer dan verkeerskunde of vervoerskunde.

Mobiliteit moet domeinoverschrijdend bekeken worden

Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met ruimtelijke ordening: zij dient tot het verbinden van de functies van het gebied. Dit kan best gegroepeerd worden in een globale visie, in een mobiliteitsplan, dat geïntegreerd wordt in de ruimtelijke uitvoeringsplannen. In alle andere plannen die de gemeente maakt, moeten de keuzes op gebied van ruimtelijke ordening en dus van mobiliteit, een belangrijke factor uitmaken. In het mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met de keuzes die in de andere plannen gemaakt worden. Een permanente wisselwerking dus.

Mobiliteit moet grensoverschrijdend bekeken worden

Qua mobiliteit kijkt de gemeente ook verder dan haar eigen gemeentegrenzen. Fietspaden of routes voor zwaar verkeer stoppen daar nu eenmaal niet. Openbaar vervoer, belevingen, enzovoort worden gebiedsgebonden aangepakt. In goederenvervoerplannen, omleidingsplannen, enzovoort wordt intergemeentelijk samengewerkt.

Ondernemers worden betrokken

Bij elke maatregel die een effect heeft op ondernemingen, wordt er eerst overlegd met de ondernemers. Er is een goed participatietraject uitgewerkt, dat verder gaat dan het louter informeren van de ondernemers.

De gemeente als regisseur

De gemeente is de regisseur van het verkeer op haar wegen. Zij zorgt ervoor dat openbare en private werken vlot kunnen uitgevoerd worden, maar beperkt de lasten voor de andere ondernemers. Zij coördineert alle werken, zowel van private aannemers, als van nutsmaatschappijen en alle andere actoren, met een consequent vergunningenbeleid.

Ondernemers worden betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsbeleid

Een ondernemersvriendelijke gemeente zal bij de opmaak van het mobiliteitsbeleid rekening houden met de noden en verzuchtingen van de handelaars en bedrijven. Concreet moet een ondernemersvriendelijke gemeente er bij het opmaken van een (intergemeentelijke) mobiliteitsconvenant en eventueel mobiliteitsplan over waken dat de lokale handelaren en bedrijven voldoende betrokken zijn gedurende het hele proces. Dit kan het best via de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). Essentieel is dat het om een wisselwerking gaat tussen de verschillende partijen. In die zin is een loutere informatiedoorstroming onvoldoende, maar enkel een startpunt om het mobiliteitsbeleid in samenspraak met de ondernemerswereld uit te werken.

Mobiliteit moet domeinoverschrijdend bekeken worden

Elk plan dat in de gemeente opgemaakt wordt, bevat ook een luik mobiliteit. De Schepen of Ambtenaar van Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en/of Economie toetst de afstemming van de plannen grondig op elkaar af.

Mobiliteit moet grensoverschrijdend bekeken worden

Er wordt een structureel overleg georganiseerd met betrekking tot materies die grensoverschrijdend moeten bekeken worden. Enerzijds is er een algemeen overleg op vaste tijdstippen, anderzijds wordt er voor bepaalde materies extra overleg in specifieke werkgroepen georganiseerd. De schepen of ambtenaar bevoegd voor Economie wordt bij deze overlegvergaderingen betrokken.

De gemeentelijke minder hinder coördinator volgt ook de grensoverschrijdende werken, of werken op een ander grondgebied die gevolgen hebben voor de ondernemers op het eigen grondgebied op. In die optiek is het belangrijk dat hijzelf alle werken binnen de gemeente, ook die van de nutsmaatschappijen, tijdig en correct invoert in de website www.wegenwerken.be. Hij bewaakt de omleidingsroutes en signalisatie en zorgt voor een goede communicatie naar de ondernemers toe.

Beschouw bereikbaarheid als troef voor de gemeente

De gemeente maakt er een erezaak van haar goede bereikbaarheid als troef uit te spelen. Via dynamische systemen zorgt zij voor real-time informatie en signalisatie over de bereikbaarheid. Ook de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met onder andere openbaar vervoer moet een aandachtspunt zijn voor de gemeente. Zo kan de gemeente doordacht nieuwe stopplaatsen mee (financieel) ondersteunen.

Ondernemers en autoluwe/-vrije winkelstraten

Voor handelaars is het essentieel dat hun klanten hun onderneming vlot kunnen bereiken. Hoe de onderneming bereikbaar moet zijn, is sterk afhankelijk van de aard van de zaak, van de situering en ligging van de winkelstraat en van de manier waarop er gewinkeld.

Wij onderscheiden 3 vormen van winkelen:

- **Runshoppen** (in deelgemeenten Aalst)

Onder runshoppen verstaan we snel een enkelvoudige aankoop doen (krant, brood, sigaretten...) of ook snel, de dagelijkse boodschappen doen. Het gaat hier vaak om producten die op vele plaatsen aangekocht kunnen worden. De snelheid waarmee klanten bediend worden, primeert hier (soms) zelfs op de prijs en de kwaliteit van het product. Voor dit type winkel, behalve dan in de kernen van steden, zijn dichtbijgelegen en gratis parkeergelegenheden veelal van levensbelang. Als klanten hier niet voor de deur kunnen parkeren, rijden ze wel even verder.

- **Frunshoppen**

Frunshoppen is een combinatie van runshoppen en funshoppen. Frunshoppen vinden we vaker terug in iets grotere centra: er zijn niet alleen voedingszaken in de buurt, maar er is ook een zeker aanbod van bv. kledingzaken met favoriete merken of met zeer bekwame handelaars. Klanten besteden iets meer tijd, maar ook geen hele middag, aan het frunshoppen. Enkele minuten wandelen naar een, liefst gratis of goedkope, parkeerplaats worden er zonder morren bijgenomen.

- **Funshoppen** (in centrum Aalst)

Funshoppen is wat wij doorgaans het 'gaan winkelen' noemen. Klanten doen dit als ontspanning, omdat ze het leuk vinden, omdat ze tijd hebben. Hoe groter en gedifferentieerder het aanbod, hoe aangenamer het winkelgebied en de aanlooproute ernaartoe, hoe meer klanten bereid zijn om met het openbaar vervoer te komen of verder weg te parkeren, of om (meer) te betalen voor een parkeerplaats dichtbij. Maar ook daar zijn grenzen aan.

In een funshoppinggebied in een grotere stad is het autoluwe of –vrij zijn van de straten bijna een vanzelfsprekendheid. Kleinere steden en gemeenten zullen meer gebaat zijn bij autoluwe of deels autovrije gebieden. Zo kan men bijvoorbeeld ook alleen op zaterdag een straat autovrij maken, wat doorgaans tot tevredenheid van de aanwezige handelaars leidt.

Belangrijk bij nieuwe situaties is een goede voorbereiding en de voorafgaandelijke invoering van flankerende maatregelen, zoals randparkings met goede en comfortabele verbinding naar de kern, verzorgde, veilige en goed aangeduide looproutes van parking naar winkelgebied, vlot openbaar vervoer. Elke nieuwe situatie dient goed overlegd te

worden met en gecommuniceerd naar de aanwezige handelaars. Als ervaringsdeskundigen kunnen zij trouwens nog waardevolle suggesties doen.

Er moet ook rekening gehouden worden met een overgangperiode bij de invoering van een nieuwe situatie. Extra ondersteuning van de lokale ondernemers, in de vorm van publiciteit, ondersteuning van commerciële acties, enzovoort. Het is geen overbodige luxe.

De aantrekkingskracht van het autoluwe of -vrije gebied moet verder beleidsmatig ondersteund worden door nieuwe interessante handelsvestigingen in de kern te stimuleren. Zo moeten socio-economische vergunningen voor grote oppervlakten toegekend worden op basis van een kernversterkend detailhandelsbeleid, zodat de handel in de kern zich vernieuwt. Een ondersteunend mobiliteitsbeleid heeft bijvoorbeeld veel aandacht voor de noodzakelijke beleving van handelszaken. Uiteraard gaat het autovrij of autoluw maken van binnensteden gepaard met een aantrekkelijke herinrichting van het openbaar domein. Ook hier is het belangrijk ondernemers van in de beginfase te betrekken.

UNIZO weet hoe belangrijk het is om de fietsende of wandelende klant in de kern een eerstestaprol te laten spelen. Zelfs elke automobilist wordt in de kern ook altijd voetganger. Daarom was de ondernemersorganisatie al van in het begin partner in de succesvolle campagne 'Met belgerinkel naar de winkel'. Moeten we immers niet in eerste instantie en vooral focussen op het sensibiliseren van alle klanten? Nu wordt dikwijls andersom gereageerd: er worden éérst infrastructurele maatregelen getroffen, en dan rekent men erop dat de klanten wel zullen blijven komen. Studies naar het verplaatsingsgedrag van de consument tonen echter aan dat we nog meer dan vroeger de auto nemen voor boodschappen, zelfs voor korte afstanden.

Zoals in de inleiding en in de doelstellingen van UNIZO te lezen is, vindt UNIZO mobiliteit een grens- en domeinoverschrijdend geheel. Net daarom is het moeilijk om een indeling te maken in voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's/vrachtwagens. Een beslissing in het voordeel van voetgangers, heeft invloed op fietsers en auto's. En omgekeerd.

Daarom koos UNIZO in deze mobiliteitsvisie voor een andere aanpak dan wat voorgeschreven wordt op de GBC en bekijken we het dossier in een aantal hoofdpunten. Te beginnen met het stadcentrum waar zich een aantal duidelijke knelpunten voordoen. Maar waar, vooral, UNIZO zelf ook actief aan oplossingen werkt met de studie 'bereikbaarheid van het winkelcentrum' in samenwerking met, onder meer, de dienst economie van de Stad Aalst. De eerste resultaten van die studie worden in de loop van het voorjaar verwacht.

Naast het centrum ziet UNIZO ook bedrijventerreinen als een aparte entiteit, net als de deelgemeenten en de regio rond Aalst.

3.13.2.2. CENTRUM AALST

Knelpunten

Zowel 's ochtends als in de vooravond ligt het verkeer in het stadcentrum in de knoop. Aangezien dat overdag veel minder het geval is, heeft deze knoop ongetwijfeld veel te maken met verkeer van en naar de scholen in het centrum. Ouders met kinderen schuiven aan van op de overvolle toegangswegen naar het centrum tot aan de schoolpoorten en maken het stadscentrum op dat moment quasi onbereikbaar.

Maar ook op zaterdag zijn er problemen. UNIZO juicht toe en moedigt aan dat het centrum van Aalst een kloppend winkelhart is en blijft. Maar dat centrum moet wel bereikbaar zijn en dat is het vandaag niet. Of toch niet goed genoeg. Ook op zaterdag is er zo goed als overal stilstaand verkeer. UNIZO vermoedt dat dit veel te maken heeft met het naar een parkeerplaats zoekende bezoekers van de stad, waardoor al veel heil kan verwacht worden van het aangekondigde parkeergeleidingssysteem.

Opvallend zijn de problemen met het openbaar vervoer. Uiteraard pleit UNIZO voor een openbaar vervoer in en rond de stad. Vandaag staan vele bussen echter stil op de rijbaan, waardoor ook de rest van het verkeer stil staat. In een zo al zwaar belast centrum zorgt dat voor grote problemen. Met de halte op het Vredeplein en problemen tot voorbij de Esplanade als typerend voorbeeld.

Potenties

UNIZO ziet voor deze problemen een aantal oplossingen. Niet alles is van vandaag op morgen te realiseren. Maar alles wat een aanzet kan geven tot een verbetering van het probleem, is een stap in de goede richting.

Een optimalisatie van het openbaar vervoer om de problemen tijdens de spitsuren op te vangen, kan een eerste stap zijn. Maar ook het aanbod of de mogelijkheden van dat openbaar vervoer kunnen uitgebreid worden. Waarom niet starten met een shuttle-dienst tot net buiten het stadscentrum. In het weekend kunnen winkelende bezoekers er gebruik van maken om snel in het centrum te geraken. Maar op weekdays kunnen die locaties gebruikt worden als drop-off zone voor de schoolgaande jeugd, zodat hun ouders niet langer het centrum in moeten, maar toch zeker zijn dat hun kinderen veilig op school geraken. Mogelijkheden zijn er aan de Zeebergbrug en het te ontwikkelen bedrijventerrein Siesegemkouter.

Fietsen moet bij de schoolgaande jeugd meer gestimuleerd worden. Het is vandaag begrijpelijk dat ouders hun kinderen niet graag met de fiets op pad sturen in een overvolle ochtendspits. Om dat aan te moedigen zijn een aantal initiatieven mogelijk. Het aanleggen van fietssnelwegen vanuit de deelgemeenten bijvoorbeeld. Makkelijke en veilige verbindingen die jongeren van aan de kerktoren tot in het hart van het centrum brengen. Met bovendien ook veilig fietsverkeer in het centrum. Of fietsen onder begeleiding van 'stewards'.

We haalden hier boven al de parkeergeleiding aan als pluspunt voor het oplossen van de files als gevolg van het winkelverkeer in het weekend. Een aantal parkings kunnen ook aantrekkelijker of eenvoudiger bereikbaar gemaakt worden. De parking Keizershallen is

geen aantrekkelijke plaats om 's avonds van en naar te gaan. De toegang voor voetgangers vanuit het centrum is vandaag een duistere steeg. Dat schrikt veel mensen af om daar 's avonds te parkeren. De pendelparking aan het station wordt onderbenut in het weekend. Kunnen afspraken gemaakt worden met NMBS/Infrabel om die parking (financieel) aantrekkelijker te maken. Het station ligt per slot van rekening op wandelafstand van het winkelcentrum.

Andere maatregelen kunnen bijvoorbeeld een betere bewegwijzering van in het centrum naar buiten het centrum zijn. Mensen moeten niet alleen makkelijk de stad in, maar net zo goed uit kunnen om een vlot doorgaand verkeer te organiseren. Om het avond- en nachtleven te ondersteunen kunnen eventueel makkelijk bereikbare en centraal gelegen standplaatsen voor taxi's voorzien worden. We gaan er echter van uit dat die op het nieuwe stationsplein een vooraanstaande plaats krijgen.

3.13.2.3. BUITEN HET CENTRUM VAN AALST

RING (R41)

Knelpunten

De ring rond Aalst, of wat er moet voor door gaan, zit muurvast. Parklaan, Leo De Bethunelaan, Gentsesteenweg, Boudewijnlaan, vlot verkeer is zo goed als nergens mogelijk. Niet op weekdays, maar ook niet tijdens het weekend. Dat zorgt, zeker op de piekmomenten voor een extra belasting van het verkeer in het centrum door chauffeurs die de ring vermijden en recht door het centrum rijden.

Potenties

UNIZO pleit voor een volledige, volwaardige en gesloten ring. De ring speelt vandaag niet de rol die hij zou moeten vervullen. Dat kan enkel met een doorgetrokken ring rond de stad met twee keer twee rijvakken.

Net zoals in, maar ook buiten het stadcentrum moet het verkeer voor fietsers veiliger en eenvoudiger gemaakt worden. Fietspaden die onder de ring door gaan, kunnen daar mee voor zorgen. Ook hier denkt UNIZO aan parkeerplaatsen buiten het centrum van waar dat centrum met shuttles bereikbaar is.

BEDRIJVENTERREINEN

Knelpunten

De bedrijventerreinen zijn slecht of te weinig toegankelijk voor zwakke weggebruikers. Zowel op terreinen Noord als Zuid zijn geen degelijke fiets- of voetpaden, noch bushaltes. Dat heeft onder meer tot gevolg dat werknemers met een eigen wagen tot aan het bedrijf rijden en verplicht zijn om daar naar parkeerplaatsen te zoeken. Gecombineerd met af en toe voor overlast zorgende geparkeerde vrachtwagens, vormt dat een groot probleem.

Er heerst vaak verwarring door de verschillende benamingen die de bedrijventerreinen krijgen. 'Noord' en 'Zuid' worden aangeduid van op de autosnelweg. Maar die benamingen komen zo goed als niet voor in de adresgegevens van de daar gevestigde bedrijven.

Potenties

Aanpassing van de infrastructuur voor zwakke weggebruikers op de bedrijventerreinen is noodzakelijk. Voet- en fietspaden en degelijke voorzieningen aan bushaltes. Op die manier kan een eerste oplossing gevonden worden voor parkeerproblemen rond een aantal grote bedrijven op de bedrijventerreinen. Hoe meer werknemers gestimuleerd worden om de auto thuis te laten en hoe betere faciliteiten zij krijgen, hoe beter dat is voor het hele bedrijventerrein en haar omgeving.

Volgens UNIZO wordt vaak ook de ruimte op bedrijventerreinen niet optimaal benut. Bedrijven worden verplicht om een groot deel van hun terrein te gebruiken als groenzone. Waar ruimte schaars is, is het jammer dat ze niet nuttiger besteed wordt. Kunnen bedrijven die groenzone niet gebruiken als parkeerplaats voor hun werknemers.

Er moet ook een keuze gemaakt worden tussen de benamingen Noord/Zuid of de straatnamen. Vandaag is er enkel verwarring en dat is nergens goed voor. Als enkel de terreinnaam gebruikt wordt in de bewegwijzering, die namen (Noord/Zuid) ook aangewend worden door de bedrijven bij hun adresgegevens en deze termen opgenomen worden in GPS-kaarten, dan komt dat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen ten goede.

DEELGEMEENTEN

Prioritair voor elke deelgemeente is de vlotte bereikbaarheid van het winkelcentrum voor de inwoners. In heel wat kleinere gemeenten verdwijnen de kleinhandelaars. De bakker, slager, fruit- of groenteboer krijgt het steeds moeilijker om het hoofd boven water te houden. Daarom moet werk gemaakt worden van een gezond en levendig centrum dat bereikbaar is en waar makkelijk kort kan geparkeerd worden. Op die manier wordt het hierboven vermelde 'runshoppen' mogelijk gemaakt.

Vooraf in het centrum van Erembodegem manifesteren zich parkeerproblemen als gevolg van het station. Heel wat pendelaars kiezen Erembodegem als uitvalsbasis omdat de verbindingen met Brussel net zo makkelijk zijn en ze daar eenvoudiger (en goedkoper) kunnen parkeren. Met als gevolg dat de winkeliers op het dorp van Erembodegem klanten verliezen, omdat ze niet meer kunnen parkeren.

3.13.2.4. AALST IN DE REGIO

Aalst moet makkelijk bereikbaar zijn en de verbindingen met de regio moeten geoptimaliseerd worden. Het doortrekken van de N41 richting Dendermonde is uiteraard een prioriteit. Zowel voor vrachtverkeer als personenwagens. Maar ook de Brusselbaan in Erembodegem voor verkeer van uit Hekelgem, Essene en Asse, de Gentssteenweg

vanuit Wetteren en de toegang vanaf de expressweg uit Ninove zijn voor verbetering vatbaar.

3.13.2.5. MINDER HINDER BIJ OPENBARE WERKEN

UNIZO ijvert voor blijvende aandacht voor het beperken van hinder bij openbare werken. Er is de jongste jaren al heel veel vooruitgang geboekt op dit domein. Werken kunnen echter nog altijd beter op mekaar afgestemd worden. UNIZO vraagt ook overleg. Niet alleen met de bewoners, maar ook met de ondernemers in de gebieden waar gewerkt wordt. Het spreekt voor zich dat onbereikbaarheid een groot probleem is voor elke grote en kleine ondernemer. Dat dient tot een absoluut minimum beperkt worden en zou moeten in overleg met de stad en aannemers besproken worden. UNIZO pleit er daarom voor om in alle bestekken een bereikbaarheidsadviseur te vragen.

3.13.2.6. SAMENVATTEND

Bij elke beslissing in het kader van mobiliteit zijn altijd ondernemers betrokken. Ondernemers zorgen voor de hartslag van een stad. Zonder winkels, zonder horeca, maar net zo goed zonder bedrijven op de bedrijventerreinen, leeft een stad niet. UNIZO is er daarom van overtuigd dat ondernemers moeten betrokken worden bij het beleid van een stad. Ook op mobiliteitsgebied. Daarom vraagt UNIZO nadrukkelijk om vast (raadgevend) lid te zijn van het GBC.

3.14. VOKA AALST

3.14.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

De Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen ontstond begin 2000 na een fusie van drie arrondissementele Kamers van Koophandel: Gent-Eeklo, Dendermonde en Zuid-Oost-Vlaanderen (Aalst-Oudenaarde-Ronse).

De Kamer is een onafhankelijke en sector overschrijdende bedrijvenorganisatie die in de regio Aalst actief is sinds 1841. Voka – Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen vertegenwoordigt 2800 Oost-Vlaamse bedrijven, waarvan ongeveer 500 in de regio Aalst.

Sinds 2004 maakt de Oost-Vlaamse Kamer, samen met de 7 andere Vlaamse Kamers en het Vlaams Economisch Verbond (VEV), deel uit van Voka, het Vlaams netwerk van ondernemingen. Dit vertegenwoordigt meer dan 18.000 bedrijven in Vlaanderen en Brussel, goed voor 65 procent van de private werkgelegenheid en 66 procent van de toegevoegde waarde in Vlaanderen. Sinds 2008 werkt Voka nauw samen met 29 sectororganisaties, wat het werkgeverslandschap nog verder versterkt.

Onze missie:

Als het meest nabije en invloedrijke professioneel netwerk van ondernemers en als representatieve organisatie van ondernemingen in Oost-Vlaanderen, wil Voka een

optimaal kader creëren voor succesvol ondernemen en zo fundamenteel bijdragen tot welvaart en welzijn in de regio.

Contactpersoon VOKA

Naam: Jan Van Gyseghem – Regiodirecteur Aalst

TEL: 05-338.22.00

Email: jan.vangyseghem@voka.be

Naam: Katrien Moens – Manager Belangenbehartiging

TEL: 05-233.98.33

Email: katrien.moens@voka.be

3.14.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

3.14.2.1. ALGEMENE OPMERKINGEN

Gewenste structuur en beleidskeuzes mobiliteitsplan 2004 herzien

Het vigerende **Mobiliteitsplan Aalst 2004 (MA2004)** vertrekt van de correcte vaststelling dat het autoverkeer in Aalst vastloopt en dat verdere stedelijke ontwikkelingen de situatie dreigen problematischer te maken.

Om aan deze toestand te ‘verhelpen’ werden een aantal drastische beleidsopties genomen die nagenoeg uitsluitend vertaald werden in **mobilititeit beïnvloedende ingrepen** (geen capaciteitsverhoging van het wegennet; vooral maatregelen die het fietsgebruik, het openbaar vervoer en verplaatsingen te voet stimuleren; selectiever autogebruik) en in **maatregelen gericht op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid**.

In het MA2004 wordt duidelijk geopteerd om de openbaar vervoerreiziger een comparatief voordeel te bieden. Het doorvoeren van een gedifferentieerd parkeerbeleid dient de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden.

Voor het autoverkeer wordt een categorisering van de wegen ingevoerd, waarbij de toekomstige inrichting bepaald wordt door de functie.

Samengevat is het doel van het MA2004: “het beheersen van het autoverkeer en het verhogen van de verkeersleefbaarheid door het stimuleren van de verplaatsingen te voet, per fiets, of met de bus of trein”.

Voka Oost-Vlaanderen verwacht van het mobiliteitsplan naast maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid vooral ingrepen die een **normale afwikkeling van de reële verkeersstromen** mogelijk maken en die binnen een aanvaardbare termijn een zichtbare verbetering op dat vlak tot stand brengen. Het nieuwe mobiliteitsplan moet minder exclusief zijn dan het vorige en dus ook ambitieuzer.

Mobiliteit is een integrale aanpak en resultaat

Een goed mobiliteitsbeleid betekent voor Voka Oost-Vlaanderen afdoende oplossingen bieden voor **alle deelnemers** aan het verkeer en dit op vlak van **leefbaarheid EN veiligheid en vlotte doorstroming**. Een ambitieus mobiliteitsplan voor Aalst is een plan dat inzet op deze drie aspecten en op alle verkeersstromen, niet op een deel ervan. In het mobiliteitsplan van 2004 was 'vlotte doorstroming' enkel een doelstelling voor het openbaar vervoer en dat is niet aanvaardbaar.

Naar een mobiele economie: van 'STOP' naar 'STOEP'

In mobiliteitsplannen wordt uitgegaan van het door de Vlaamse overheid gehanteerde **STOP-principe** (voorrang voor stappen, trappen, openbaar vervoer en pas dan privaats gemotoriseerd vervoer). Hierbij wordt voorbijgegaan aan de verscheidenheid en de specifieke noden van het gemotoriseerd verkeer (motoren, auto's, bestelwagens, lichte en zware vrachtwagens) en aan de economische functie van deze verkeersmodi. De economische schade die het fileleed in ons land – en zeker in de regio Aalst – veroorzaakt is gigantisch. Dit aspect moet opnieuw de aandacht krijgen die het verdient.

De realiteit leert ons dat het verhogen van de aantrekkelijkheid, het comfort en de veiligheid van stappen, fietsen en openbaar vervoer volgens het STOP-principe al te vaak impliceert: het bemoeilijken van het gemotoriseerd verkeer.

Voor Voka Oost-Vlaanderen kan het belemmeren van de vlotte en veilige doorstroming van één of meerdere soorten deelnemers aan het verkeer, nooit een doelstelling zijn. Bij de herziening van het mobiliteitsplan vragen we **specifieke aandacht voor het economisch verkeer, zowel vrachtvervoer als woon-werkverkeer**.

We stellen voor om het 'STOP'-principe te verruimen tot het 'STOEP'-principe, waarbij de E staat voor Economisch verkeer.

Niet enkel wegenmodellen maar ook echte wegen naar mobiliteit

De huidige **categorisering van de wegen**, waarbij de inrichting van de weg bepaald wordt door de gewenste functie - een uitgangspunt van het MA2004 - blijkt geen afdoende oplossing te bieden voor een vlot verkeer naar, in en rond de stad.

Meer nog: deze benadering zorgt op tal van plaatsen voor een conflict tussen de doelstellingen op vlak van leefbaarheid, veiligheid en vlotte doorstroming (bijvoorbeeld op de ring R41).

De gehanteerde categorisering van de wegen is een erg statische benadering die uitgaat van een bestaande, veelal onvolmaakte infrastructuur die geen oplossing biedt voor de reële verkeersstromen.

Voka Oost-Vlaanderen pleit voor een benadering met de reële verkeersstroom als uitgangspunt voor de verkeersafwikkeling en vraagt dat ontoereikende verkeersinfrastructuur wordt aangepakt en verbeterd.

Mobiliteit betekent respect voor alle verkeersmodi, ook het gemotoriseerd verkeer

Aalst scoort zeer hoog in de Vlaamse hitlijst van filesteden. Het verkeer naar, in en rond de stad verloopt aan een slakkegang.

De beleidskeuzes gemaakt in het MA2004 – gebaseerd op het scenario “duurzaam mobiel” – hebben geenszins geleid tot een verbetering van het vastlopende autoverkeer in Aalst en zijn dus niet langer houdbaar.

Daarenboven getuigen zij van weinig respect voor de verkeersvormen met een **belangrijke economische functie: het privaat personenverkeer en voor het goederenverkeer.**

Aandachtspunten, problemen en potenties van het goederenverkeer over de weg werden in het MA2004 volstrekt genegeerd.

Voka Oost-Vlaanderen vraagt een betekenisvolle en meetbare verbetering van de mobiliteit voor gemotoriseerd verkeer in en rond Aalst en vraagt bijzondere aandacht voor de problemen van het **privaat personenverkeer en goederenverkeer.**

Vlot verkeer is niet noodzakelijk snel verkeer

De **verschillende verkeersmodi** moeten tegen elkaar worden afgewogen en op de juiste manier ingezet worden. Waar wegverkeer de meest geschikte modus is moet ingezet worden op een goede en **vlotte doorstroming.**

Voor alle duidelijkheid: pleiten voor een vlotte doorstroming staat niet gelijk met het pleiten voor een verhoging van de snelheidsregimes.

Voka Oost-Vlaanderen pleit voor het weg werken van doorstromingsknelpunten, het invoeren van groene golven op verbindingswegen, slimme lichtenregelingen voorzien, de afzonderlijke afwikkeling van traag verkeer,...

Een goede mobiliteit toetst de tekentafel aan de truck

Wij stellen vast dat bij de **herinrichting van wegen, kruispunten en doortochten** er vaak onvoldoende aandacht is voor de implicaties van allerhande ingrepen (asverschuivingen, middenbermen, rotondes, kruispunten,...) voor het vrachtverkeer. Gevolg: moeilijke doorstroming en gevaarlijke situaties. Vooral dit laatste is vreemd, aangezien wegen en doortochten vaak worden heringericht om de verkeersveiligheid te verhogen.

Voka Oost-Vlaanderen pleit voor een vrachtwagentoets bij herinrichting van wegen, kruispunten en doortochten en vraagt dat de inrichtingsplannen van tevoren worden afgetoetst bij transportbedrijven en bedrijven die van de weg gebruik maken voor vrachtvervoer.

Mobiliteit zonder bereikbaarheid is zinloos

Het MA2004 kiest resoluut voor het doorvoeren van een **gedifferentieerd parkeerbeleid** en garandeert op die manier de bereikbaarheid van het centrum. Dit is tot nu toe niet gebleken.

Voor Voka moet het handelscentrum van de stad – in hoofdzaak gelegen binnen de historische Wallenring op linkeroever – vlot bereikbaar blijven voor alle deelnemers van het verkeer.

Ook alle belangrijke economische activiteitenpolen – bedrijventerreinen en individuele bedrijfsvestigingen van Aalst dienen permanent vlot bereikbaar te zijn voor alle verkeersmodi.

3.14.2.2. VOETGANGERS

Aandachtspunten

- **Veilige voetpaden** zijn essentieel: voldoende breed, duidelijk afgescheiden van de andere weggebruikers, goed onderhouden en aangepast zodat ook rolstoelgebruikers er veilig gebruik kunnen van maken.
- Ook op **bedrijventerreinen** zijn afgescheiden voetpaden belangrijk, omwille van het intensieve vrachtverkeer. Werknemers die het openbaar vervoer gebruiken moeten de afstand tussen de bushalte en het bedrijf te voet overbruggen. Op bedrijventerreinen moet nagegaan worden of tussen de bushaltes en de bedrijven veilige voetpaden en oversteekplaatsen aanwezig zijn.
- In het **winkelhart van Aalst** staan op diverse plaatsen plattegronden opgesteld, maar ontbreekt het verder aan **functionele bewegwijzering** (voor voetgangers) naar toeristische en economische attractiepolen. Deze zouden voorzien kunnen worden vanaf de diverse parkings, het station en belangrijke bushaltes.

Knelpunten

- Op de bestaande bedrijventerreinen van Aalst zijn weinig voorzieningen voor voetgangers. Op de bedrijventerreinen **Hofstade, Wijngaardveld, Lion d'Or en Erembodegem 3** zijn er **onvoldoende veilige voetpaden en oversteekplaatsen**.
- Op de zone **Wijngaardveld** is de toegelaten snelheid van **90 km/h** onverantwoord hoog.

Potenties

- Op de meeste **bedrijventerreinen** kan voorzien worden in **veilige voetpaden**. In een eerste fase kan men opteren om deze aan te leggen langs één zijde van de weg, mits te voorzien in voldoende veilige **oversteekplaatsen**.
- Bij de **ontwikkeling van nieuwe of uitbreiding van bestaande bedrijvenzones** (Erembodegem 4, Sterrenhoek, Keppekouter, Siesegemkouter) kunnen overal veilige voetpaden worden voorzien.

3.14.2.3. FIETSERS

Aandachtspunten

- Veilige fietspaden naar de **verschillende attractiepolen** zoals scholen, recreatieve voorzieningen, zorginstellingen en bedrijventerreinen zijn belangrijk om fietsverkeer aan te moedigen.
- Bij voorkeur zijn fietspaden **duidelijk afgescheiden** van de andere weggebruikers. Bovendien moeten fietspaden voldoende breed zijn en goed onderhouden worden.
- Ook **naar en op bedrijventerreinen** zijn fietspaden belangrijk. We stellen immers vast dat steeds meer werknemers de fiets gebruiken voor het woon-werkverkeer, zelfs over langere afstanden.

Knelpunten

- De **huidige fietspaden** op de bestaande bedrijventerreinen zijn schaars en – voor zover aanwezig – eerder onveilig: veelal smal, onvoldoende afgescheiden (soms enkel door een streep verf), weinig comfortabel (keuze wegdek), niet steeds in goede staat en al te vaak belemmerd door geparkeerde voertuigen. Ook zwerfvuil, modder en steenslag zorgen voor een **veiligheidsprobleem**.
- Aan **bushaltes** zijn weinig **fietsenstallingen** voorzien.

Potenties

Het **in kaart brengen** van de bereikbaarheid per fiets van de verschillende attractiepolen (scholen, bedrijven, zorginstellingen,...) kan het fietsgebruik stimuleren, in combinatie met...

- Een zorgvuldige **bewegwijzering**. De bestaande bewegwijzering (provincie Oost-Vlaanderen) is te generiek (enkel gemeenten worden aangeduid, geen points of interest) en weinig informatief (geen aanduiding van afstanden). Voorbeeld: Gent heeft zowel voor de stad als voor het havengebied een fietskaart opgemaakt en biedt op zijn website een fietsrouteplanner aan (www.gentfietst.be).
- Om de combinatie van fietsen en openbaar vervoer te promoten zijn **goede fietsstallingen** en soms **fietskluisen** aan stations en bushaltes belangrijk. Fietsers gebruiken immers vaak kostbare fietsen (racefietsen, elektrische fietsen,...) die ze veilig willen opbergen.
- **Initiatieven van werkgevers** zoals fietsvergoedingen, fietsaccommodatie en specifieke acties voor fietsers dragen bij tot een verhoogd fietsgebruik.
- Ook het aanmoedigen van het gebruik van **elektrische fietsen** kan, zeker voor langere afstanden, een gunstig effect sorteren.

3.14.2.4. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

- Een goede **bereikbaarheid van bedrijventerreinen** met het openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan de beoogde modal shift voor het pendelverkeer.
- Hierbij is het belangrijk dat de **uurregeling** zo goed mogelijk **aangepast** is aan de werkuren op de bedrijventerreinen.
- Voor de occasionele en zelfs voor de vertrouwde gebruiker van het openbaar vervoer is duidelijke en **uitgebreide informatie** nodig over het gebruik van de bus (uurregelingen, aankoopmodaliteiten van vervoersbewijzen,...).
- Om de doorstroming en de stiptheid van het openbaar vervoer te bevorderen worden de laatste jaren in hoog tempo **busstroken of tram/busbeddingen** aangelegd. Men wil zo het openbaar vervoer een concurrentieel voordeel geven en beschouwt de auto als een bedreiging. Dit is absoluut: een belangrijk deel van de autogebruikers zijn niet in de mogelijkheid om een andere vervoerswijze te kiezen. Zij hebben net zoveel recht op vlotte mobiliteit als de gebruiker van het openbaar vervoer.

Om doorstroming en stiptheid van het openbaar vervoer te verbeteren is de aanleg van een vrije busbaan evenwel slechts één van de mogelijke middelen om dit te bereiken.

Voka pleit voor een **objectieve analyse van doorstromingsproblemen voor de bus**.

Frequentie van diensten en bezettingsgraden van het openbaar vervoer en de grootte van auto- en andere verkeerstromen en hun bezettingsgraad moeten onafhankelijk en objectief worden gemeten. Voor alle mogelijke oplossingen moet dan een **kosten/baten-analyse** worden uitgevoerd. Op basis hiervan kunnen stellig **'win-win' oplossingen** worden geformuleerd die gunstig zijn voor **alle weggebruikers** en die dus de voorkeur verdienen, zoals het herinrichten van kruispunten of instellen van slimmere verkeerslichten.

Mocht toch blijken dat een **vrije busstrook** de beste baten/kosten-verhouding heeft, dan wordt ze best gerealiseerd in de uitvoering als **'inhaalstrook'**, waarbij de bus even voor het kruispunt weer invoegt en er **geen opstelstroken** – en dus capaciteit – worden opgeofferd. Om de impact op het privé-verkeer te beperken, moeten ook **dynamische varianten** overwogen worden, zoals de variant waarbij de busstrook alleen in het drukste van de spits wordt geactiveerd, of nog: de variant met één zogenaamde centrale getijdestrook die in functie van de spits van richting wisselt in plaats van één busstrook in elke rijrichting. Maar meer structureel nog gaat de voorkeur uit naar het zoveel mogelijk **ontvlechten** van openbaar vervoer en autonetwerken: verleg de busroutes weg van hoofdverkeersassen naar lokale wegen dicht bij de (potentiële) busgebruikers.

Knelpunten

- De bediening van de huidige **bedrijventerreinen** van Aalst en van deze **in ontwikkeling** (Erembodegem 4, Sterrenhoek, kantorenpark Keppekouter) dient kritisch onderzocht en verbeterd: **routes, bedieningstijden, frequentie**. Hierbij

dient zo goed mogelijk ingespeeld op de diverse arbeidstijden van de ondernemingen.

- De bediening via het openbaar vervoer van belangrijke **economische polen in de nabijheid van Aalst** (bv. bedrijventerreinen Evenbroek en SOLVA in Erpe-Mere, Affligem) vanaf het centrum van Aalst verdient eveneens van nabij bekeken te worden.
- De **uitrusting van vele bushaltes** op bedrijventerreinen is voor verbetering vatbaar.

Potenties

- Openbaar vervoer moet **vlot combineerbaar zijn met de wagen, fietsen of stappen**.
Aan de Aalsterse stations kunnen **huurfietsen** (zowel voor éénmalige huur als met een abonnementssysteem) voorzien worden indien de afstand tussen het station en de bestemming te lang is om te stappen.
- **Samenwerking met bedrijven** op bedrijventerreinen kan leiden tot oplossingen, waarbij bijvoorbeeld **fietsen ter beschikking** worden gesteld van werknemers en **fietsbergplaatsen**. Dit kan eventueel gecombineerd worden met **laadinstallaties** voor elektrische fietsen, zowel bij het station als op het bedrijventerrein.
- Om het **occasionele gebruik** van het openbaar vervoer aan te moedigen moet men het gebruiksgemak verhogen. Zo kan men aan de belangrijkste opstapplaatsen **ticketautomaten** voorzien. Aan alle opstapplaatsen moet duidelijke **informatie** ter beschikking zijn over ticketformules, de kostprijs en de wijze van aankopen. Aan P&R en belangrijke opstapplaatsen moet men duidelijke informatie over de buslijnen naar het centrum terugvinden.
- Het openbaar vervoer kan ingezet worden in combinatie met **P&R** aan de rand van de stad.

3.14.2.5. GEMOTORISEERD VERKEER

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen **economisch verkeer** (vrachtvervoer over de weg, vrachtverkeer over de waterweg, woon-werkverkeer) en **privéverkeer** (winkelverkeer, schoolverplaatsingen en recreatief verkeer). De aanpak, problematieken en oplossingen zijn voor deze verschillende verkeersstromen totaal anders. Het is vreemd dat in de inleidende teksten en sjablonen voor de herziening van het mobiliteitsplan wel onderscheid wordt gemaakt tussen voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, maar alle gemotoriseerd vervoer in één onderdeel wordt besproken. Zo verliest men de verschillen in aanpak, knelpunten en oplossingen voor deze totaal verschillende verkeersstromen uit het oog. We zullen specifieke punten voor een aantal specifieke verkeersstromen afzonderlijk behandelen.

PRIVÉVERKEER OVER DE WEG

Aandachtspunten

- De verschillende vormen van gemotoriseerd verkeer vergen in de eerste plaats een aan hun specifieke noden **aangepast wegennet**. Het stadsbestuur heeft hierbij een belangrijke rol te vervullen door de verschillende belangen tegen elkaar af te wegen en vooroordelen en mogelijke desinformatie te ontcrachten.
- Een van de meest voorkomende vooroordelen blijft: “**meer of betere wegen leiden tot meer verkeer**”, het zogenaamd ‘**aanzuigefect**’. Tegenstanders van belangrijke investeringen in het verbeteren van de weginfrastructuur wijzen deze af omdat zo een grotere verkeersvraag wordt veroorzaakt en meer verkeer aangetrokken. En dat dus, binnen de kortste keren, de situatie net dezelfde is als voorheen.
De mogelijke snelle verzadiging van een nieuwe of verbeterde weg betekent echter dat die ogenschijnlijk nieuwe stromen voorheen al elders in het netwerk zaten. Vaak in de vorm van sluipverkeer met alle lokale overlast en onveiligheid van dien.
- Zowel bij de categorisering als bij de (her)inrichting van wegen zijn **functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid** belangrijk. De inrichting van een weg moet afgestemd zijn op de functie die deze weg vervult en niet omgekeerd.
- In het verleden werd te vaak de bestaande inrichting van de weg als uitgangspunt genomen en niet de functie die deze vervult. Het resultaat is dan een incoherente weg, waarbij de inrichting en het daaraan verbonden snelheidsregime voortdurend veranderen.
Een ringweg die naast de functie van doorstroming ook een woonfunctie krijgt toegekend, kan geen van beide functies adequaat invullen.
- **Verkeerslichten en rotondes** spelen een belangrijke rol in de verkeersafwikkeling op gelijkvloerse kruispunten. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de **optimalisatie van de capaciteit en het bewaken van de verkeersveiligheid**. Ook met andere beleidsdoelen kan rekening gehouden worden, zoals het beperken van de emissies door start-en-stop bewegingen te beperken.
De **coördinatie van verkeerslichten** op verschillende kruispunten, zoals het invoeren van groene golven, biedt mogelijkheden om de capaciteit op het onderliggende wegennet beter te benutten. Het is cruciaal dat de lichtenregeling goed afgestemd is op het verkeerspatroon. Dit houdt in dat het verkeer geregeld wordt opgemeten, de optimale regeling doorgerekend en de lichten worden bijgesteld, rekening houdend met structurele veranderingen en variaties in de verkeersstromen.
Ook de inrichting van rotondes en de bewegwijzering voor en op de rotonde spelen een belangrijke rol bij de doorstroming. Een goede inrichting en

bewegwijzering verzekert de maximale benutting van de capaciteit van de rotonde.

De recente aanpassing aan de Albatros-rotonde is een goed voorbeeld van het nut van deze maatregelen.

- Bij **wegenwerken is goede informatieverstrekking en duidelijke bewegwijzering** belangrijk. Maar nog belangrijker is het meenemen van **minder hinder-principes** bij de planning van de werken. Nu worden deze vaak overgelaten aan de aannemer van de werken. De stad moet hierin initiatief nemen en een coördinerende rol opnemen.

Knelpunten

Buiten het centrum

- De **verbinding van de E40 met verschillende economische activiteitspolen in Aalst** (vooral de bedrijventerreinen Noord, maar ook Zuid, evenals langsheen de Dender en langs de invalswegen/gewestwegen) is problematisch. Enkel op het gedeelte E40-N9 is een vlotte doorstroming mogelijk.
Voka Oost-Vlaanderen vraagt een onderzoek naar mogelijke maatregelen die de bereikbaarheid van bedrijven en bedrijventerreinen vanaf de E40 normaliseren.
- De **huidige ring R41** voldoet niet aan de functies die van een volwaardige ringweg (veilig, leefbaar en vlot) verwacht worden. Op diverse vakken (Boudewijnlaan, Leopoldlaan, H. Hartlaan, Albrechtlaan) is de doorstroming regelmatig ondermaats en dit in beide richtingen. Op sommige gedeeltes is ook de leefbaarheid ver te zoeken (Boudewijnlaan, H. Hartlaan). Het herinrichten van de weg (reduceren van het aantal rijstroken, aanleg rotonde, snelheidsbeperking) kwam de veiligheid enigszins ten goede, maar kon niet voor een leefbare weg zorgen. De dichtheid van de huidige Aalsterse ring is gewoonweg niet te verzoenen met de capaciteit van de weg. Deze problemen doen zich ook voor op het 'de facto ringgedeelte': de N9 van aan het kruispunt met de R41 (Albrechtlaan) via de Zeebergbrug, A. Nichelsstraat, Door het Burgemeestersplein en Parklaan tot aan het rondpunt 'Haring'. De veiligheid stelt problemen, ondermeer voor bewoners langsheen de ring, maar ook voor interventievoertuigen voor dewelke er op delen van de R41 geen doorkomen aan is. De bereikbaarheid van de Aalsterse ziekenhuizen komt dus in het gedrang.
Voka Oost-Vlaanderen vraagt een objectief onderzoek naar de mogelijke alternatieven voor de op vlak van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid ontoereikende R41.
- De **N41** die Aalst met Dendermonde verbindt is een volstrekt ontoereikende weg die ter hoogte van Gijzegem en Oudegem (grondgebied Dendermonde) de dorpskernen doorklieft en onleefbaar maakt. De veiligheid ter hoogte van de school te Gijzegem is lamenteus en de bereikbaarheid van bedrijvenszone Gijzegem (Noord 1) erg gebrekkig. Het ontbreken van een behoorlijke wegverbinding brengt schade toe aan veel bedrijven langsheen dit traject en vormt een belemmering voor de goede werking ervan en voor mogelijke expansieplannen.

Voka Oost-Vlaanderen vraagt dat het stadsbestuur van Aalst voluit de realisatie van de N41 tussen Aalst en Dendermonde steunt en behartigt.

- De toegang tot de stad via de **N9** – zowel vanuit Wetteren vanaf kruispunt ‘Vijfhuizen’ als vanuit Asse vanaf kruispunt Albrechtlaan verloopt moeizaam. Ten behoeve van het openbaar vervoer worden ingrepen voorzien die moeten zorgen voor een vlotte doorstroming.

Voka Oost-Vlaanderen vraagt dat bij een herinrichting van deze belangrijke as, er ook gunstige effecten worden bereikt voor een vlottere doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Het aanleggen van een aparte busbaan is in deze onvoldoende.

- De invalsweg **N411** Moorselbaan vanaf het kruispunt OLV-Plein richting centrum is ongeschikt voor verkeer in beide richtingen. De veiligheid van voetgangers en fietsers is volledig zoek door erg smalle voetpaden en ontbrekende fietsvoorzieningen.
- **Bedrijventerrein Aalst Noord 1 (Gijzegem):** de bereikbaarheid van dit terrein is problematisch gezien de erg verkeersonveilige situatie aan het kruispunt van de N406 en de Pachthofstraat.

Voka Oost-Vlaanderen pleit voor een snelle realisatie van de nieuwe verbinding tussen Hofstade (aansluiting N406-N41) en de Pachthofstraat te Gijzegem via één van de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten.

- **Bedrijventerrein Aalst Noord 2 (Hofstade):** de aansluiting van het terrein op de N41 ter hoogte van de Hekkestraat is bijzonder moeilijk voor vrachtwagens en creëert een onveilige situatie. Een aanpassing van de weginrichting is noodzakelijk.
- **Bedrijventerrein Aalst Noord 4-5 (Lion d’Or-Wijngaardveld):** vrachtwagens komende van de R41 die deze zones binnenrijden via de V. Bocquéstraat hebben geen mogelijkheid om rechtsomkeer te maken.

Voka Oost-Vlaanderen is voorstander van de aanleg van een rotonde op het kruispunt van Wijngaardveld en Grote Baan. De eventuele beleidskeuze om de Pierre Corneliskaai voor vrachtwagenverkeer af te sluiten – zoals tijdens de werken aan de Zwarte Hoekbrug in 2012 – is geen goede optie gebleken: het rondpunt H. Hart kende toen dagelijks enorme fileproblemen.

- **Bedrijventerrein Aalst Zuid 4 (Erembodegem):** het niet rechtstreeks aantakken van dit bedrijventerrein op de N45 blijft een gemiste kans om het verkeer op Zuid 3 te ontlasten.

In het perspectief van de invulling van Erembodegem 4 en de uitbreiding van kantorenpark Keppekouter, vraagt Voka Oost-Vlaanderen te onderzoeken welke de effecten van de verwachte verkeerstoename zal zijn op de verkeersafwikkeling ter hoogte van de rotonde Albatros.

Het centrum van aalst

- Voor de bereikbaarheid van het **winkelcentrum van Aalst** is de historische ‘Wallenring’ van groot belang als oriënterende en verdelende verkeersstructuur. De uitvoering van het mobiliteitsplan Aalst 2004 maakt dat het doorgaand verkeer op de Wallenring wordt ontmoedigd en onmogelijk gemaakt.

Om een minimale bereikbaarheid van het stadscentrum voor gemotoriseerd verkeer te garanderen en teneinde de bezoeker/consument/leveranciers degelijk te oriënteren en te leiden pleit Voka Oost-Vlaanderen om de historische '**Wallenring**' als een herkenbare, ordenende structuur te handhaven. Mits een aantal begeleidende maatregelen (snelheidsbeperking, verkeersdrempels, eenrichtingsverkeer) kan de Wallenring zorgen voor een goede verkeersverdeling. Voka pleit om de functie van deze kleine stadsring volledig te benutten en te stoppen met het terugdringen van het doorgaand verkeer door het doorknippen van de Wallenring.

Potenties

- Voka Oost-Vlaanderen meent dat het huidige **ringtracé R41** niet zorgt voor veilig, vlot en leefbaar verkeer en stelt dat deze infrastructuur niet de potentie heeft om dit in de toekomst te verzekeren. Voka vraagt dat het stadsbestuur - zonder taboes - alternatieven onderzoekt voor de bestaande ringweg rond Aalst. De huidige R41 kan dan over het hele tracé consistent omgevormd worden tot een **veilige, leefbare en groene stadsboulevard**.
- Vlot verkeer naar en op de **Wallenring** verzekert de bereikbaarheid van het centrum van Aalst en maakt de bezoeker op een transparante en eenvoudige manier wegwijs in de binnenstad. Invalswegen sluiten rechtstreeks aan op de Wallenring en zorgen voor een vlotte evacuatie van het verkeer.
- Op **rotondes** met twee rijbanen wordt een duidelijke **bewegwijzering en voorsortering** voorzien om de maximale benutting van de capaciteit van de rotonde te verzekeren.
Bij alle wegversmallingen wordt via bewegwijzering en informatieborden het ritstren aangemoedigd.
- Bij de planning van wegenwerken worden steeds **minder hinder maatregelen** voorzien. De stad Aalst stemt af met de buurgemeenten en met het Vlaamse Gewest voor passende grensoverschrijdende maatregelen. Bovendien zorgt de stad voor een betere verspreiding van de reeds bestaande communicatie over de voorbereiding en hinder bij wegenwerken.

VRACHTVERKEER OVER DE WEG

Aandachtspunten

- Voor het degelijk functioneren van bedrijven is een **goede bereikbaarheid** van het grootste belang. De **aan- en afvoer van goederen en mensen** via de weg dient permanent verzekerd te worden en moet ook vlot - niet noodzakelijk snel - kunnen gebeuren. Bovendien moeten bedrijventerreinen bereikbaar zijn via wegen die aangepast zijn voor vrachtvervoer, dit wil zeggen dat het aantal wegversmallingen en asverschuivingen beperkt blijft, er rekening wordt gehouden met de draaicirkel van vrachtwagens bij het aanleggen van rotondes en kruispunten.

- Naast deze vlote bereikbaarheid van bedrijventerreinen is ook de **bereikbaarheid van individuele bedrijven**, gelegen buiten bedrijventerreinen belangrijk. Het invoeren van **tonnagebeperkingen** dient met de nodige zorgvuldigheid overwogen te worden én in samenspraak met buurgemeenten. Tonnagebeperkingen leiden immers tot verschuiving van vrachtverkeer. Onzorgvuldig invoeren van tonnagebeperkingen en gebrek aan samenspraak met buurgemeenten leidt tot een sneeuwbaaleffect van tonnagebeperkingen en economisch niet te verantwoorden omrij afstanden en -tijden. Lokaal dient bekeken te worden wat de voorkeur heeft: het concentreren van vrachtvervoer op een beperkt aantal wegen of het verdelen van het vrachtvervoer over een groter aantal wegen. De functie van de weg, de weginfrastructuur en de mogelijke alternatieven dienen hier bepalend te zijn, niet enkel de individuele belangen van een beperkt aantal omwonenden.
- Ook voor vrachtwagenchauffeurs en bedrijven is **verkeersveiligheid** belangrijk. De weginrichting moet zo zijn dat vrachtwagens de weg veilig kunnen gebruiken en de kans op conflicten met andere weggebruikers, vooral zwakke weggebruikers, beperkt blijven.

Knelpunten

- Het bedrijventerrein te **Gijzegem** (Aalst Noord 1) is moeilijk bereikbaar voor vrachtwagens. Vanuit richting Dendermonde is het inrijden van de Pachthofstraat nagenoeg onmogelijk in één beweging. Bovendien ligt aan de Pachthofstraat een lagere en secundaire school, waardoor er veel kinderen op de toegangswegen aanwezig zijn kort voor en na de schooluren.
- De toegang tot het nieuwe bedrijventerrein **Erembodegem 4** (Aalst Zuid 4) loopt via Erembodegem 3. Recente ingrepen aan de rotonde Albatros en de Churchillsteenweg nemen niet weg dat de bezorgdheid voor filevorming en een moeilijke evacuatie van dit terrein, blijft.
- **De bewegwijzering naar de bedrijventerreinen in Aalst vanaf de E40** dient geëvalueerd te worden. Op de E40 ontbreekt deze – ze start pas eens men de afrit heeft genomen. Verderop is deze niet altijd oordeelkundig en duidelijk leesbaar opgesteld.
Naar analogie met de bestaande bedrijventerreinen in Noord en Zuid zouden ook de zones ‘Sterrenhoek’ en ‘Keppekouter’ (kantorenpark) best opgenomen worden in deze nummering, dus als ‘Zuid’-zones.

Potenties

- Met het oog op een degelijke ontsluiting van de activiteitenkernen in het noorden en de veilige ontsluiting van de dorpskernen van Gijzegem en Oudegem, vraagt Voka Oost-Vlaanderen het stadsbestuur om actief de realisatie van de **N41** te steunen.
In afwachting van de volledige realisatie door de Vlaamse overheid wil Voka dat de stad het initiatief neemt om het ontbrekende vak tussen Hofstade (N406) en Gijzegem (Pachthofstraat) reeds te realiseren (door middel van één van de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten uit het nieuwe mobiliteitsdecreet).

- Op dit ogenblik worden **regionale vrachtroutenetwerken** uitgewerkt in opdracht van het Vlaamse Gewest. Het is de bedoeling dat de lokale besturen aansluitend hierop ook lokale vrachtroutes uitwerken. Hierbij zal samenspraak nodig zijn met buurgemeenten, rekening houdende met de hierboven vermelde aandachtspunten. We vragen dat de stad Aalst hier snel werk van maakt, in overleg met de betrokken actoren (Aalsterse bedrijven én de transportsector).

VRACHTVERKEER OVER HET WATER

Aandachtspunten

In het mobiliteitsplan van 2004 werd geopperd om bedrijven te stimuleren het **gebruik van de Dender** te bevorderen en de bedrijventerreinen van Hofstade en Wijngaardveld als watergebonden terreinen in te richten. De overheid moet een consistent beleid voeren ten overstaan van het vervoer over het water. Het voorzien, inrichten of aanpassen van watergebonden bedrijventerreinen in Aalst heeft geen zin, zolang de Vlaamse overheid niet tegelijk de nodige investeringen doet in de richting van de bevaarbaarheid voor schepen tot 1.350 ton op het vak Aalst-Dendermonde. Tijdens de voorbije 10 jaar is hiervoor geen concrete aanzet gegeven.

Knelpunten

Door de wetgeving op dubbelwandige tankers voor **vervoer van gevaarlijke vloeistoffen** dreigt een grote stroom van de waterweg te verdwijnen. Het gaat om meer dan 10.000 vrachtwagens op jaarbasis of 100 extra bewegingen per dag.

Potenties

De **Dender** kan meer dan nu benut worden voor vrachtvervoer. Hierbij moet ruimte geboden worden aan innovatieve vervoersmogelijkheden. Vervoer over de waterweg is niet enkel interessant voor bulkvervoer en containervervoer, er zijn ook mogelijkheden voor palettenvervoer (bv. 'Build over water', watertruck).

Bovendien moet men rekening houden met de ontwikkelingen in de binnenscheepvaart. Schepen met een tonnenmaat kleiner dan 1.350 ton zijn economisch weinig of niet interessant en worden in de toekomst steeds minder beschikbaar.

De stad Aalst moet maximaal inzetten op een verhoging van het gabarriet van de Dender naar 1.350 ton (momenteel 600 ton). Hierdoor kan het bestaande vrachtverkeer over de Dender behouden blijven en kunnen bijkomende stromen aangetrokken worden.

Verder moet het ROC Wijngaardveld verder geoperationaliseerd worden.

WOON-WERKVERKEER

Aandachtspunten

Om een modal shift in het **pendelverkeer** te realiseren moeten er volwaardige alternatieven beschikbaar zijn. Openbaar vervoer moet vlot combineerbaar zijn met de wagen, fietsen of stappen.

Knelpunten

Voor de meeste bedrijventerreinen zijn er te weinig **volwaardige alternatieven** voor de wagen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is beperkt of niet afgestemd op de werkuren, er zijn weinig of geen veilige fietspaden en voetpaden.

Potenties

Om een modal shift in pendelverkeer te realiseren kan het stadsbestuur een samenwerking aangaan met bedrijvenorganisaties, bedrijventerreinverenigingen en individuele bedrijven.

Aan de stations kunnen huurfietsen met een abonnementssysteem voorzien worden om afstanden tussen het station en de bestemming te overbruggen. In samenwerking met bedrijven op bedrijventerreinen kunnen fietsen ter beschikking worden gesteld van werknemers. Ook fietsbergplaatsen, eventueel gecombineerd met laadinstallaties voor elektrische fietsen, kunnen voorzien worden zowel bij het station als op het bedrijventerrein.

Voor de verschillende bedrijventerreinen kunnen bereikbaarheidsfiches opgemaakt worden (bv. Mobisnapshots via de Lijn).

WINKELVERKEER

Aandachtspunten

Voor de lokale economie zijn een vlotte **bereikbaarheid van het winkelaanbod in het stadscentrum** en voldoende parkeermogelijkheden belangrijk. Goede en tijdige informatie over alternatieven voor de wagen (P&R in combinatie met openbaar vervoer, randparkings,...) is daarbij essentieel.

Knelpunten

- Het dagelijkse schoolverkeer vormt een grote belasting in het stadscentrum en ligt mee aan de oorzaak van tal van structurele files.
- De inrichting van de wegen waarlangs veel baanwinkels zijn gevestigd, is niet optimaal voor een goede verkeersafwikkeling.
- In de uitvoering van het huidige mobiliteitsplan wordt de Wallenring gereduceerd tot een reeks van onderbroken straten zonder duidelijke samenhang, met de bedoeling het doorgaand verkeer te ontmoedigen. Dit is

nefast voor structurele filevorming zoals in de zone Esplanade, Vrijheidsstraat, Vredeplein.

Potenties

De bezettingsgraad van de parkings tijdig aanduiden om te vermijden dat wagens de binnenstad inrijden als er geen vrijkomende parkeerplaatsen zijn en blijven rondrijden om een parkeerplaats te vinden.

Goed bereikbare P&R aan de rand van de stad met een regelmatige en vlotte verbinding met het openbaar vervoer.

3.14.2.6. PARKEREN

Aandachtspunten

Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen parkeren in het centrum (personenwagens en lossen/laden vrachtwagens) en parkeren buiten het centrum (personenwagens en vrachtwagens).

Parkeren in het stadscentrum

- De **parkeercapaciteit** in het winkelhart van Aalst staat onder druk en is onvoldoende gespreid in de ruimte. Het winkelcentrum van Aalst is in belangrijke mate verkeersvrij en ligt grotendeels binnen het tracé van de Wallenring. Dit stadsdeel herbergt tevens een aantal attractiepolen met een toeristische, economische of dienstverlenende functie. Voka pleit voor een goede bereikbaarheid voor alle verkeersmodi en voor een **voldoende parkeercapaciteit langs het hele tracé van de Wallenring**.
- Het inzetten op **één centrale, grootschalige parkeervoorziening** (Keizershallen) is **geen oplossing** voor het hele kernwinkelgebied en beantwoordt niet aan de noden van de bezoeker en consument. Om de aantrekkingskracht van het Aalsterse winkelcentrum opnieuw te verhogen is een goede bereikbaarheid een absolute voorwaarde. Voldoende parkeervoorzieningen op een redelijke wandelafstand maken hier deel van uit.
- Tijdens grootschalige evenementen kunnen **randparkings** (verder weg van het centrum) in combinatie met openbaar vervoer worden aangeboden.
- De autogebruiker krijgt in Aalst nauwelijks **informatie** over de parkeermogelijkheden en over de bezettingsgraad van de verschillende parkings.
- Er is dringend nood aan een **dynamische bewegwijzering** naar de beschikbare parkeerplaatsen.

Parkeren op bedrijventerreinen

- Wat betreft het parkeren van vrachtwagens moet er onderscheid gemaakt worden tussen de parkeerproblematiek van **vrachtwagens tijdens wacht- en rusturen** en de parkeerproblematiek van bewoners die hun vrachtwagen in de buurt van hun woning willen parkeren.

- Het parkeerbeleid moet een antwoord bieden aan deze verschillende parkeerproblematieken. Een efficiënt **handhavingsbeleid** is het sluitstuk van het parkeerbeleid.
- **Venstertijden** in verkeersvrije zones en toezicht op het correct gebruik van laad- en loszones buiten de verkeersvrije zones, moeten de bevoorrading van het handelscentrum garanderen.

Knelpunten

Er zijn te weinig mogelijkheden voor (vaak buitenlandse) vrachtwagenchauffeurs tijdens **wacht- en rusttijden**.

Potenties

- Op of nabij bedrijventerreinen **vrachtwagenparkings** voorzien. Indien deze uitgerust te worden met faciliteiten (bewaking, toiletten, douches, pick nick en eetruimte, afvalvoorzieningen,...) kunnen deze parkings betalend zijn. De vergoeding dient echter beperkt gehouden worden om sluikparkeren te vermijden. Een tussenkomst van overheidswege voor het aanleggen van de parking kan noodzakelijk zijn. Uiteraard is een sluitend handhavingsbeleid buiten deze parkings noodzakelijk. Afstemming met buurgemeenten is noodzakelijk om probleemverschuiving te voorkomen
- Voor inwoners die hun vrachtwagen 's nachts en in het weekend in de buurt van hun woning willen parkeren kunnen kleine centrale parkeerplaatsen voorzien worden, voorbehouden voor inwoners (eventueel met gecontroleerde toegang) zoals bijvoorbeeld in Laarne.
- In de binnenstad kan naar analogie met bewonerskaarten gewerkt worden met **parkeerkaarten** met beperkte uren (enkel tijdens de werkuren) voor de werknemers van bedrijven in het centrum (abonnementssysteem). Uiteraard moet het aantal kaarten afgestemd zijn op het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

3.15. HANDELAARS AALST

3.15.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Handelaars Aalst – al dan niet verenigt in dekenijen, al dan niet vertegenwoordigt in de adviesraad.

Contactpersoon VOKA

Naam: Tineke Stockman – Coördinator lokale economie, dienst economie en handel

TEL: 05-373.22.07

Email: tineke.stockman@aalst.be

Naam: Jo Saeys – Diensthoofd

TEL: 05-373.22.20

Email: jo.saeys@aalst.be

3.15.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

Handelaars Rechteroever (dhr. Michel De Wolf)

Een stad moet er niet enkel voor zorgen dat het verkeer soepel verloopt maar er moet – naast woonbaarheid en scholen – ook gedacht worden aan de invloed van herinrichtingswerken op het verkeer en de verkeerstromen:

- Bijvoorbeeld de werken aan de TRAGEL en de nefaste invloed ervan op verkeerstromen en de handelaars in de binnenstad.
- Bijvoorbeeld Hoge Vesten: standplaats van de bussen (en het onderhoud) en de mogelijke nefaste invloed ervan op verkeerstromen. Langs waar gebeurt de ontsluiting: via Hoge Vesten, via Hovenierstraat of richting Albrechtlaan.

Sinds de Sint-AnnaBrug werd verlegd/opgeschoven, werd ook de toegang tot de Molendries van op de Sint-Annalaan onmogelijk gemaakt. Sindsdien is de Molendries onbereikbaar, tenzij komende van Treinstraat (ofwel vanaf de Geraardlaan of wel vanaf Varkensmarkt en met omweg via Hoge Vesten.) Dit is enorm nefast voor de handelaars van de Molendries, maar ook voor deze van de Hovenierstraat.

Kan en moet er niet gedacht worden aan de restauratie en herdenken van het ‘passerel’ principe. Waarom geen voetgangersbrug/structuur/kunstwerk dat het hele Werf en/of Sint-Annaplein overspant met eronder doorgaand verkeer. Waarom geen gelijkaardig idee (of tunnels) om het probleem van de te smalle ring op te lossen.

Handelaars Molenstraat (Dekenij Molenstraat):

- Electronische bewegwijzering
- Sint-Annabrug toegankelijk houden voor verkeer in 2 richtingen
- Molenstraat niet verkeersvrij
- Oversteekplaats Werfplein veiliger en duidelijker maken
- Kiss-and-ride zone op de hoek van de Molenstraat met de Rozemarijnstraat
- Parkings beter promoten
- Strengere controles op laad- en losverkeer
- Voetpaden Molenstraat herstellen
- 15 minuten gratis parkeren is onvoldoende gepromoot

Handelaars Erembodegem (Dekenij Hogeweg en Erembodegem-Dorp)

In het centrum van Erembodegem zijn er te weinig parkeerplaatsen en wordt de blauwe zone niet gerespecteerd. Zowel de handelaars als de bewoners van Erembodegem-dorp (en ook omliggende straten) ondervinden hier enorme hinder van. Bovendien ontstaan er daardoor heel gevaarlijke situaties tijdens de piekuren (school). Volgens ons zou de uitbreiding van de blauwe zone en een bijhorende controle al een hemelsbreed verschil maken.

Handelaars Nieuwerkerken (Dekenij Nieuwerkerken)

De stad plaatst publiciteitsborden op plaatsen die niet verantwoord zijn voor de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers. Schoolbussen zorgen dagelijks voor enorme verkeershinder in het centrum van Nieuwerkerken, aan het rondpunt Haring en in de Kwalestraat en lichten aan de ring. Een betere locatie die goed bereikbaar is en minimaal overlast voor de burens meebrengt zou bijvoorbeeld de site van Du Parc en Schotte zijn met voldoende parkeerplaats.

3.16. POLITIEKE ACTOR: GROEN! AALST

3.16.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Groen! Aalst is één van de politieke formatie in de stad Aalst en werkt al meer dan 20 jaar constructief-kritisch mee aan het beleid als oppositiepartij. Hierbij probeert Groen! Aalst door middel van diverse kanalen invloed uit te oefenen op de beleidskeuzes in de stad Aalst, waarbij da aanwezigheid in diverse commissies en adviesraden van groot belang is.

Contactpersoon Groen! Aalst

Naam: Luc Van Lierde

TEL: 0499-43.84.47

Email: luc.vanlierde@gdfsuez.com

3.16.2. *OMSCHRIJVING VAN DE VISIE*

Aalst staat op een keerpunt van het huidig verkeersinfarct naar een mobieler, veiligere en gezondere toekomst met het groene alternatief.

Leefkwaliteit is een topprioriteit voor Groen. Door ondermeer de blijvende toename van het gemotoriseerd verkeer wordt deze hoe langer hoe meer bedreigd. Een en/verhaal, waarbij zowel gekozen wordt voor automobilititeit, als voor de fiets en het openbaar vervoer, is niet langer geloofwaardig. Een noodzakelijke transitie op lokaal niveau, die in de praktijk wordt gebracht, is nodig.

Groen wil de automobilititeit terugdringen en kiest resoluut voor de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, ongeacht of het gaat over woon-werk, woon-school, woon-winkel, recreatieve of andere verplaatsingen. Het STOP-principe (eerst ruimte creëren voor stappers, dan trappers, vervolgens voor openbaar vervoer en als er nog plaats over is, voor de private wagen) staat centraal in een groen mobiliteitsbeleid voor groot Aalst.

Groen vindt het recht van mensen om zich te verplaatsen fundamenteel. Dit kan door in te zetten op een andere, duurzame mobiliteit die zowel betaalbaar als beschikbaar zijn voor iedereen. Daarom is het enerzijds belangrijk dat een deel van de huidige autoverplaatsingen verschuiven naar andere modi zoals de fiets en het openbaar vervoer. Anderzijds is het eveneens noodzakelijk om de mobiliteitsvraag in te perken.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid kan daarom niet los worden gezien van het ruimtelijk beleid binnen Aalst.

Iedereen heeft recht op een veilige verkeersomgeving en een inrichting van straten en pleinen op maat van de meest kwetsbare groepen in onze maatschappij, door onder meer autoloze straten en pleinen, trage wegen, toegankelijk groen, speel- en fietsstraten alsook woonerven.

3.16.2.1. VOETGANGERS EERST

Elke burger die zijn woning verlaat, van zijn fiets, de bus of uit zijn auto stapt en is als dusdanig een voetganger die op deze manier gebruik maakt van de publieke ruimte. De staat van de voetpaden en de ruimte die voetgangers krijgen toebedeeld is iets waar elke burger mee te maken krijgt. Het gebruik van de publieke ruimte hangt ook af van de kansen die ze gebruikers biedt om zich op een autonome manier te verplaatsen. Dit is essentieel voor kinderen en mensen die minder mobiel zijn. Elementen die hierbij van belang zijn, zijn ondermeer:

- De lokale overheid investeert in autoloze straten en pleinen en zorgt voor obstakelvrije en comfortabele loopzones.
- Ook in zone 30 worden oversteekplaatsen ingericht die herkenbaar zijn voor blindegeleidehonden.
- Een speelweefsel brengt zowel de formele als informele speelplekken van kinderen en jongeren in kaart en zorgt voor routes waarmee kinderen zich onafhankelijk van de ene plek naar de andere kunnen verplaatsen.

3.16.2.2. AUTOVERKEER VERMINDEREN IS FILES VERMIJDEN EN GEZONDHEID VRIJWAREN

De autodruk in onze steden en gemeenten moet absoluut omlaag. Een groen gemeentelijk mobiliteitsbeleid streeft enerzijds naar minder autokilometers en anderzijds een lager autobezit. Het is daarbij essentieel om zowel de mobiliteitsbehoefte te verminderen alsook om alternatieven voor de wagen te voorzien.

- Bij het inplanten van nieuwe projecten wordt altijd nagegaan of deze afstanden verkleinen en niet omgekeerd, namelijk functies verder uit elkaar trekken. Centrumwonen en inbreiding in de bestaande dorpskern wordt aangemoedigd. Ook bestaande functies moeten versterkt worden en uitgebreid. In erg afgelegen gebieden kan een bibliobus of een mobiel administratief kantoor een optie zijn. De creatie van werk en handel in de stationsbuurt, onder andere op de huidige parking, is voor Groen prioriteit nummer 1.
- Dienstverlening aan huis (bijvoorbeeld de mobiele fietsenmaker, melkronde, warenhuizen die internetbestellingen aan huis leveren,...) en verdeelpunten in de buurt worden aangemoedigd.
- Inwoners die geen auto bezitten of hun auto delen krijgen een groene mobiliteitskaart. Deze kaart geeft hen recht op korting bij de lokale fietsenmakers of korting op het openbaar vervoer.

- Verschillende systemen van autodelen zorgen dat autobezit niet langer noodzakelijk is. Cambio werkt goed in stedelijke omgeving. Een recent voorstel van Groen werd door de gemeenteraad goedgekeurd. De gemeente kan hiertoe bijdragen door dienstwagens 's avonds en in het weekend als deelwagen in te zetten. Vlot bereikbare parkeerplaatsen worden voorbehouden voor deelwagens (voor meer info: www.autopia.be).
- De lokale overheid maakt, in samenwerking met de bedrijven op haar grondgebied, een bedrijfsvervoerplan op.
- Sluipverkeer wordt ontmoedigd door een goede categorisering van de wegen en een consequente inrichting afgestemd op de functie van de weg (verbindingsweg, ontsluitingsweg of erftoegangsweg).
- Vrachtverkeer wordt uit woonstraten geweerd door middel van een tonnagebeperking. Vooral de toelevering aan buurtwinkels moet veiliger. Een distributiecentrum op industrieterrein Wijngaardveld kan voorkomen dat grote vrachtwagens zich door het centrum moeten wringen. Daarnaast kan het afhalen van grote aankopen ook in dit distributiecentrum worden afgehaald. Op deze manier kunnen huishoud- en elektronikawinkels gedijen in een autovrij centrum.
- Alle lokale ontsluitings- en woonstraten worden ingericht als zone 30. Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd of onmogelijk gemaakt.
- Binnen de zone 30 worden waar mogelijk woonstraten omgevormd tot woonerf of fietsstraat. Auto's worden er getolereerd, maar alleen als ze stapvoets rijden. Fietsers, voetgangers en spelende kinderen zijn er de norm naar de weginrichting.
- Een fijnmazig trage wegennetwerk vormt een alternatief wegennet voor voetgangers en fietsers. Deze zorgen voor korte en veilige verbindingen. Fietsdoorsteken zorgen ervoor dat voor korte afstanden de fiets het snelste vervoermiddel is in het centrum van Aalst. Bij opwaardering en herstel van dergelijke wegen is er aandacht voor de toegankelijkheid van rolstoelgebruikers en slechtzienden.

3.16.2.3. INZETTEN OP VERKEERSVEILIGHEID

Het inzetten op het thema verkeersveiligheid is cruciaal om meer mensen op de fiets te krijgen en meer kinderen van de achterbank te halen. De negatieve spiraal (er zijn teveel wagens dus is het onveilig dus ik vervoer mijn kinderen ook met de wagen) moet worden omgebogen naar minder wagens, grotere veiligheid, meer fietsers en voetgangers. Speciale aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers is noodzakelijk. Kinderen, mensen met een beperking en ouderen zijn de norm.

- De lokale overheid maakt een schoolvervoerplan voor alle scholen op haar grondgebied. Een dergelijk plan stippelt veilige routes uit, bevat acties die de school kan nemen om verkeersveiligheid te verhogen en geeft de gemeente een overzicht van de belangrijkste knelpunten die moeten worden aangepakt.

- Een maandelijks overleg verkeersveiligheid tussen de overheid, politie en delegatie oudercomités in de commissie mobiliteit, zorgt dat problemen in verband met schoolkinderen snel worden aangepakt.
- Schoolomgevingen worden maximaal autoluw ingericht. Kinderen kunnen via binnenwegen of brede voetpaden veilig naar school wandelen. De directe schoolomgevingen zijn autovrij bij begin en einde van de schooltijd.
- Fiets- en voetpools zorgen dat kinderen veilig in groep naar school/sportclub/muziekschool/... kunnen wandelen of fietsen. Met maximale inzet van (groot-) ouders, stadswachten en verkeerspolitie.
- De lokale secundaire en tertiaire wegen krijgen brede en vrijliggende en comfortabele fietspaden, de gevaarlijkste kruispunten worden heringericht en voor de drukste wegen worden fietstunnels of –bruggen voorzien. Hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van subsidies en instrumenten die hogere overheden aanbieden (fietsfonds, samenwerkingsovereenkomsten van het Vlaamse mobiliteitsconvenant,...).
- De aanleg van een fietsbrug aan werfplein of stationsparking is een dringende en éérste in een reeks van Denderfietsbruggen die noodzakelijk zijn om de kwaliteit van het fietsroutenetwerk te verbeteren.
- De gemeente zet in op controle en handhaving en stuurt ook politieagenten per fiets de straat op (zie verder bij handhaving).

3.16.2.4. DE FIETS IS DE SNELSTE

67 Procent van de verplaatsingen tussen 1 en 5 km gebeuren in Vlaanderen als autobestuurder of als autopassagier (verplaatsingsonderzoek IMOB). Het merendeel van deze verplaatsingen zouden perfect met de fiets kunnen worden afgelegd.

- Functionele fietsroutenetwerken en velostrades zorgen voor snelle en veilige verbindingen tussen de kernen. Speciale aandacht gaat naar beveiligde oversteken aan drukke wegen. Het met de medewerking van de oudercomités opgestelde gemeentelijk fietsrouteplan verdient verfijningen en vooral hoogdringende realisaties naar infrastructuur.
- Een fietsenstallingenplan zorgt dat fietsers overal in de gemeente hun fiets op een comfortabele en veilige manier kunnen stallen.
- De gemeente promoot het gebruik van bakfietsen door het geven van premies bij aankoop of het ondersteunen van een bakfietsdeelsysteem of er zelf mee te werken.
- Voor langere verplaatsingen, of bij grote reliëfverschillen, kan de elektrische fiets een alternatief zijn. De gemeente kan maatregelen nemen (oplaadpunten voorzien, uitleendienst,...) om dit te stimuleren.
- De gemeente voert een anti-fietsdiefstalbeleid met fietsgraveeracties, actieve controle, handhaving en opsporing.

Een gemeentelijke fietsroutekaart brengt alle functionele en toeristische fietswegen in kaart, maakt een overzicht van alle knelpunten en is ook online beschikbaar. Fietsroutes worden met een functionele bewegwijzering aangeduid.

- Fietstaxis (ook als sociale tewerkstelling) voor de binnenstad
- Huurfietsen en fietsdelen
- Fietspaden verbinding tussen alle deelgemeenten onderling en het stadscentrum
- Fietspooling
- Fietsbruggenprogramma

3.16.2.5. OPENBAAR VERVOER

Bij een goed openbaarvervoernetwerk vormt het spoorvervoer de ruggengraat van het openbaarvervoersnet, waarop een aanbod van bussen en belbussen aantakken. De Lijn is een belangrijke actor bij het uitwerken van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en dient dus intensief te worden betrokken bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het gebruik van het openbaar vervoer is ook in belangrijke mate afhankelijk van een comfortabel en snel voor- en natransport. Een goede ontsluiting van station en haltes met andere vervoermiddelen is daarom essentieel.

- De gemeente lobbyt voor de (her-)opwaardering van lokale spoorlijnen en het gemeentelijk busaanbod.
- Uitgaan moet veilig kunnen door een voldoende aanbod van laatavond- en nachtelijk openbaar vervoer, eventueel met specifieke pendeldiensten die de gemeente samen met buurgemeenten organiseert.
- De gemeente zet in op comfortabele, toegankelijke haltevoorzieningen, een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer en aantrekkelijke tarieven door een gemeentelijke tussenkomst op de abonnementen (derdebetalersstelsel).
- Knooppunten van openbaar vervoer zoals hoofdhalttes of treinstations worden versterkt door voorzieningen zoals fietspunten met fietshersteldienst en Blue-bikes.
- Bij geconcentreerde maar afgelegen werkgelegenheid kan het inleggen van een bedrijfsbus een optie zijn. De kosten hiervan kunnen gedragen worden door zowel De Lijn, de gemeente als de betrokken bedrijven.
- Wanneer het openbaar vervoer geen alternatief is, zorgt de Minder Mobielen Centrale (MMC) of mobiplus dienst er voor dat mensen met een beperking, bejaarden of mensen in een sociale noodsituatie de belangrijkste verplaatsingen kunnen maken (familie bezoeken, dokter, boodschappen doen).

Andere algemene elementen die Groen bijkomend wil stimuleren of realiseren ten aanzien van openbaar vervoer zijn:

- Aanpassen van frequentie en tijdstippen van bussentrajecten aan uren van treinen en vooral weekend, avond.
- Een gratis citybus die het station bedient, de Grote Markt, de scholen op de Wallenring.
- Bijkomende vrije busbanen voor vlotter openbaar vervoer.
- Het vervoersaanbod per spoor moet de stijging van het aantal pendelaars kunnen opvangen zodat iedereen een zitplaats kan hebben. Ook de

bedrijfszekerheid en de frequentie moeten omhoog. Geen treinen mogen worden afgeschaft tenzij er vervangend vervoer wordt voorzien.

Specifieke maatregelen ten aanzien van openbaar vervoer zijn:

- Groen wil meer en beter openbaar vervoer
- Citybus op zaterdag
- Uitgangsbuss op vrijdag en zaterdag
- Continuering van de tussenkomst in abonnementen voor scholieren
- Behoud van de lijn Burst-Aalst
- Geen tramlijn Dendermonde, maar wel betere verbindingen met De Lijn (bussen) alsook de vraag naar een ernstig onderzoek bestaande andere slechte verbindingen (bv. Zottegem) en voorstellen voor de remediëring van deze routes
- Overall kwaliteitsvolle bushokjes
- Invoeren van een veralgemeende schoolbussendienst die netoverschrijdend is in groot-Aalst

3.16.2.6. RUIMTELIJKE KWALITEIT GAAT VOOR

De inrichting van de publieke ruimte bepaalt op welke manier inwoners hun wijk, buurt, het centrum beleven. Straten en pleinen zijn plaatsen waar mensen elkaar ontmoeten, zich ontspannen, winkelen, waar kinderen spelen. Door de druk van de auto op deze ruimte komen deze andere functies in het gedrang. Wanneer de openbare ruimte aangenaam en veilig is ingericht zullen meer mensen er gebruik van maken. Investeren in kwaliteitsvolle ruimte is investeren in het levendig karakter van dorp of gemeente, zorgt voor sociale cohesie en brengt ook op voor lokale middenstand en horeca.

Bij herinrichting van centrum en pleinen wordt gekozen voor een **hoge verblijfskwaliteit**. Dit betekent: autovrije straten, ruime en toegankelijke voetpaden, bankjes, terrassen en groen. Bij alle ontwerpen wordt het 'design for all'-principe toegepast: vooraf wordt nagegaan hoe een gebouw of een publieke ruimte zowel esthetisch als functioneel kan zijn voor een zo groot mogelijke groep van gebruikers.

De gemeente voert een **sturend parkeerbeleid**. Ze bepaalt heel nauwgezet het aanbod in functie van het beheersen van het autogebruik. Een integraal parkeerbeleid zorgt dat parkeerruimte in het centrum zo optimaal mogelijk wordt benut (bv. winkelparking kan 's nachts gebruikt worden voor bewonersparkeren) en richt zich in eerste instantie naar bewoners. Bezoekers worden doorverwezen naar randparkings. Hierbij is het gedeeld gebruik van private/bedrijfsparkings 24/24u en 7/7d een zeer prijsbewuste oplossing (NMBS-station, werf, Syral, ASZ Aalst,...). De personen met een handicap verdienen 20 procent van de parkeerplaatsen in het centrum.

3.16.2.7. HANDHAVING EN ONDERHOUD VAN WEGEN

Handhaving van de verkeerswetgeving en een goed onderhoud van de publieke ruimte zijn het sluitstuk van een goed mobiliteitsbeleid. Afspraken hierover worden mee opgenomen in het bestuursakkoord om te vermijden dat ze achteraf dode letter worden.

- De gemeente investeert in een online meldpunt voor infrastructuurknelpunten en zorgt voor een vlotte opvolging van de klachten.
- De politie maakt een prioriteit van snelheidscontroles, foutparkeren en fietsdiefstallen.
- Niet enkel de autowegen, maar ook de fiets- en voetpaden worden regelmatig geveegd en bij winterweer sneeuwvrij gehouden.

3.16.2.8. GEMEENTE GEEFT HET GOEDE VOORBEELD

Een geloofwaardig duurzaam mobiliteitsbeleid staat of valt met de eigen praktijk. De voorbije bestuursperiode was een echt dieptepunt over de ganse lijn, dit moet veranderen.

De gemeente werkt daarom een gemeentelijk vervoersplan uit dat maatregelen bevat om de woon-werk en dienstverplaatsingen van haar werknemers te verduurzamen (door positieve discriminatie van de zachte modi), haar vloot dienstwagens te vergroenen en af te bouwen en de gemeentelijke diensten toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers.

- Bij wegenwerken toont de gemeente hoe het moet: de burgers worden uitgebreid geïnformeerd over de verschillende fases van de werken, er is altijd een alternatief voor het onderbroken voetpad of fietspad en wanneer er overgestoken moet worden is er een oversteekplaats voorzien. De bushalte is altijd goed bereikbaar en indien nodig zijn de inwoners geïnformeerd over de vervanghalte.
- Voor dienstverplaatsingen staan er dienstfietsen ter beschikking en bij aankoop van nieuwe dienstwagens spelen bewezen noodzaak en de ecoscore een doorslaggevende rol.
- Dienstwagens kunnen 's avonds en in het weekend ingezet worden als deelauto voor de inwoners.
- De gemeente stimuleert haar werknemers om zich duurzaam van en naar het werk te verplaatsen. De gemeentelijke diensten en bibliotheek zijn niet enkel gelokaliseerd in het centrum, maar hebben een (minstens deeltijdse) afdeling in alle deelgemeenten.

Gezondheid: de strijd tegen luchtverontreiniging en lawaai

Aalst en de regio Zuid-Oost Vlaanderen moeten meetpunten krijgen voor luchtverontreiniging.

Dokter Marc Goethals, cardioloog aan het Aalsterse OLV-ziekenhuis, stelt dat het gevaar van fijn stof enorm onderschat wordt: dat is de nagel op de kop. Van verkeerslawaai kan Aalst ook meespreken. In haast alle wijken van de stad, waar dikwijls nog te veel te hard wordt gereden. En het lawaai van de E40 is voor vele mensen uit Erembodegem dag en nacht een kwelling. Van geluidswerende schermen is het resultaat beperkt gebleken.

Neen aan de N41

Al dat verkeer uit de havens moet volgens Kris Peeters zuidwaarts kunnen afdalen, ook via Aalst. Dus moet de verbinding Dendermonde – Aalst nieuw beton krijgen, ter ere van meer en sneller verkeer. Het zeer omstreden tracé voor de N41 loopt via Gijzegem en Hofstade uit op de Dendermondsedsteenweg, Boudewijnlaan, Aelbrechtlaan, enz... Dat worden dan onze toproegio's van fijn stof, stank en lawaai.

Groen stelt zich negatief op ten aanzien van de doortrekking van de N41. Deze nieuwe verbinding voor doorgaand verkeer heeft geen meerwaarde voor de aalsterse bevolking of bedrijven. Bestaande alternatieven via de bestaande op- en afritten van de E40 ter hoogte van de havens is de kust en de hoofdstad op respectievelijk 1 uur en 20 minuten te bereiken.

De verkeersknoop Boudewijnlaan kan snelst, goedkoopst en efficiënt worden verzacht met een gelijkvloerse rotonde, waarbij rechtsafslaan (bypassen) en fietspaden buiten de rotonde worden georganiseerd. Daarnaast zal deze maatregel het aantal autokilometers verminderen. De Boudewijnlaan mag niet worden onteigend, niet veranderen in een snelweg, verboden voor buurtbewoners.

De problematiek van de deelgemeente Erembodegem

De problematiek die zich in de deelgemeente Erembodegem afspeelt, heeft voornamelijk betrekking op het doorsneden worden door vier belangrijke gewestwegen, namelijk de N9, N45, N405, N460 alsook de E40 die onderdeel is van het hoofdwegennet. Deze problematiek moet in zijn totaliteit worden opgelost, waarbij volgende locaties door Groen als knelpunt ten aanzien van sluipverkeer worden gedefinieerd: Kepestraat, Erembodegemstraat, Erembodegem Dorp en Hogeweg. Voor Groen behoren deze straten toe aan de inwoners van Erembodegem: de plannen zullen vanuit hun rechten en noden moeten worden opgesteld. De keuze valt hier dan ook op het vermijden van onteigeningen bij bewoners, maar wel het weren van sluip- en zwaar verkeer.

Aanvullende elementen voor het mobiliteitsbeleid in Aalst

- Dender inrichten als groen-blauw lint door Aalst.
- Het creëren van een GROENE Ring die functioneert als fietsring rond Aalst (Osbroek, Gerstjes, kasteeldomeinen, Baron Moyersoepark, zwembadpark,...).
- Mindermobielen centrale beter ondersteunen.
- **Goederentransport** uitbreiden moet bij voorkeur over de Dender met overslag op Wijngaardveld, waar ook de overslag voor de 'detailhandel' kan georganiseerd worden.
- Toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers in alle openbare gebouwen moet gegarandeerd worden (bv. Bibliotheek).
- In het memorandum van de fietsersbond staan vele nuttige wenken voor bevolking en bestuur.

3.16.2.9. PARKEERBELEID

- Ten aanzien van parkeren is het van groot belang dat de toegankelijkheid van het centrum voor mensen met een handicap wordt gewaarborgd. Groen stelt voor om 20 procent van de parkeercapaciteit in het centrum voor te behouden voor deze doelgroep, waarbij er aanvullend een pendeldienst met fietstaxi in autovrij gebied voorzien wordt.
- Grote parkeerbundels in de vorm van parkeerterreinen en parkeergarages worden buiten de wallenring voorzien. Hierbij worden Keizerspoort en de Stationsparking al mogelijke locaties voorgedragen, waarbij deze gedeeld voor privaat en publiek gebruikt kunnen worden. De nadruk ligt om gecombineerd gebruik tussen pendelaars en bewoners. Groen wil geen bijkomende parkeergelegenheid onder het Esplanadeplein.
- Kiss & Ride voor minder mobiele aan kant Molenstraat-Markt.
- Molenstraat inrichten als een verkeersluwe straat.
- Behoud tweerichtingsverkeer Sint-Annabrug.
- Tragel: tunnel onder Denderstraat overbodig, Tragelweg overbodig en zeer duur en dreigt alles op de lange baan te schuiven. Het oud terrein van FFR Groene Parkzone houden.

Keizerspoort

Groen denkt aan een multifunctioneel project met een ondergrondse parking voor een 1000-tal wagens. Bovengronds kan er een complex komen dat ruimte biedt voor een jeugdhuis of jongerenontmoetingscentrum en een ruimte voor evenementen voor verenigingen, carnavalgroepen enzovoort.

Een deel van het bovengronds terrein kan ruimte bieden voor groen, speelruimte, evenementen zoals de carnavalsfoor enzovoort.

Ook sociale woongelegenheden kunnen deel uitmaken van het project.

Het is van groot belang dat er een open debat komt over de invulling van dit terrein dat een enorm potentieel biedt om aan daadwerkelijke stadsvernieuwing te doen. Inspraak en participatie van de bevolking zijn essentieel.

De PPS formules zullen onderzocht moeten worden, de stad zal moeten investeren.

3.17. POLITIEKE ACTOR: OPEN VLD AALST

3.17.1. *BESCHRIJVING VAN DE ACTOR*

Ook vanuit de politieke partij Open VLD werd er in het kader van het mobiliteitsplan een visie op mobiliteit in Aalst aangeleverd. Hierbij werd in eerste instantie volgend algemeen aandachtspunt voor het mobiliteitsbeleid omschreven.

Algemene bemerkingen en aandachtspunten vooraf

Mobiliteit is een instrument bij het ontwikkelen van de visie op welvaart en welzijn in de samenleving en geen doel op zich. Een mobiliteitsplan moet bijdragen tot het

bevorderen van het wonen, werken, winkelen en algemeen welzijn van de samenleving binnen de regio waarover het plan gaat. Een mobiliteitsplan en een mobiliteitsbeleid zijn dus geen doel op zich en staan niet los van de visie die het betrokken bestuursniveau heeft op de ontwikkeling van de verschillende andere functies in de samenleving.

In dat verband stelt zich de vraag wat de beleidsmatige hiërarchie zal zijn tussen het mobiliteitsplan en andere beleidsplannen, zoals bijvoorbeeld het ruimtelijk structuurplan. Er dient duidelijk afgebakend te worden waar de prioriteiten zullen liggen.

Daarbij moet ook de vraag gesteld worden of de gekozen parameters ertoe bijdragen om het best mogelijke inzicht te krijgen op de impact van die functies op de mobiliteitsbehoeften en overeenstemmende verplaatsingsmodi.

Een voorbeeld hiervan: Wat betekent de terminologie 'Vrachtovervoer als achtergrondverkeer' en welke visie schuilt achter deze uitspraak? Waarom worden enkel de piekuren (8-9, 12-13 en 16-17) in rekening genomen, wat dus veronderstelt dat enkel het effect op de weekdays wordt onderzocht? We zouden in elk geval deze tijdsperiodes iets ruimer willen zien teneinde eventueel een beeld te krijgen op de aangroei en afname van de densiteit in deze spitsmomenten. Quid dan de weekends met onder meer de wekelijkse markt en de activiteiten in de binnenstad (festiviteiten, horeca,...)?

Bovendien werd tijdens de eerste GBC door de stedelijke ambtenaren duidelijk gemaakt dat het de bedoeling is om naast een nieuw Mobiliteitsplan ook een nieuw Structuurplan voor Aalst op te maken. Meer nog: de werkzaamheden voor dit laatste ook in 2013 op te zullen starten. Wij stellen ons de vraag naar de interactie tussen beide processen. Ook bij de opmaak van het vorige Mobiliteitsplan liepen tegelijkertijd de opmaak van én het Structuurplan Aalst én het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Afbakening Stedelijk Gebied Aalst. Jammer genoeg met weinig interactie tussen deze diverse plannen en met andere snelheden wat één van de oorzaken is waarom het huidige Mobiliteitsplan al van bij de start in niet onbelangrijke mate achterhaald en/of niet voldoende afgestemd bleek.

Deze ervaring uit het recente verleden moet de aanzet zijn om beter te doen.

Contactpersoon VOKA

Naam: Jean-Jacques De Gucht – Open VLD Fractievoorzitter gemeenteraad

TEL: 0476-73.49.98

Email: jjdegucht@gmail.com

3.17.2. OMSCHRIJVING VAN DE VISIE

3.17.2.1. ALGEMENE VISIE

Vertrekkend van het uitgangspunt dat een mobiliteitsbeleid een instrument is ten behoeve van het creëren van meer welzijn en welvaart, komt Open Vld tot de volgende algemene visie inzake mobiliteit.

Voor Open Vld betekent dit dat het mobiliteitsbeleid in de eerstkomende jaren teruggebracht wordt naar de essentie van het mobiliteitsgebeuren, namelijk het wegwerken van de files en het terugdringen van de verkeersonveiligheid. Bijgevolg moet de beleidsvoering op korte termijn prioritair worden gericht op de factoren bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Andere aspecten zoals leefbaarheid, toegankelijkheid en leefmilieu zijn elementen die eveneens deel moeten uitmaken van een modern en multidisciplinair mobiliteitsbeleid, doch deze moeten als randfactoren beschouwd worden bij het afbakenen van de eerste beleidsprioriteiten ter zake.

Hiertoe dient een beleid gevoerd te worden dat gestoeld is op gezonde ambitie en realistische bescheidenheid: geen enkele overheid zal in staat zijn om alle files weg te werken, maar moet wel streven naar het zo beperkt mogelijk maken van de files in tijd en ruimte. Eenzelfde ambitie gekoppeld aan eenzelfde realisme moet gehanteerd worden bij het verkeersveiligheidsbeleid. Voor Open Vld wil dit zeggen dat dit uitgangspunt duidelijk gecommuniceerd wordt bij het voeren van het mobiliteitsbeleid in de komende jaren.

Open Vld zal er dan ook op aandringen dat alle beleidsmaatregelen en alle budgettaire inspanningen gedurende de eerste jaren geconcentreerd worden op de elementen bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het mobiliteitsbeleid.

In dat verband pleit Open Vld voor een gecorrigeerd toepassen van het STOP-principe. Niet alleen wordt elke nieuwe mobiliteitsbeleidsmaatregel (tot op het niveau van concrete investeringsdossiers) getoetst aan dat principe, op een gelijkwaardig niveau zal elke nieuwe maatregel getoetst worden aan het "A-principe", namelijk is dit goed voor de welvaart en het welzijn van de stad Aalst? In geval van conflict tussen beide principes bij toepassing op een welbepaald dossier dient bij de definitieve beleidskeuze de voorkeur gegeven te worden aan het "A-principe".

Open Vld stelt dat bij het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid alle aandacht wordt besteed aan één van de drie klassieke poten inzake verkeersveiligheid (voertuig, infrastructuur, weggebruiker), namelijk de mentaliteit van de weggebruiker.

De voorbije jaren zijn al heel wat inspanningen geleverd op het vlak van veiligheid van infrastructuur en wagens. De meeste ongevallen met dodelijke afloop zijn te wijten aan een onaangepast rijgedrag vanwege de automobilist, hetgeen op zijn beurt kan worden toegeschreven aan een heersende mentaliteit bij sommige autogebruikers.

Om de vereiste mentaliteitswijziging tot stand te brengen, meent Open Vld dat een beleid op korte en op lange termijn wordt gevoerd. Op korte termijn wordt de aandacht toegespitst op de mentaliteit van de huidige weggebruikers. Daartoe moet men de instrumenten van controle en sancties maximaal, doordacht en evenwichtig, aanwenden. Op lange termijn gaat het om de mentaliteit van de toekomstige weggebruikers, ondermeer via het aanleren van een defensieve rijmentaliteit via verkeersopvoeding in het onderwijs en via de rijopleiding.

Aalst moet een aangename en veilige stad worden die zowel Aalstenaars als niet-Aalstenaars aantrekt om er te wonen, er te werken en er te winkelen. Het gegeven

mobiliteit is bij elk van fundamenteel belang, om het potentieel dat Aalst op die vlakken heeft te optimaliseren.

3.17.2.2. VOETGANGERS

Aandachtspunten

Voldoende aanwezigheid van toegankelijke, begaanbare, veilige en nette voetpaden aangelegd niet alleen in functie van de stedelijke of landelijke situatie, maar ook in de industrieterreinen en waar mogelijk (te maximaliseren) afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer

De fietser en de voetganger enerzijds en de kinderen, de senioren en de mensen met een handicap anderzijds, moeten meer faciliteiten en rechten krijgen (ondermeer parkeergelegenheid, verplicht invullen van een aanrijdingsformulier voor kleine ongevallen waarbij kinderen of mensen met een handicap betrokken zijn, betere en goed onderhouden fiets- en voetpaden en fietsvoorzieningen, het stimuleren en/of organiseren van het individueel en gemeenschappelijk fietsverkeer van school naar huis en omgekeerd).

Voetgangers vragen net zoals alle weggebruikers om zich op een comfortabele en veilige manier te kunnen verplaatsen. Dit impliceert niet alleen voldoende aanwezigheid van toegankelijke, begaanbare, veilige en nette voetpaden. Bovendien dienen deze ingepland, ontworpen en aangelegd in functie van de verstedelijkte, landelijke of industriële omgeving waarin ze zich bevinden. Waar mogelijks (te maximaliseren) afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Voetgangers hebben ook nood aan duidelijkheid en aan de vlotte en snelle bereikbaarheid van hun bestemming. De uitbouw van een voetpadennetwerk zeker in de binnenstad waarop de belangrijkste functies aan takken zou een belangrijke opportuniteit kunnen zijn. Ook naar recreatie en toerisme toe. Het nieuwe mobiliteitsplan zou zeker aan deze optie aandacht dienen te schenken.

Het onderzoek van het realiseren van een aantal doorbrekingen tussen wijken en straten zou bijzonder interessante projecten kunnen opleveren waardoor het gebruik van de wagen voor zeer korte verplaatsingen (winkelen, scholen) zou kunnen terug gedrongen worden.

Het aspect toegankelijkheid dient hierbij als streefdoel weerhouden te worden. Deze is zowel voor mobiele als voor minder mobiele als voor rolstoelgebruikers van het grootste belang en een bijzondere stimulans om gebruik te maken van de infrastructuur.

Knelpunten

Remmende of beperkende impact van straatmeubilair, onvoldoende ruimte voor gemengd gebruik van de openbare ruimte (voetgangers-fietsers-voertuigen en andere), onvoldoende onderhoud en toezicht.

Het gebrek aan duidelijk bewegwijzerde looproutes doorheen de binnenstad waardoor soms te grote omlooptijden ontstaan.

Problemen inzake aangepaste aanleg in functie van toegankelijkheid.

Potenties

Het outsourcen van de uitvoering van de aanleg en onderhoud van het voetpadennetwerk met oog op versnelde realisatie en in de optiek van een verbeterde prijs-kwaliteitsverhouding van de uitvoering.

Gebruik maken van de nog talrijk te realiseren RUP's om 'snelle voetgangersverbindingen' tussen de buitenwijken van het centrum en tussen de verschillende straten mogelijk te maken. Ditzelfde geldt trouwens voor de deelgemeenten.

3.17.2.3. FIETSERS

Aandachtspunten

Idem als voor voetgangers alleen gaat het hier dan natuurlijk over berijdbare fietspaden.

Wat voor het segment voetgangers geldt, geldt ook grotendeels voor het segment fietsers. Meer nog dan bij de voetgangers is het realiseren van een aantal snelfietsverbindingen en de uitbouw van een netwerk die deze verbindingen vanuit de periferie kunnen voeden van het grootste belang. Ook hier gelden de principes dat deze goed aangelegd dienen te zijn. Duidelijk bewegwijzerd. Veilig (ook 's nachts dus voorzien van alternatieve vormen van verlichting). En voor zoveel als mogelijk afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Ook hier kunnen de principes van het trage wegen project als leidraad worden meegenomen.

Knelpunten

De uitbouw van een fiets- of snelfietsnetwerk is gestart, maar gaat veel te traag. Bovendien pleiten wij er voor dat bij de aanleg van nieuwe wegen waaraan vrijwel steeds ook nieuwe fietspaden of beveiligde fietsinfrastructuur wordt gekoppeld bij de keuze tussen prioriteit voor de fietser of voor de auto een evenwicht wordt gezocht gestoeld op het principe van de algemene visie.

Potenties

Ook hier kan gerefereerd worden naar het luik voetgangers. Bij de opmaak van het mobiliteitsplan zou zeker voor het stedelijke gebied (lees: de stadskern) kunnen overwogen worden om de verhouding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer beter te regelen. De afbakening van een gebied waarin via fietssuggestiestroken deze verhouding kan worden geregeld is wellicht een te weerhouden optie. Ook hier weer kan bij de opmaak van nieuwe RUP's (Tragel, P Corneliskaai, Aelbrechtlaan,...) onderzocht worden welke opportuniteiten er kunnen zijn. Afgescheiden en/of beveiligde fietspaden blijven hierbij een prioriteit.

In deze context dient ook de realisatie van een degelijk fietsrouteplan (zowel functioneel als recreatief) weerhouden te worden. Op dit ogenblik zijn er nog teveel missing links.

3.17.2.4. OPENBAAR VERVOER

Aandachtspunten

Het verhogen van het aanbod van vlot, bereikbaar, toegankelijk en snel openbaar vervoer als alternatief voor de andere verplaatsingsmodi, met aandacht voor de onderlinge afstemming van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer.

Op het vlak van concrete inhoudelijke maatregelen is het de visie van Open Vld dat de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoer als alternatief zich focust op de aspecten comfort, stiptheid, snelheid en frequentie. Daarnaast is het voor Open Vld duidelijk dat van overheidswege een stimulerend en ondersteunend infrastructuurbeleid moet worden gevoerd in termen van vrije bus/trambanen, verkeerslichtenbeïnvloeding, e.d. zodat de vervoersoperatoren de opgelegde normen kunnen naleven.

Voor Open Vld betekent dit dat de vervoersmaatschappijen een bijzondere aandacht besteden aan comfortverhogende maatregelen zoals voldoende zitplaatsen op de drukste lijnen.

Knelpunten

De niet onderlinge afstemming van de uurregeling tussen bussen-bussen en bussen-treinen, waardoor een onvoldoende bereikbaarheid en beschikbaarheid (frequentie) van het openbaar vervoer ervaren wordt.

De Lijn als eerste verantwoordelijke voor de realisatie van een aangepast openbaar vervoer wordt door sommigen (zeker in Aalst ook vanuit de politieke wereld) te veel als een vijand gezien in plaats van een partner. Indien het doorbreken van de vicieuze cirkel kan enkel wanneer wij er in slagen om de bussen (lees: de reizigers) tijdig op hun bestemming te brengen. Vandaag worden nog te veel vertragingen opgetekend omdat bussen in het verkeer vast komen te zitten om welke reden ook. Reizigers haken af omwille van het gebrek aan zekerheid op een stipte aankomst of aansluiting. Een goede onderlinge afstemming van de uurregeling tussen bussen en bussen en tussen bussen en treinen is dan pas mogelijk.

Daarnaast dient de uitbouw van de bijhorende infrastructuur (degelijke en beschuttende bushaltes) prioritair gerealiseerd te worden. Comfort lokt mensen aan. Het ontbreken ervan jaagt mensen weg.

Potenties

Het stimuleren van andere mogelijkheden binnen het private initiatief met oog voor opportuniteiten van privaat publieke samenwerking. Het degelijk invullen van hoger beschreven ambitieniveau zal bijzonder moeilijk te realiseren zijn en zelfs een nieuw mobiliteitsplan zal hiervoor geen passende oplossingen kunnen bieden. Het stimuleren van andere mogelijkheden binnen het private initiatief met het oog voor opportuniteiten van privaat publieke samenwerkingen is misschien een optie. De inschakeling van alternatieve vervoerswijzen als aanvulling bij missing links van het openbaar vervoer (bv. taxibedrijven) kan meegenomen worden als overweging maar zal wellicht niet leiden tot concrete maatregelen binnen het plan.

3.17.2.5. GEMOTORISEERD VERKEER

Aandachtspunten

De maatregelen uit het mobiliteitsplan moeten het ook voor het gemotoriseerd verkeer mogelijk maken om de verschillende functies en activiteiten van de stad op een voldoende nabije, toegankelijke, veilige en snelle manier bereikbaar te maken.

Daar waar de autosnelwegen een transitfunctie vervullen, zal het beheer van de lokale wegen zich moeten richten op het verschaffen van veilige doortochten en op het uitbouwen van een ondersteunend wegennetwerk dat gericht is op toegangverlening en de hoogste graad van verkeersveiligheid. Op die manier wordt concurrentie tussen beide netwerken vermeden en streeft men naar complementariteit tussen een internationaal transitnetwerk en een ondersteunend verkeersveilig regionaal en lokaal netwerk.

Voor Open Vld betekent dit dat op korte termijn werk gemaakt wordt van een betere benutting van de bestaande infrastructuur via verkeersmanagement. Open Vld zal er op aandringen dat tegen het einde van de legislatuur resultaten ter beschikking zouden zijn van de eerste experimenten op het vlak van variabele adviessnelheden (in functie van tijd, aantal weggebruikers en weersomstandigheden) via moderne methoden en technieken op de wegen die onder het beheer van de stad Aalst vallen.

Voor Open Vld wil dit zeggen dat tegen het einde van de legislatuur een systeem van uniforme bewegwijzering wordt uitgewerkt. Einddoel op middellange termijn is het verwijderen van alle bestaande bewegwijzering en de vervanging ervan door een systeem van duidelijk herkenbare en uniforme bewegwijzering, waarbij een maximaal aantal verkeersborden per weg en per kruispunt/rotonde wordt nagestreefd.

De geldende snelheidsbeperkingen op alle bestaande wegen moeten aan een grondige evaluatie worden onderworpen. Op dit ogenblik zijn heel wat snelheidsovertredingen, al dan niet met een ongeval en veel menselijk leed tot gevolg, te wijten aan onlogische verkeersregels. Zo zijn de geldende maximum toegelaten snelheden op veel wegen niet meer aangepast aan het weggebruik van vandaag. Hierbij kan het zowel gaan om snelheidsbeperkingen die te streng zijn voor een bepaald type van weg (bv. 50 km/h op een weg die uitgegroeid is van een lokale weg tot een weg met 2x2 rijvakken en middenberm) als om snelheidsbeperkingen die nog te soepel zijn voor de hoeveelheid verkeer dat vandaag over die weg raast. Met andere woorden, de meeste snelheidsbeperkingen zijn jaren tot decennia geleden aangebracht maar hebben de evoluties in het verplaatsingsgedrag en de verkeersdruk niet gevolgd. Met tot gevolg dat vele bestuurders de geldende regels op bepaalde plaatsen als onlogisch beschouwen en deze aan hun laars lappen. Het is duidelijk voor Open Vld dat een sanering en rationalisering van de geldende snelheidsbeperkingen wordt doorgevoerd waarop een coherent handhavingsbeleid wordt afgestemd.

Dat is het uitgangspunt. De autoverplaatsingen dienen goed gestructureerd te gebeuren, goed begeleid en ondersteund door aangepaste randinfrastructuur. Er dient zeker werk gemaakt van de verdere realisatie van een parkeergordel rond de stad. Een gordel die zich binnen één of meerdere kringen situeert, met voldoende capaciteit en een duidelijk leesbare geleiding om zoekverkeer te vermijden (intelligent parkeergeleidingsysteem).

Naast de aandacht van de verkeersleefbaarheid van het centrum is niet minder belangrijk de bereikbaarheid van de stad zelf vanuit de periferie en de buurgemeenten en de doorstroming rond de stedelijke kern.

Een laatste niet minder belangrijk item is de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en van bestaande of nog nieuw te ontwikkelen grote entiteiten (bv. toekomstig sportcomplex Schotte), Trangel, Tupperware, woongebied Immerzeel). De impact van dergelijke grootschalige infrastructuur dient goed ingeschat en door passende maatregelen ondersteund te worden.

Knelpunten

Een vlotte doorstroming, remmende en beperkende straatinfrastructuur.

De vlotte doorstroming rond en door de stad blijft een doorn in het oog van zoveel weggebruikers. Het niet bestaan van een afgewerkte ring blijft wegen op de vlotte doorstroming. Dat wat dan de ring wordt genoemd blijkt tot vandaag niet in staat om op belangrijke momenten van de dag een oplossing te bieden aan de druk van het verkeer. Bovendien zien velen de nieuw aangelegde wegeninfrastructuur als remmend en beperkend.

Potenties

Via parkeersgeleidingssystemen de doorstroming van alle gemotoriseerd verkeer optimaal begeleiden gekoppeld aan voldoende doelgericht toezicht om effect te sorteren.

Nadrukkelijk integraal en geïntegreerd beleid voeren op basis van meer overleg tussen de verschillende disciplines (openbare werken, mobiliteit, politie...) en andere actoren zoals markt- en economische sector, scholen e.a.

De komende jaren staan er nog belangrijke wegeniswerken op het programma die de doorstroming ten minste voor een stuk zouden moeten verbeteren. Deze ingrepen zijn lokaal en zijn eigenlijk verbeteringen van bestaande infrastructuur. (aanpassing Brusselsesteenweg en Gentsesesteenweg, de ondertunneling van het kruispunt Siesegemlaan-Boudewijnlaan-Gentsesesteenweg). Er kan in het mobiliteitsplan onderzocht worden welke bijkomende maatregelen nuttig zouden kunnen zijn om de begeleiding van dit verkeer naar en van de genoemde aanpassingen een stuk beter te structureren. (groene golf).

Binnen de opmaak van het mobiliteitsplan zou ook kunnen onderzocht worden of nieuwe infrastructuur (een nieuwe volwaardige ring waarvan sommigen luidop dromen waarbij de steden en gemeenten Dendermonde, Affligem en Erpe-Mere zouden kunnen betrokken zijn) nuttig en/of effectief haalbaar is. Al was het maar om de mythe al dan niet definitief te ontcrachten. Ook moet onderzocht worden of een optimalisering van het huidige op- en afrittencomplex hiertoe bij kan dragen.

Onderzoek naar de opportuniteit om het industriegebied Wijngaardvel en dat van Hofstade met een nieuwe brug met elkaar te verbinden is wel degelijk een ander alternatief. Dit zou de ontsluiting van het eerst genoemde zeker ten goede komen en

een belangrijke druk kunnen wegnemen op de woonwijken rond H. Hart en Hertsage, Pierre Corneliskaai en Zwartehoekbrug.

Nadrukkelijk integraal en geïntegreerd beleid voeren ondersteund door intensief overleg tussen de verschillende disciplines (openbare werken, mobiliteit, politie...) en andere actoren zoals markt- en economische sector, scholen, enzovoort.

4. KNELPUNTEN EN POTENTIES

Met het oog op het uitwerken van een gedragen en integraal mobiliteitsplan voor Aalst, werd er in het kader van deze oriëntatienota aan de diverse actoren van het Aalsterse mobiliteitsbeleid gepolst naar hun visie op verkeer en mobiliteit in en rond Aalst. Deze visies werden in hoofdstuk 3 verzameld en integraal opgenomen in de oriëntatienota voor het mobiliteitsplan van Aalst.

Op basis van de verzamelde visies van alle lokale en bovenlokale (beleids)actoren ten aanzien van mobiliteit, is het mogelijk een aantal finale knelpunten en potenties voor het toekomstige mobiliteitsbeleid van Aalst te omschrijven. Deze knelpunten en potenties worden hier gedestilleerd uit de visies verzameld bij de diverse actoren uit het voorgaande onderdeel.

In onderstaande onderdelen wordt per doelgroep een aantal knelpunten en potenties voor het toekomstig mobiliteitsbeleid van Aalst omschreven.

4.1. LANGZAAM VERKEER (FIETSERS EN VOETGANGERS)

Langzaam verkeer wordt in Aalst gezien als een belangrijke groep verkeersdeelnemers binnen het stedelijk weefsel alsook in de buitengebieden. Hierbij is bijvoorbeeld elke verkeersdeelnemers op een gegeven moment in zijn verplaatsing een voetganger, waardoor het verzekeren van de nodige aandacht voor deze verkeersdeelnemer binnen het mobiliteitsbeleid als essentieel ervaren wordt.

Hieronder worden een aantal knelpunten en potenties voor fietsers en voetgangers in het toekomstig mobiliteitsbeleid van Aalst opgelijst.

4.1.1. *KNELPUNTEN*

- In de bestaande toestand is er te weinig zicht op de aanwezige looproutes van voetgangers in de binnenstad van Aalst. Een inventarisatie van de meest aangewezen routes tussen attractiepunten (zowel herkomst als bestemming) dient te gebeuren om concrete maatregelen uit te werken.
- Huidige attractiepunten of interessante bestemmingen in de binnenstad zijn vaak niet bewegwijzerd op het niveau van voetgangers en fietsers.
- Beperkte belevingswaarde van de openbare ruimte (bv. verlichting).
- Diverse barrières bemoeilijken de voetgangersrelaties. Hier gaat het zowel om infrastructurele barrières (spoorlijnen, weginfrastructuur,...) alsook natuurlijke barrières (zoals de Dender).
- Een te beperkte fijnmazigheid van het fiets- en voetgangersnetwerk, waardoor fiets- en wandelafstanden te groot worden.
- Wildparkeren van gemotoriseerd verkeer op fiets- en voetpaden.
- Een te beperkt aantal rustplekken binnen het stedelijk weefsel voor voetgangers, waardoor de actieradius van deze verkeersdeelnemer niet vergroot wordt.

- Een te beperkt fietsgebruik bij de scholieren voor het woon-schoolverplaatsing en dit in vergelijking met andere centrumsteden.
- Het fietsnetwerk in Aalst beschikt in de bestaande toestand niet altijd over de nodige comfortabele fietsinfrastructuur.
- Een te beperkt aantal comfortabele en kwaliteitsvolle fietsstallingen in de binnenstad van Aalst.
- Missing links in de netwerken voor langzaam verkeer (Trage Wegen).
- De infrastructuur dient niet enkel visueel aantrekkelijk te zijn, maar ook comfortabel voor de gebruiker (bv. beperken van kasseien op fiets en wandelroutes).
- Aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers bij rotondes, maar ook langs belangrijke invalssassen met een hoge toegelaten snelheid.
- Aandacht voor het steeds sneller worden van langzaam verkeer (bv. elektrische fietsen).
- De interactie tussen lijnbus en langzaam verkeer zorgt in bepaalde situaties voor problemen.
- Vaak een te beperkte communicatie tussen Aalst en zijn buurgemeenten in het kader van eventueel in uitvoering zijnde infrastructuurwerken. Hierdoor kan er te laat ingespeeld worden op eventuele knelpunten op het grondgebied van Aalst.

4.1.2. POTENTIES

- Aalst beschikt over een compacte binnenstad, waarbij een groot aantal functies binnen loop- en/of fietsafstand bereikbaar is.
- Lokale kennis van gebruikers hanteren om de netwerken te verbeteren en versterken.
- Aalst is gekend als scholenstad, waardoor er een grote potentiële doelgroep aan fietsers en voetgangers aanwezig is.
- De potenties voor de fiets als alternatief voor de korte verplaatsingsafstanden is immens in Aalst.
- Geplande ontwikkelingen kunnen steeds getoetst worden ten aanzien van de bereikbaarheid per fiets of te voet.
- De verdere inventarisatie van de Trage Wegen in Aalst om zo de fijnmazigheid van het netwerk voor langzaam verkeer te verhogen.
- Blijvend ondersteunen van initiatieven met betrekking tot verkeerseductatie bij kinderen en jongeren.
- Introduceren van een aantal concepten om de doorstroming voor fietsers te bevorderen. Hierbij kan gedacht worden aan het toelaten van een rechtsaf beweging bij een rood verkeerslicht.
- De opmaak van een fiets- en voetgangerscirculatieplan.
- Het STOP-principe ook resoluut toepassen bij inrichtingsdossiers.
- Streven naar een ontvlechting van het gemotoriseerde en fietsnetwerk.
- Opvolging van de staat van de fietsinfrastructuur en de noden van de gebruiker door middel van enquêtes of internetfora.

- Ondersteunende maatregelen uitwerken met het oog op het stimuleren van fietsverkeer bij jongeren.
- Geplande aanleg van fietspaden op diverse locaties kan het fietsgebruik stimuleren.
- Het garanderen van een goed onderhouden infrastructuur voor fietsers en voetgangers.

4.2. OPENBAAR VERVOER

De mobiliteit in en rond Aalst wordt eveneens gekenmerkt door een sterk openbaar vervoernetwerk. Zo situeert het NMBS-station van Aalst zich in het hart van de binnenstad van Aalst en zorgt het aanbod van De Lijn voor een verdere verfijning van het openbaar vervoernetwerk. Ondanks een bestaande goede structuur wordt het openbaar vervoer vandaag de dag niet altijd als een waardig alternatief beschouwd, het is aan het mobiliteitsplan om openbaar vervoer een volwaardige plaats binnen de toekomstige visie te geven en als dusdanig het gebruik in samenwerking met De Lijn niet enkel te faciliteren, maar ook te stimuleren.

4.2.1. KNELPUNTEN

- Openbaar vervoer wordt vandaag de dag geconfronteerd met een zeer lage commerciële snelheid⁴ in de binnenstad van Aalst. Vandaag de dag wordt op specifieke trajecten in de binnenstad slechts een commerciële snelheid van 8 à 10 km/h gehaald.
- Voldoet de bestaande stervormige openbaar vervoerstructuur nog aan de noden en wensen van Aalst in de bestaande toestand.
- De verbindingen van en naar de haltes alsook de toegankelijkheid van de haltes zelf dient bijkomende aandacht te ontvangen.
- Het begrip basismobiliteit heeft ervoor gezorgd dat op een groot aantal locaties haltes aanwezig zijn, die niet of nauwelijks gebruikt worden. Het herbekijken van de huidige halteplaatsen is noodzakelijk.
- Huidige verkeerscirculatie in de binnenstad is niet optimaal voor openbaar vervoer. Het aanwezige parkeerzoekverkeer beperkt eveneens de doorstroming van het openbaar vervoer.
- Communicatie tussen vervoersmaatschappij De Lijn en de stad Aalst rond evenementen gebeurt niet steeds op een efficiënte manier.
- Bijkomende aandacht voor de noodzakelijke ruimte voor openbaar vervoer in nieuwe weginfrastructuur.
- Wildparkeren van gemotoriseerd verkeer op haltes.
- Een slechte perceptie van openbaar vervoergebruik (alsook veiligheid) bij ouders van schoolgaande kinderen.
- Overbezetting tijdens de spits en onderbezetting in de dalperiodes en dit zowel voor bus als trein (bv. piekmomenten van de scholen).

⁴ De gewenste commerciële snelheid van De Lijn in het stedelijk gebied is 20 km/h.

- Een te beperkt of afwezig zijn van nachtbussen in het centrum van Aalst.

4.2.2. *POTENTIES*

- Openbaar vervoer kan een belangrijke schakel vormen om de bereikbaarheid van de binnenstad van Aalst te vergroten.
- Mogelijke potenties voor het uitbreiden van het openbaar vervoeraanbod dienen onderzocht te worden en dit zowel per trein als bus.
- Geplande ontwikkelingen moeten steeds gekoppeld worden aan de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
- Mogelijkheden tot het opzetten van parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad en busverbindingen naar het centrum kunnen nader bekeken worden.
- Voor de bediening van de bruggen over de Dender werken met een aantal tijdsvensters.
- Een autoluwe binnenstad dat ondersteund wordt door een goed openbaar vervoerssysteem heeft in Aalst een duidelijke kans op slagen.
- Openbaar vervoer op maat van de werkuren op bedrijventerreinen.

4.3. *PRIVAAT GEMOTORISEERD PERSONENVERVOER (PERSONENWAGENS)*

Vandaag de dag blijft de wagen nog steeds een belangrijke rol spelen binnen het verplaatsingsgedrag van de bevolking, waardoor het ook in het kader van het vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst belangrijk is, aandacht te besteden aan de plaats die de wagen inneemt in de toekomstige verkeers- en vervoersstructuur van Aalst.

De wagen biedt de individuele gebruiker namelijk een groot aantal vrijheden en kent nagenoeg geen beperkingen. Hierdoor wordt maar al te vaak de wagen als het enige mogelijke alternatief voor een verplaatsing gezien door gebruikers, terwijl valabele alternatieven over het hoofd gezien worden. Desondanks is de wagen ook in het toekomstig mobiliteitsbeleid van Aalst een volwaardige vervoerswijze, waaraan de nodige aandacht geschonken moet worden en dus ook een volwaardige plaats verdient binnen de verkeers- en vervoersstructuur van Aalst.

4.3.1. *KNELPUNTEN*

- Congestie in de ochtend- en avondspits zorgt voor een zo goed als onbereikbare binnenstad van Aalst.
- Groot aandeel van de gemotoriseerde verplaatsingen tijdens de spitsperiodes betreft woon-schoolverkeer.
- Ongewenst doorgaand verkeer (sluipverkeer) in de binnenstad van Aalst.
- Leefbaarheid en verkeersveiligheid is door de toenemende verkeersdruk niet overal gegarandeerd.
- Knelpunten op het hogere wegennet hebben hun weerslag op het secundaire en lokale wegennet.
- In de buitengebieden is de toestand van de weginfrastructuur niet altijd optimaal.

- Specifieke kernen in het buitengebied (bv. Erembodegem) worden geconfronteerd met veel sluipverkeer.
- Hoge snelheden gemotoriseerd verkeer in de deelgemeenten en op invalssassen.
- Bestaande barrières (spoorlijn, Dender) bemoeilijken de optimalisatie van de verkeersstructuur door het beperkt aantal kruisingen.
- Parkeerzoekverkeer zorgt voor een bijkomende nefaste impact op de reeds moeilijke verkeersafwikkeling en doorstroming in de binnenstad.
- Een beperkte communicatie met de handelaars ten aanzien van bereikbaarheid bij wegenwerken.

4.3.2. *POTENTIES*

- Geplande infrastructurele ingrepen moeten de bestaande verkeersstructuur bevorderen en voor een ontlasting van het wegennet zorgen.
- Geplande werken kunnen als hefboom gehanteerd worden om duurzame mobiliteit te gaan promoten om zo de hinder van de werken te beperken.
- Nieuw parkeergeleidingssysteem moet het aandeel zoekverkeer in de binnenstad beperken.
- De combinatie auto-openbaar vervoer kan een ideale tandem zijn om de bereikbaarheid van de binnenstad te garanderen.
- Het beter afbakenen van de plaats van de auto in de binnenstad van Aalst, kan zorgen voor een optimalere verkeersstructuur.
- De verdere aanpak van een aantal gekende gevaarlijke punten op de wegen in en rond Aalst met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Bereikbaarheid van de diverse attractiepolen in Aalst garanderen en verbeteren.
- Het blijvend ondersteunen van de mogelijkheid om het theoretisch rijexamen op school te laten plaatsvinden.
- Verdere uitwerking van autodeelsystemen zoals Cambio alsook het bijkomend ondersteunen van een goed carpoolsysteem voor werknemers in Aalst.
- Het creëren van een aantal poorten tot de binnenstad van Aalst om de verkeersstructuur te verduidelijken en de verkeersproblematiek in de binnenstad aan te pakken.
- De stad Aalst kan een voortrekker zijn voor de bevolking, door duurzaam met mobiliteit op te gaan en te streven naar een zo milieuvriendelijke vervoerswijzekeuze.
- Nadenken over mogelijkheden om selectief gebieden autovrij/-luw te maken (bv. enkel op zaterdag).
- Het voorzien van taxiplaatsen ter hoogte van de locaties waar het avond- en nachtleven in Aalst plaatsvindt.
- Inzetten op een vlottere doorstroming, waarbij het principe van “langzaam rijden gaat sneller”⁵ wordt gehanteerd.

⁵ <http://www.goudappel.nl/producten/concepten/langzaam-rijden-gaat-snel/>

- Het optimaler gebruiken van bestaande dubbelstrooksrotondes, door het voorzien van bijkomende wegmarkering en voorsortering
- De ligging van Aalst ten opzichte van de E40 moet op termijn meer gezien worden als een potentie dan een last. Het is van belang om na te gaan op welke manier de E40 een onderdeel kan vormen van de lokale verkeers- en vervoersstructuur van Aalst en het dus een opportuniteit in plaats van een last vormt.

4.4. GOEDERENVERVOER

Een niet te verwaarlozen doelgroep voor het toekomstige mobiliteitsbeleid betreft het goederenvervoer van en naar de diverse bedrijventerreinen alsook de leveringen aan lokale handelsactiviteiten in de binnenstad. Hierbij wordt er niet enkel aandacht besteed aan het vervoer via de weg (vrachtverkeer), maar is het ook van belang rekening te houden met de andere transportmodi (bv. spoor, water,...).

Voor het toekomstig mobiliteitsbeleid is het van belang goederenvervoer en het bijhorende vrachtverkeer een plaats te geven binnen Aalst. Hierbij kan het Vlaams Vrachtroutenetwerk uitgebreid worden op lokaal niveau met het oog op een verdere uitwerking van de lokale vrachtroutes, om zo de bereikbaarheid van de economische activiteiten en bedrijventerreinen te garanderen alsook de hinder voor omwonenden te beperken.

4.4.1. *KNELPUNTEN*

- Hoge toegelaten snelheid op een aantal bedrijventerreinen, waardoor er een duidelijke verkeersonveiligheid aanwezig is (bv. Wijngaardveld).
- Bij herinrichtingen wordt er vaak weinig tot geen aandacht geschonken aan de noodzakelijke ruimtes voor vrachtverkeer. Dit zorgt na realisatie voor onveilige situaties, ergernis, schade aan infrastructuur, enzovoort.
- Knelpunten op de tracés van vrachtverkeer door tonnagebeperkingen in buurgemeenten. Afstemming van maatregelen over de gemeentegrenzen heen is wenselijk.
- Drukke kruispunten zorgen voor een moeilijke verkeersafwikkeling, wanneer vrachtverkeer moet invoegen in rijdende verkeersstromen (bv. rotonde Haring).
- Op bedrijventerreinen is de infrastructuur voornamelijk gericht op gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat conflicten tussen langzaam verkeer en vrachtverkeer vaak aanwezig zijn. Het voorzien van afzonderlijke infrastructuur zal de veiligheid verhogen.
- Door een beperkte doorstroming op het Aalsterse wegennet loopt ook de aan- en afvoer van grondstoffen vertraging op.
- Ongewenst doorgaand vrachtverkeer op specifieke doortochten van kernen in Aalst.
- Niet alle bedrijventerreinen zijn van een lusstructuur voorzien, waardoor het keren van vrachtwagens een knelpunt is.

- Te beperkt debiet van de Dender om grote transporten te vervoeren. Een uitbreiding tot 1 350 ton is noodzakelijk om goederentransport over water in Aalst relevant en aantrekkelijk te maken.
- Een gebrek aan laad- en loszones, waardoor de doorstroming beperkt wordt en congestie kan optreden.
- Foutief gebruik van laad- en loszones door personenwagens, waardoor vrachtverkeer op de rijbaan moet laden en lossen.
- Extra aandacht voor landbouwvoertuigen bij het ontwerpen van infrastructuur in landbouwgebied en in de buurt van landbouwbedrijven.
- Rust- en wachtlocaties voor vrachtwagenchauffeurs met een aantal basisfaciliteiten zijn momenteel afwezig op het grondgebied van Aalst.

4.4.2. POTENTIES

- Het uitwerken van een netwerk van stedelijke distributie voor de autoluwe binnenstad. Hierbij dient er een transferium buiten het centrum voorzien te worden, van waaruit de logistiek richting de activiteiten in het centrum georganiseerd kan worden.
- Aalst beschikt over een zeer divers aanbod aan infrastructuur, waarover het transport van goederen kan gebeuren. Bijkomende aandacht aan vervoer via spoor of water is noodzakelijk om het aantal vrachtbewegingen te beperken.
- Het voorzien van bijkomende communicatie met bedrijvenzones bij wegenwerken en omleidingen, zodoende bedrijven hun eigen personeel/chauffeurs kunnen inlichten welke routes het best gevolgd worden.
- Het uitwerken van een logische en begrijpbare bewegwijzering van de bedrijventerreinen om omrijfactoren te beperken.
- Bij de reconversie van bepaalde delen van Aalst rekening houden met de draagkracht van het omliggende wegennet wanneer het programma van de ontwikkelingen geanalyseerd wordt.
- Het bestaande Vlaams vrachtrouten netwerk uitbreiden met een aantal lokale vrachtroutes naar kleinschaligere bedrijven(-terreinen).
- Het opzetten van een goede participatiestructuur voor ondernemers en bedrijven met betrekking tot mobiliteit, waarop voorstellen ten aanzien van verkeerscirculatie of omleidingen bij werken kunnen behandeld worden.
- De inrichting van nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen kunnen rekening houden met de noodzakelijke maatvoering voor vrachtverkeer, zodoende het comfort en de veiligheid gegarandeerd wordt.

4.5. PARKEREN

Het functioneren van een stad en zijn deelgemeenten is niet enkel afhankelijk van een goede bereikbaarheid van de diverse functies en activiteiten binnen het grondgebied, maar zal ook sterk beïnvloed worden door de manier waarop het parkeergebeuren georganiseerd wordt. Hierbij wordt er onder parkeren niet enkel het voorzien van autoparkeerplaatsen bedoeld, maar zal er eveneens aandacht zijn voor de manier waarop andere vervoerswijze zich binnen Aalst kunnen stallen of parkeren.

Binnen het toekomstig mobiliteitsplan van Aalst is het van groot belang rekening te houden met de manier waarop de bestaande parkeerterreinen of –gebouwen kunnen bereikt worden alsook hoe het functioneren van de volledige verkeers- en vervoersstructuur hierdoor beïnvloed wordt.

4.5.1. *KNELPUNTEN*

- Parkeerfaciliteiten mogen niet op zichzelf staan binnen een stedelijk weefsel, maar moeten onderdeel uitmaken van de verkeers- en vervoersstructuur. Dit betekent dat de omvang gekoppeld moet worden aan het draagvermogen van het omliggende wegennet.
- Aandacht voor de gewenste doelgroep op de juiste parkeerplaats, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen: bezoekers, werknemers en bewoners.
- Sterke spreiding van de beschikbare parkeergelegenheid door een grote hoeveelheid parkeren op maaiveld (straatparkeren).
- Parkeerzoekverkeer zorgt voor een negatieve perceptie bij andere verkeersdeelnemers.
- Grote hoeveelheid parkeerzoekverkeer zorgt voor een bijkomende belasting op een reeds congestiegevoelig gebied.
- Aandacht voor het omgaan met pieksituaties. Het afstemmen van een parkeerstructuur op piekmomenten kan en zal ook leiden tot een overaanbod aan parkeergelegenheid.
- Zeer hoge parkeerdruk in Erembodegem ten gevolge van de aanwezigheid van het NMBS-station, waarbij er geen betalend parkeren aanwezig is in de omgeving.
- Bedrijventerreinen zijn zeer autogericht aangelegd, waardoor er ook steeds een grote hoeveelheid verharde oppervlaktes voor geparkeerde auto's aanwezig moet zijn.
- Nieuwe ontwikkelingen moeten hun bijkomende parkeerbehoefte op eigen terrein opvangen en mogen de gecreëerde parkeervraag niet afwentelen op openbaar domein.
- Grote hoeveelheid foutparkeerders op zowel fiets- en voetpaden, bushaltes alsook op laad- en loszones.
- Parkeergelegenheden langs gewestwegen moeten beperkt of vermeden worden en kunnen enkel bij een maximumsnelheid van 50 km/h. Het zoeken naar alternatieven is hier desondanks steeds wenselijk.
- De hoge parkeerdruk mag geen motivatie tot fout- en wildparkeren worden.
- Het ontbreken van een duidelijke parkeernormering (zowel voor de fiets als auto) voor diverse functies in Aalst, zorgt voor een moeilijke controle van het gerealiseerde parkeeraanbod bij specifieke ontwikkelingen.
- Een gebrek aan Kiss&Ride zones in schoolomgevingen en uitgangsbuurtten.
- Een te beperkt parkeeraanbod ter hoogte van de schoolomgevingen.
- Een gebrek aan rust- en wachtlocaties voor vrachtwagenchauffeurs met een aantal basisfaciliteiten (parkeerterreinen voor vrachtwagenchauffeurs).
- Het parkeren van de vrachtwagen in de nabijheid van een woning door de chauffeur. Dit kan geluidsoverlast veroorzaken in de vroege ochtend.

- Hoe kan er omgegaan worden met de parkeergelegenheid in Aalst bij specifieke evenementen of de wekelijkse markt.
- Op- en afhaken van kinderen aan de schoolpoort zorgt voor een onveilige situaties.
- Een te beperkt aanbod aan comfortabele en veilige fietsstallingen in de binnenstad en aan belangrijke publieke functies.
- Een voldoende grote spreiding van het parkeeraanbod voor kortparkeerders is wenselijk om het “runshoppen” te kunnen ondersteunen.
- Steeds voldoende aandacht hebben voor het inplanten van parkeergelegenheid voor personen met een handicap.

4.5.2. POTENTIES

- De implementatie van een nieuw parkeergeleidingssysteem in de binnenstad van Aalst zal het aandeel zoekverkeer kunnen beperken en daardoor de verzadigde structuur reeds enigszins kunnen ontlasten.
- Onderzoek naar de mogelijkheden om gecombineerd gebruik in parkeergarages toe te laten, waarbij parkeergelegenheid voor werknemers (overdag) ook door bewoners kan gebruikt worden ('s nachts).
- Nadenken op het verhogen van het parkeeraanbod op een aantal strategische plaatsen binnen en buiten het centrum, met het oog op het clusteren van parkeervoorzieningen.
- Onderzoeken van de mogelijkheden van parkeerdifferentiatie op basis van de verwachte en/of gewenste parkeerduur (kort-, middellang- en langparkeerders).
- De realisatie van randparkings met een goede verbinding richting het centrum van Aalst heeft een hoge slaagkans. De overstap auto-fiets of auto-openbaar vervoer moet hier nader bekeken worden.
- Het bijkomend promoten van carpoolen ter hoogte van de E40.
- Opmaak van een functie- en bereikbaarheidskaart voor de binnenstad van Aalst, met het oog op het localiseren van de parkeergebouwen en de mogelijke bestemmingen. Hierop kunnen ook de looproutes en aanrijroutes gevisualiseerd worden.
- Onderzoeken of er alternatieve betalingsmethodes voor het betalend parkeren mogelijk zijn in Aalst (bv. SMS-parkeren).
- Het opvoeren van de controles op fout- en wildparkeren met het oog op het behalen van de 80 procent correct geparkeerde voertuigen.
- De onderbenutte pendelparking 's nachts beschikbaar maken voor andere doeleinden, bijvoorbeeld bewoners.

4.6. SCHOOLOMGEVINGEN

Doorheen het verzamelen van de diverse visies voor het toekomstig mobiliteitsbeleid van Aalst is het duidelijk naar voor gekomen dat de aanwezigheid van een grote

hoeveelheid scholen in en rond de binnenstad van Aalst hun stempel drukken op de verkeers- en vervoersstructuur van deze stad.

Voordat er een aantal doelstellingen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid worden omschreven is het zeker wenselijk dat er bijkomende aandacht aanwezig is voor de specifieke knelpunten en potenties voor deze belangrijke doelgroep in Aalst.

4.6.1. *KNELPUNTEN*

- Een groot aantal schoolgaande kinderen wordt vandaag de dag gebracht of afgehaald door de ouders met de wagen.
- De bereikbaarheid van schoolomgevingen komt vaak in het gedrag door de grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer.
- Afwezigheid van comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen de deelgemeenten, met het oog op het maken van een woon-schoolverplaatsing.
- Het huidig treinaanbod voldoet niet aan de noden van scholieren, aangezien er enerzijds een te beperkt aanbod (te weinig zitplaatsen) voorzien wordt, maar anderzijds ook een te beperkte frequentie voorzien is. Dit laatste zorgt ervoor dat na schoolse activiteiten moeilijk gestimuleerd kunnen worden.
- De afwezigheid van Kiss&Ride zones in schoolomgevingen.
- Het realiseren van een grotere herkenbaarheid van scholen, maar zeker ook schoolomgevingen.
- Verkeersonveilige situaties in de omgeving van belangrijke openbaar vervoerknooppunten ten gevolge van frequent overstekende jongeren. Sensibilisering van automobilisten is nodig alsook verkeerseducatie.

4.6.2. *POTENTIES*

- De potenties van Aalst als fietsstad zijn zeer groot, aangezien elke scholier een potentiële fietser zou kunnen zijn.
- Bijkomende aandacht voor het sensibiliseren van ouders en jongeren met het oog op het maken van verplaatsingen met de fiets.
- Acties voor het fietsen onder begeleiding van en naar school opzetten is een mogelijke kans.
- Een grote groep jongeren (20 procent jonger dan 20 jaar, waarvan 17 procent jonger dan 16 jaar) betekent ook een belangrijke doelgroep die nog steeds schoolplichtig is. Het stimuleren van duurzame vervoerswijzen bij deze groep jongeren kan een sterke ontlasting van de verkeersdruk betekenen in Aalst.

5. DOELSTELLINGEN

In het kader van de uitwerking van het toekomstig mobiliteitsbeleid van Aalst is het van belang een aantal verschillende doelstellingen voor dit toekomstige beleid op te lijsten. Hierbij gaat het in de eerste plaats om een aantal **strategische doelstellingen** op Vlaams alsook provinciaal en/of lokaal niveau. Deze worden daarnaast aangevuld door een aantal **operationele doelstellingen** voor het lokale bestuur die tevens SMART⁶ gemaakt worden in een concreet actieplan.

Voor de strategische doelstellingen op Vlaams niveau wordt er voornamelijk gedacht aan de vijf algemene beleidsdoelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen:

- **Bereikbaarheid:** op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- **Toegankelijkheid:** op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen.
- **Verkeersveiligheid:** verminderen van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen met het ook op een wezenlijke verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.
- **Verkeersleefbaarheid:** ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- **Natuur en milieukwaliteit:** terugdringen van de schade aan milieu en natuur.

Deze vijf primaire doelstellingen van het beoogde toekomstige mobiliteitsbeleid kunnen vervolgens aangevuld worden met een aantal lokale strategische doelstellingen, om zo ook op lokaal niveau een voldoende verfijnd mobiliteitsbeleid te kunnen uitwerken.

5.1. HET VRIJWAREN EN VERSTERKEN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN AALST

5.1.1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Het garanderen van de **bereikbaarheid** van de diverse activiteiten en attractiepunten in het stedelijk gebied van Aalst alsook in de diverse kernen, vormt vandaag de dag meer dan ooit een uitdaging. Er dient dan ook in de toekomst aandacht te zijn voor de manier waarop de bereikbaarheid voor specifieke verkeersdeelnemers in en rond het stedelijk gebied van Aalst alsook zijn deelvallen verbeterd en gegarandeerd kan worden.

Voor Aalst wordt er best gedacht aan een multimodale vervoersstructuur, waarbij de juiste vervoerswijze voor de juiste verplaatsing gehanteerd wordt. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Een goede bereikbaarheid via de E40 om alle activiteiten binnen Aalst op een goede manier te laten functioneren (Vlaams niveau).

⁶ SMART = Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realiseerbaar en Tijdsgebonden

- De verkeers- en vervoersstructuur van Aalst en de rol die de diverse invalssassen en verkeersinfrastructuren spelen binnen deze structuur zal in belangrijke mate de bereikbaarheid beïnvloeden.
- De lokale functies in de kernen en het stedelijk gebied moeten steeds bereikbaar blijven voor hun doelgroepen. Het aansluiten van de netwerken van verschillende vervoersmodi is dan ook een belangrijk aandachtspunt (lokaal niveau).

5.1.2. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Voor Aalst is het dan ook van groot belang om bij de planning van **nieuwe ontwikkelingen** aandacht te hebben voor de mogelijkheden van een multimodale bereikbaarheid van de geplande functies. Hierbij dient er binnen het ontwerp maximaal uitgegaan te worden van het STOP-principe.

Het clusteren van **parkeergelegenheid** in de binnenstad van Aalst kan leiden tot een bundeling van het bestemmingsverkeer in de richting van de aanwezige parkeergebouwen en –terreinen. Op deze manier kan parkeerzoekverkeer doorheen de binnenstad beperkt worden. Een duidelijk en coherent parkeerbeleid is dan ook een must.

De **wegencategorisering** dient maximaal te worden afgestemd op de gewenste bereikbaarheid van diverse functies op verschillende schaalniveaus.

Het garanderen van de bereikbaarheid van functies en activiteiten voor alle **vervoersmodi** betekent dat de mogelijkheden om bepaalde vervoerswijzen te combineren mogelijk gemaakt moeten worden. Voorzieningen voor het voor- en natransport van openbaar vervoer of de overstapmogelijkheden bus-bus en bus-trein moeten voldoen aan de verwachtingen van de gebruiker. Finaal zijn ook de looproutes vanaf specifieke knooppunten (openbaar vervoerhaltes of parkeergebouwen) richting het centrum en zijn handel- en horecafuncties van groot belang.

5.2. HET VRIJWAREN EN VERBETEREN VAN DE TOEGANKELIJKHEID VOOR ALLE VERKEERSDEELNEMERS IN AALST

5.2.1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Binnen groot-Aalst moet elke verkeersdeelnemers zich op een veilige en comfortabele manier kunnen verplaatsen en zo zijn gewenste bestemming bereiken. Dit betekent dan ook dat de **infrastructuur** er op voorzien moet worden, te voldoen aan de noden en wensen van elke verkeersdeelnemer ongeacht vervoerswijze, leeftijd, fysieke paraatheid of beperkingen.

Daarnaast moet een **wenselijke vervoerswijze** voor een bepaalde relatie bijkomend gestimuleerd en als dusdanig toegankelijk zijn voor een grote groep potentiële gebruikers, zodat het gebruik wordt aangemoedigd.

5.2.2. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Bestaande **bottlenecks binnen de verkeers- en vervoersstructuur** detecteren en nagaan welke maatregelen er genomen kunnen worden om deze bottlenecks te beperken dan wel op te lossen. Hier kan het gaan om concrete infrastructurele maatregelen met het oog op capaciteitsverhogingen, maar eveneens om aangepaste verkeerscirculatie en routing van verkeersstromen.

Het verbeteren van de **concurrentiepositie** van het **openbaar vervoer** ten opzichte van de auto voor verplaatsingen in de binnenstad van Aalst. Door middel van maatregelen met het oog op het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer wordt het mogelijk de commerciële snelheid van deze vervoerswijze te verhogen en daardoor zijn positie ten opzichte van de auto te verbeteren.

Met behulp van een behoefteraming analyseren of het huidige aanbod ten aanzien van **openbaar vervoer** voldoet aan de **noden** van zijn **huidige gebruikers**. Hierbij kan de toegankelijkheid verbeterd worden indien nauwer aangesloten wordt bij de behoeften van de finale gebruiker.

Een **screening** van de **bestaande infrastructuur voor fietsers en voetgangers** kan aangeven hoe het gesteld is met het comfort voor de zwakke weggebruikers. Hierbij is het noodzakelijk dat voor belangrijke relaties de aanwezige infrastructuur voldoet aan de noden, zodoende gebruikers niet ontmoedigd worden tot het maken van een verplaatsing te voet of met de fiets.

Nieuwe ontwerpen steeds toetsen aan **minimale ontwerpeisen**: de noodzakelijke minimale breedtes voor fiets- en voetpaden, comfortabele en overdekte fietsstallingen, voorzieningen voor personen met een handicap (bv. verlaagde stoepranden), sociale veiligheidsaspecten (bv. verlichting in fietstunnels of verlichting in winkelstraten), toegangen tot ondergrondse parkeergarages,...

Het **autoluwe gebied** dient op **maat** te zijn van **alle langzaam verkeerdeelnemers**. Hierbij is specifieke aandacht nodig voor personen met een handicap, waarbij geleiding voor slechtzienden of verlaagde stoepranden voor rolstoelgebruikers een must zijn.

5.3. HET TERUGDRINGEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN AALST

5.3.1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Als algemene strategische doelstelling voor Aalst is het mogelijk om aan te geven dat er gestreefd wordt naar het **voorkomen van verkeersongevallen** enerzijds en de **ernst van een eventueel ongeval beperken** anderzijds.

Er kan dus gesteld worden dat het mobiliteitsplan moet bijdragen aan het verminderen van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen in Aalst. Hierbij is het duidelijk dat er op diverse onderdelen ingespeeld kan worden binnen het toekomstige beleid, waarbij gedacht kan worden aan: engineering (infrastructuur), education (educatie), enforcement (hanhaving) en engagement (bewustwording).

5.3.2. *OPERATIONELE DOELSTELLINGEN*

In het kader van het mobiliteitsplan is het mogelijk **belangrijke relaties voor langzaam verkeer** te detecteren en op die manier eventuele knelpunten met gemotoriseerd verkeer door middel van nieuwe specifieke **infrastructuur** op te lossen (bv. ongelijkvloerse fiets- en voetgangersverbindingen ten hoogte van primaire wegen).

Door middel van een gerichte **verkeerscirculatie** en een beoordeling van het in werking zijnde parkeerverwijzingssysteem kunnen de conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers beperkt worden. Een reductie van het aantal conflicten heeft dan ook een positieve impact op de verkeersveiligheid.

Voor nieuwe ontwikkelingen ook steeds de **infrastructuur op maat van de verwachte gebruikers** aanleggen. Zo zal er op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Siesegemkouter voldoende aandacht voor vrachtverkeer nodig zijn, waarbij daarnaast ook de interactie met fietsers van groot belang is. Voorliggende plannen kunnen eventueel getoetst worden door middel van een verkeersveiligheidsaudit.

Verder uitwerken van de **verkeersonveilige kruispunten** in het kader van TV 3V in samenwerking met AWV Oost-Vlaanderen om zo een aantal kritische gevaarlijke punten in en rond Aalst weg te werken.

5.4. HET VRIJWAREN EN VERBETEREN VAN DE LEEFBAARHEID IN AALST

5.4.1. *STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN*

Het garanderen van nieuwe ontwikkelingen en het faciliteren van verkeer in en rond Aalst mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de omliggende gebieden. Dit principe geldt hier zowel voor de binnenstad als het buitengebied van Aalst.

Het mobiliteitsplan dient rekening te houden met eventuele maatregelen die de **leefbaarheid van bestaande bewoners** alsook de **winkelkwaliteit** niet beperken. Het vrijwaren van een leefbare en aantrekkelijke binnenstad alsook dorpskernen met een grote verblijfskwaliteit zijn dan ook een minimale voorwaarde voor het toekomstige mobiliteitsbeleid.

5.4.2. *OPERATIONELE DOELSTELLINGEN*

Het beperken dan wel voorkomen van ongewenst **sluipverkeer** door de binnenstad en kernen van Aalst ten gevolge van knelpunten op het hogere wegennet. De uitwerking van een visie over de gewenste en ongewenste relaties op het Aalsterse wegennet zijn dan ook van groot belang.

De **ruimte die ter beschikking gesteld wordt aan elke verkeersdeelnemer afstemmen op het beoogde gebruik**. Zo zal op wegen in woongebieden de voorrang gegeven worden aan langzaam verkeer, terwijl er voor wegen met een verkeersfunctie voorrang gegeven wordt aan gemotoriseerd verkeer.

5.5. STREVEN NAAR EEN RUIMTELIJK EN VERKEERSKUNDIG SAMENHANGENDE VISIE VOOR AALST

5.5.1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

De uitwerking van een aantal strategische en operationele doelstellingen staat of valt met het feit of een beleid wordt gevoerd, waarbij alle betrokken actoren hun acties niet alleen bundelen in een gezamenlijk actieplan, maar ook onderling op elkaar afstemmen. Op deze manier is het mogelijk op een gestructureerde en gefaseerde manier een toekomstig mobiliteitsbeleid uit te voeren.

In het kader van het mobiliteitsplan van Aalst is het dan ook van belang aandacht te hebben voor de verdere uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Aalst. Een aantal bepalingen uit dit visiedocument voor de ruimtelijke structuur in Aalst dienen gekoppeld te worden aan de inhoud van het mobiliteitsplan om zo een samenhangend beleid op zowel verkeerskundig als ruimtelijk niveau te bekomen.

Wanneer beide documenten parallel en zonder interactie opgemaakt worden, bestaat dan ook de kans dat contradicties ontstaan en het toekomstige beleid vervalt in een ongestructureerd geheel, waarbij de effectiviteit van ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen beperkt blijven.

5.5.2. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Door middel van een aantal overlegmomenten kunnen de inhoudelijke bepalingen van het **gemeentelijke ruimtelijk structuurplan** en het **mobiliteitsplan** van Aalst met elkaar in **overeenstemming** gebracht worden. Op deze manier wordt vermeden dat beide visiedocumenten tegenstrijdigheden bevatten, waardoor het uitvoeren van beleid onmogelijk gemaakt wordt.

Voor **toekomstige ontwikkelingen** kan er daarnaast in het kader van ruimtelijke uitvoeringsplannen of een specifieke projectgebonden stedenbouwkundige bouwaanvraag een mobiliteitsstudie toegevoegd worden om ook de impact van mobiliteit ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen in rekening te brengen.

5.6. HET BEPERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN TEN GEVOLGE VAN DE MOBILITEIT IN AALST

5.6.1. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Het stimuleren en nastreven van duurzame mobiliteit is ook voor Aalst van groot belang. Vandaag de dag wordt Aalst immers geconfronteerd met een grote congestiegevoeligheid, waardoor er diverse negatieve milieu-effecten verwacht kunnen worden.

In het kader van het mobiliteitsplan is het dan ook van belang aandacht te hebben voor de impact van een specifieke maatregel en zijn eventuele bijhorende (positieve of negatieve) milieu-effecten.

5.6.2. *OPERATIONELE DOELSTELLINGEN*

Aalst staat gekend als een echte **scholenstad**. Ondanks dit label is het weliswaar duidelijk dat de aanwezige scholieren slechts in beperkte mate gebruik maken van de fiets voor de woon-schoolverplaatsing. In het kader van het mobiliteitsplan is het dan ook de bedoeling om na te gaan hoe het fietsgebruik bij deze doelgroep kan verhoogd worden om zo het aandeel autogebruikers (voornamelijk als passagier) terug te dringen.

Bij het aanpassen van de **verkeerscirculatie** dient niet enkel rekening gehouden te worden met een veilige en vlotte doorstroming, maar is het ook van belangrijk omrij afstanden tot een minimum te beperken.

6. VERDER ONDERZOEK

De keuzes voor verder onderzoek worden nader beschreven na de GBC van 4 december 2013. Zodoende de input van alle actoren verwerkt kan worden.

7. VERSLAGEN

7.1. GBC 22 JANUARI 2013 - ORIËNTATIEFASE

PROJECT *P0265 – Mobiliteitsplan Aalst*

OVERLEG *Eerste Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) in het kader van mobiliteitsplan Aalst - Oriëntatiefase*

DATUM *Dinsdag 22 januari 2013 (10u00 – 12u)*

OPGEMAAKT DOOR *MINT NV, Tom Vints*

Aanwezig

Naam	Organisatie	Email
Moens Katrien	VOKA Oost-Vlaanderen	katrien.moens@voka.be
Van Gyseghem Jan	VOKA Oost-Vlaanderen	jan.vangyseghem@voka.be
Ann Vande Steen	Schepen stad Aalst	ann.vandesteen@aalst.be
Dirk Auwelaert	Dienst Mobiliteit stad Aalst	dirk.auwelaert@aalst.be
Dylan Casaer	Schepen stad Aalst	dylan.casaer@aalst.be
Els Verdurmen	De Lijn Oost-Vlaanderen	els.verdurmen@delijn.be
Rosy Taelman	De Lijn Oost-Vlaanderen	rosy.taelman@delijn.be
Anke Schelfaut	De Lijn Oost-Vlaanderen	anke.schelfaut@delijn.be
Reinout Maus	UNIZO Oost-Vlaanderen	reinout.maus@unizo.be
Filip Vijverman	UNIZO Oost-Vlaanderen	
Daelman Maurits	Voorzitter adviesraad middenstand	mdaelman@skynet.be
Van Impe Kurt	Dienst Mobiliteit stad Aalst	kurt.vanimpe@aalst.be
De Troch Carlos	Open VLD	carlos.de.troch@pandora.be
Joris De Clercq	Dienst Ruimtelijke Ordening en Planning stad Aalst	vm.an@aalst.be
Els Bonnarens	Dienst Ruimtelijke Ordening en Planning stad Aalst	
Anne Marie De Bruycker	Dienst Leefmilieu stad Aalst	annemarie.debruycker@aalst.be
Michael Eeckhout	Departement Mobiliteit Vlaams Gewest	michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be
Ann Witters	De Lijn Vlaams Brabant	ann.witters@delijn.be
Van Lierde Luc	Groen	luc.vanlierde@gdfsuez.com
Verdoodt Caroline	Schepen stad Aalst	caroline.verdoodt@aalst.be
Ronny Van Cutsem	Voorzitter fietsersbond Aalst	info@fietsersbond-aalst.be
Johan Van de Velde	Fietsersbond Aalst	johan.p.vandevelde@minfin.fed.be
Christiane Roelandt	Voorzitter adviesraad voor Senioren	
Georges Rogge	Mobiliteit NMBS-Holding	georges.rogge@b-holding.be
Els Van Snick	Provincie Oost-Vlaanderen	els.van.snick@oost-vlaanderen.be
Bart De Wandeleer	Lokale Politie Aalst	bart.dewandeleer@pzaalst.be
Johan Stylemans	Open VLD	johan@pensioenminister.be
Walter Roggeman	Miraraad Aalst	walter.roggeman@aalst.be
Tineke Stockman	Dienst economie Aalst	tineke.stockman@aalst.be
Luc Daniëls	De Lijn Vlaams Brabant	luc.daniels@delijn.be
Lieven De Sadeleer	AWV Oost-Vlaanderen	lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be
Tom Vints	Mint NV	tom.vints@mintnv.be
Enid Zwerts	Mint NV	enid.zwerts@mintnv.be

Verontschuldigd

Naam	Functie	Bedrijf	Telefoon Email
Ignaas Claeys		Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten	
Serge Adriaenssens	voorzitter GECORO		
Petra Van Poucke		Toegankelijkheidsbureau Oost-Vlaanderen	
Sarah Van Geit	dienst Mobiliteit Vlaams Brabant	Provincie Vlaams Brabant	
Bruno Villé	Senior Modelexpert	MINT nv	
Koen Cuypers	Modelexpert	MINT nv	

Inhoud toelichting

Op dinsdag 22 januari 2013 werd er door MINT een toelichting gegeven over de inhoud van **het vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst** aan een uitgebreide Gemeentelijke Begeleidingscommissie. In deze toelichting werd het procesverloop en het gebruik van het verkeersmodel gekaderd. Verder werd ook de huidige stand van zaken voor de eerste fase van het mobiliteitsplan (de Oriëntatiefase) toegelicht en aan alle actoren de vraag gesteld hun visie door middel van een formulier kenbaar te maken, waarop deze visie integraal in de Oriëntatienota kan opgenomen worden.

Michaël Eeckhout licht tevens kort de geplande wijzigingen in het proces toe ten aanzien van de overleg- en terugkoppelmomenten naar de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. De opvolging van het mobiliteitsbeleid zal mogelijk vanaf 1 maart 2013 enigszins anders gaan verlopen. De rol en bevoegdheden van de GBC zullen vanaf dan enigszins anders gedefinieerd en ingevuld worden.

Vragen & opmerkingen

Vanuit VOKA wordt de vraag gesteld of het mogelijk is in de visie gemotoriseerd verkeer op te splitsen in personenverkeer en vrachtverkeer. Het beschrijven van economisch verkeer is hier bijvoorbeeld van groot belang.

- MINT geeft hier aan dat de lijst van categorieën in het visie formulier niet limitatief is en dat elke actor hierin vrijgelaten wordt om bijkomende categorieën te beschrijven alsook bestaande categorieën op te splitsen.
- MINT reikt hier een aantal voorbeelden aan van mogelijkheden. Er wordt weliswaar aan alle actoren gevraagd niet enkel voor de eigen discipline een visie te omschrijven, maar ook de blik te verruimen met het oog op het verkrijgen van een globale visie.
- Schepen Casaer geeft bijkomend aan dat er aan elke actor als het ware een wit blad wordt gegeven ten aanzien van de visie die zij op mobiliteit in Aalst

hebben, gegeven de huidige planningscontext en de huidige infrastructuur. Er dient dus een realistische visie omschreven te worden.

- Conform het mobiliteitsdecreet wordt een nieuw mobiliteitsplan en het bijhorende mobiliteitsbeleid steeds opgebouwd volgens het STOP principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Persoonlijk gemotoriseerd vervoer). Het inpassen van 'Economisch verkeer' wordt door MINT en de stad Aalst gezien als een onderdeel van de 'P'.

VOKA informeert eveneens of transport via water mee opgenomen kan worden in het mobiliteitsplan en daar een uitwerking kan aan worden gegeven.

- MINT geeft aan dat het inderdaad mogelijk is om hieraan binnen het kader van het mobiliteitsplan bijkomende aandacht te voorzien. Hier zal een afzonderlijk onderdeel over toegevoegd worden.

De dienst leefmilieu van de stad Aalst stelt vervolgens de vraag of het verkeersmodel toelaat ook leefkwaliteit analyse uit te voeren.

- MINT geeft aan dat dit mogelijk is, maar wel binnen een globaal kader. Scenario X kan bijvoorbeeld voor het volledige netwerk een verbeterde leefkwaliteit opleveren ten opzichte van het basisscenario of een variant. Het evalueren van de leefkwaliteit van bepaalde statistische sectoren of wegsegmenten zal hier niet mogelijk zijn. Hiervoor bestaan immers gedetailleerdere modellen.

De fietsersbond vraagt een verdere verduidelijking van de mogelijke input die er aan het model gegeven kan worden naar fietsrelaties. Is het hier mogelijk het verschil naar kwaliteit of type fietsverbinding aan te geven binnen het verkeersmodel.

- MINT geeft aan deze vraag door te spelen aan de desbetreffende modelexperten. Hieronder het desbetreffende antwoord.

Het opgemaakte verkeersmodel voor Aalst betreft een multimodaal verkeersmodel, waarbij er voor elke verplaatsing van A naar B nagegaan wordt welke vervoerswijze het meest geschikt is. Na deze vervoerswijzekeuze wordt het gemotoriseerd verkeer toegedeeld op het netwerk, wat resulteert in belastingen en verliestijden voor wegvakken en kruispunten.

Fietsverkeer wordt dus in het model opgenomen als een mogelijke vervoersmodus die gebruikt kan worden voor een specifieke verplaatsing, maar wordt niet expliciet toegedeeld op het netwerk. Hierdoor wordt er in het basis verkeersmodel voor Aalst niet voorzien het aantal fietsers per wegvak of kruispunt te visualiseren. Deze verdere uitwerking gebeurt bijvoorbeeld wel in een fietsmodel, maar die taak behoort momenteel niet tot de inhoud van de modelopdracht die MINT uitvoert.

De invloed van fietsinfrastructuur (of de verbeteringen hieraan) kunnen in het model in rekening worden gebracht door middel van het aanpassen van de weerstanden voor fietsrelaties. Hierbij is er binnen het modelbudget ruimte voorzien om op basis van de infrastructuur de weerstanden van specifieke fietsverbindingen te herbekijken, waardoor een modal shift kan ontstaan. Hier gaat het dus om de keuze voor de fiets als vervoerswijze voor het maken van een verplaatsing van A naar B.

De NMBS-Holding vraagt te verduidelijken wie de vaste leden van de GBC zijn.

- Dirk Auwelaert (mobiliteitsambtenaar) van de stad Aalst geeft aan dat de stad Aalst, AWV Oost-Vlaanderen, BMV Oost-Vlaanderen, De Lijn Oost-Vlaanderen, De Lijn Vlaams Brabant en de provincie Oost-Vlaanderen de vaste leden van de GBC zijn.

De dienst ruimtelijke ordening van de stad Aalst informeert naar de interactie tussen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en het Mobiliteitsplan. Het GRS dient immers eveneens geactualiseerd te worden, waardoor beide processen parallel lopen. Hoe zal dit in zijn werk gaan en wat zijn hieromtrent aandachtspunten.

- MINT geeft aan dat er diverse varianten mogelijk zijn waarbij een mobiliteitsplan gekoppeld wordt aan een GRS. Beide documenten dienen uiteraard op elkaar afgestemd, maar bij tegenstrijdigheden zal dit aangegeven moeten worden en bij een herziening aangepakt worden.
- MINT geeft bijkomend aan dat het GRS beschikt over een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte, terwijl het mobiliteitsplan enkel beschikt over een informatief en richtinggevend gedeelte. Dit betekent dat het GRS een hoger statuut in de besluitvorming zal hebben dan het mobiliteitsplan, maar er steeds aangegeven kan worden welke wijzigingen er bij een eventuele herziening zullen moeten gebeuren.

7.2. GBC 4 DECEMBER 2013 - ORIËNTATIEFASE

8. BIJLAGEN

8.1. ALGEMENE VISIE DE LIJN

De Lijn wenst een goed functionerend openbaar vervoer te verzekeren en dit op een aantrekkelijke en socio-economisch verantwoorde wijze, gedragen door een kwalitatief hoogstaande dienstverlening.

Kernpunten hierin zijn:

- stiptheid
- regelmaat
- kwaliteit
- comfort
- veiligheid
- informatie en communicatie

Stiptheid en regelmaat

Om een stipte dienstuitvoering te kunnen waarborgen is het nodig de rijtijden te kunnen respecteren. Hiertoe wenst De Lijn een betere doorstroming voor het openbaar vervoer. De ideale oplossing bestaat uit **vrije busbanen**. Ruimtegebrek zorgt er evenwel voor dat deze oplossing niet altijd mogelijk is. Een andere ingreep die de doorstroming van het openbaar vervoer kan bevorderen, is het invoeren van een bussluis. Een **bussluis** kan er voor zorgen dat een bus prioritair een kruispunt op kan rijden of dat hij een kortere verbindingsweg door het stadscentrum kan nemen terwijl het autoverkeer gedwongen wordt om te rijden. De doorstroming aan de kruispunten kan verbeterd worden door de toepassing van **verkeerslichtenbeïnvloeding** ten voordele van het openbaar vervoer. De Lijn zorgt zelf voor de uitrusting van de voertuigen terwijl de wegbeheerder instaat voor de uitrusting van de driekleurige lichtsignalisatie van de kruispunten evenals van de eventuele noodzakelijke aanpassing van de wegeninfrastructuur. Met het Vlaamse Gewest bestaat er reeds een akkoord om alle kruispunten op de gewestwegen waarlangs het openbaar vervoer rijdt, met verkeerslichtenbeïnvloeding uit te rusten.

Een betere doorstroming van de bussen verhoogt niet alleen de stiptheid en de gemiddelde snelheid, maar geeft het openbaar vervoer ook een psychologisch voordeel dat potentiële klanten er kan toe overhalen te kiezen voor het openbaar vervoer.

Kwaliteit, comfort en veiligheid

1. Haltes

1.1.Type haltes

De Lijn gaat verder met het moderniseren van zijn voertuigenpark. Naast een comfortabele tram of bus is ook de inrichting van de halteplaatsen primordiaal om de kwaliteit te waarborgen. Door een oordeelkundige uitvoering van een halte kan een comfortabele bushalte terzelfdertijd functioneren als snelheidsremmer. De halte kan op twee wijzen worden ingeplant : op de rijbaan (**rijbaanhalte**) of in een uitwijkzone buiten

de rijbaan (**haltehaven**). De uitvoering van de halte is afhankelijk van de categorie waartoe de straat van de halte behoort en van het belang van de halte. In de meeste straatcategorieën is een rijbaanhalte te verkiezen boven een havenhalte vanwege het remmend effect voor het achteropkomend verkeer en het comfortabel aspect voor de busreizigers. Enkel wanneer de bus lang halt moet houden (eindhalte of overstaphalte voor verschillende lijnen), is een haltehaven noodzakelijk.

1.1.1. Voetgangersgebieden

In sommige voetgangersgebieden kunnen gerust nog bussen blijven rijden, indien nodig stapvoets. Als het straatprofiel bestaat uit een (breed) trottoir en een (smalle) **rijbaan**, dan laat men de bus halt houden langs het trottoir. Indien het een erfaanleg is (straatverharding van gevel tot gevel op hetzelfde niveau), dan verdient het aanbeveling om een zacht glooiende verhoging aan te leggen voor de in- en uitstappende reizigers.

1.1.2. Zone 30

Een **rijbaanhalte met een trottoiruitstulping** ter hoogte van de halte is ideaal. Een haltehaven is slechts zinvol als één of meer bussen langere tijd moeten blijven staan.

1.1.3. 50 km/h-straten

Ook in deze stratencategorie is een **rijbaanhalte met een trottoiruitstulping** te verkiezen boven een haltehaven. Indien de intensiteit en/of de snelheid van het autoverkeer evenwel te hoog ligt, dan is een haltehaven aan te raden.

1.1.4. 70 en 90 km/h-wegen

Op 70 km/h- en 90 km/h-wegen worden bushaltes altijd in **havenvorm** aangelegd omwille van de vlotte verkeersafwikkeling en omdat bij deze wegencategorie de rijbaan meestal onderverdeeld is in rijstroken. Op 70 km/h-wegen kan een rijbaanhalte overwogen worden vanwege het verkeers-remmend effect.

De haltehaven moet vlot in en uit te rijden zijn. Hiertoe is een inrijzone van 12 meter te voorzien, een haltezone met een lengte in functie van het aantal en type voertuigen dat ter plaatse tegelijk moet halt houden en een uitrijzone van 6 meter. De breedte van de haltezone is minimaal 2,50 meter. Wanneer de bus, wegens de aanwezigheid van een zijstraat, de halte recht kan aanrijden kan de totale lengte van de halte beperkt worden door het inkorten van de inrijzone. Indien er een fietspad gelegen is tussen de halteplaats en de rijweg, moet de halteplaats voldoende breed zijn teneinde niet op het fietspad halt te houden.

1.2. Inrichting van de halte

De halte-uitrusting bepaalt in grote mate het wachtcomfort voor de reizigers. Daarom is het wenselijk dat deze aan alle bushaltes zo optimaal mogelijk wordt uitgebouwd. Om de halte te vrijwaren van fout geparkeerde voertuigen is het noodzakelijk dat de wegbeheerder aan de bushalte een **de letters 'BUS'** aanbrengt. Verder dienen alle haltes voorzien te worden van een **haltebord**, een minimale **verharding** en **informatie** van De Lijn. In functie van het belang van de halte zijn een schuilhuisje, een fietsenstalling en

een vuilnisbak eveneens noodzakelijk. Het is de taak van de stad of gemeente om de **halte-accommodatie** te plaatsen en te onderhouden.

Andere aandachtspunten zijn de bereikbaarheid van de halte alsmede het voldoende en veilig op- en afstapcomfort voor onze reizigers (bv. conflict vermijden met fietsers, gracht, ontbreken voetpad,...).

2. Verhoogde inrichtingen

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt reeds op meerdere plaatsen in ernstige mate gehinderd door het aanleggen en inrichten van allerlei verkeersremmende maatregelen zoals verkeersplateau's en asverschuivingen. Om het even welke vorm van verkeersremmende maatregelen zijn niet wenselijk en sterk af te raden langsheen trajecten van het openbaar vervoer. Het laten halt houden van bussen op de rijweg kan in verdichte gebieden reeds een voldoende verkeersremmend effect teweegbrengen.

Om er niettemin voor te zorgen dat bestaande of toekomstige verhoogde inrichtingen zonder beschadiging aan ons materieel kunnen overschreden worden, moet het Koninklijk Besluit van 9/10/98 toegepast worden. Dat wil zeggen dat geen verkeersdrempels mogen aangelegd worden op openbare wegen die geregeld door onze bussen worden gebruikt. Voor het aanleggen van verkeersplateau's moet voorafgaand overleg plaatsvinden met De Lijn. De Lijn vraagt de steden en gemeenten om te streven naar verkeersplateau's van maximaal 10 cm hoog. De verkeersplateau's mogen maximaal 12 cm hoog zijn indien geen langsgreppels voorzien zijn over een afstand van 7 meter voor en 7 meter na de plateau's. Het komt namelijk veelvuldig voor dat bussen met de wielen in de langsgreppels, die zelf ook 2 à 3 cm diep zijn, rijden.

Deze aanbevelingen gelden voor een vlakke weg. Op een hellende weg moet tevens rekening gehouden worden met de hellingsgraad van de weg. Het hellingspercentage van de rijweg in lengteprofiel moet over een afstand van 10 meter voor en 10 meter na het plateau dezelfde zijn als het hellingspercentage op het plateau (tussen de sinusoidale op- en afrijhelling).

3. Informatie en communicatie

De **informatie** aan de reizigers is eveneens een element dat de kwaliteit van het openbaar vervoer bepaalt. Het opnemen van allerhande informatie betreffende De Lijn in het gemeenteblad kan hiertoe bijdragen. Het is wenselijk de inwoners ook via dit kanaal snel en efficiënt te informeren gezien hiermee zowel de niet-dagelijkse als de potentiële openbaar vervoergebruikers worden bereikt.

4. Ruimtelijke ordening

Bij het plannen van **toekomstige inplantingen** van nieuwe infrastructuur (o.a. publiekstrekkingen zoals klinieken, culturele centra, administratieve centra,...) moet worden rekening gehouden met de openbaar vervoerbereikbaarheid. Daarom zullen deze infrastructuur bij voorkeur worden voorzien op plaatsen waar er reeds een openbaar vervoerlijn bestaat en niet op afgelegen plaatsen waar het naderhand zeer moeilijk of onmogelijk is een bediening met een buslijn te organiseren waarvan de kostenbatenverhouding te verantwoorden is.

8.2. GEBIEDSEVALUATIE DENDER DE LIJN OOST-VLAANDEREN (DEELASPECT DOORSTROMING AALST)

rapport

Auteur Anke Schelfaut
Datum opmaak 03 november 2011
Referentie
Versie 1

Gebiedsevaluatie Dender

deelaspect doorstroming Aalst

1/11

Vlaamse Vervoermaatschappij

De Lijn Oost-Vlaanderen
Brusselsesteenweg 301 – 9050 Gentbrugge – tel. 09 211 01 11 – fax 09 211 01 10
IBAN BE50 4354 5084 0118 – bic KREDD333 – KBC 435-4508401-18
BTW BE 0242 050 537 – www.delijn.be

Gebiedsevaluatie Dender
Deelaspect doorstroming Aalst

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Evaluatie doorstromingsmaatregelen uit het mobiliteitsplan	4
3	Ritanalyse buslijn 31 (Traject)	7
4	Onderzoek De Lijn: doorstroming in het stedelijk gebied Aalst	8
5	Besluit deelaspect doorstroming	11

Bijlage(n):

Bijlage 1	Nota tijdsmeting Sint-Annabrug	0
Bijlage 2	Onderzoek De Lijn_ overzicht trajecten algemeen	
Bijlage 3	Onderzoek De Lijn – overzicht trajecten per tijdsperiode – 7u-9u	
Bijlage 4	Onderzoek De Lijn – overzicht trajecten per tijdsperiode – 9u-15u30	
Bijlage 5	Onderzoek De Lijn – overzicht trajecten per tijdsperiode – 15u30-17u30	

1 Inleiding

Het mobiliteitsplan Aalst dateert van 2004. Er worden op heden de nodige stappen gezet om het beleidsplan te herzien. De resultaten van de gebiedsevaluatie en meer in het bijzonder het gedeelte omtrent doorstroming van de voertuigen van het openbaar vervoer kan gebruikt worden als input voor dit nieuwe mobiliteitsplan.

Cruciaal in het mobiliteitsverhaal van Aalst was het verschuiven van de modal split van autoverplaatsingen naar verplaatsingen met de fiets, het openbaar vervoer of te voet. De schaal van het stedelijke gebied is hiervoor ideaal.

Specifiek voor het openbaar vervoer werd het volgende neergeschreven (1.2 omschrijving beleidskeuze en voorkeursscenario, blz 2):

"Wat het openbaar vervoer betreft, zal op korte termijn de investeringen vooral gericht zijn op het realiseren van de basismobiliteit. Op middellange termijn zal evenwel verdere opwaardering bovenop de basismobiliteit noodzakelijk zijn om ook de keuzereiziger in grote aantallen te doen overstappen op het openbaar vervoer. Er wordt zowel een verbetering van het spoorvervoer als het busvervoer verwacht. ..."

Er zullen duidelijke prioriteiten geboden worden aan de doorstroming van het busverkeer omdat op die manier de openbaarvervoereiziger een comparatief voordeel geboden wordt; in Aalst wordt onder meer gedacht aan eigen doorsteken voor de bus, busbanen, aanloopstroken, lichtenbeïnvloeding,..."

Conform het mobiliteitsplan heeft De Lijn een aanzienlijke opwaardering van het busvervoer in het stedelijk gebied voorzien. Dit dateert van 2005. Het uitbouwen van een dicht net met buslijnen is echter onvoldoende om individuen een overstap te laten maken van de auto naar de bus. Cruciaal in het verhaal is de snelheid van de verbindingen. Dit rapport wil hierin duidelijkheid scheppen.

Het mobiliteitsplan stelde volgende maatregelen voor (2.2.4.2.3 Doorstromingsmaatregelen, blz 50):

1. *"N9 als secundaire weg III : langs de N9 dienen er doorstromingsmaatregelen genomen te worden. Op het gedeelte tussen De Haring en het kruispunt Boudewijnlaan zal de verkeersintensiteit beperkt worden door afleiding van het ringverkeer naar de R41 Siesegemlaan, en tussen St.-Annalaan en Boudewijnlaan wordt op korte termijn een busbaan voorzien in stadiuwaartse richting. Tussen Vijfhuizen en Boudewijnlaan zal een busbaan voorzien worden in stadiuwaartse richting. In het kader van het streefbeeld N9/R41 zullen ook de mogelijkheden op de Parklaan onderzocht worden.*
2. *aanleg doorsteek bus ter hoogte van stedelijk ziekenhuis. Doel hiervan is een vlotte busverbinding te creëren met het ziekenhuis, en met eenzelfde lijn zowel het ziekenhuis, de scholen als de toekomstige bedrijvzone op de Siesegemkouter te kunnen bedienen.*
3. *de omgeving van de St.-Annabrug zal heringericht worden waarbij prioriteiten zullen gaan naar de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Het autoverkeer zal er ontmoedigd worden, bijvoorbeeld het autoverkeer beperken tot de stadiuwaartse richting.*
4. *bij de studie voor de stationsomgeving zullen prioriteiten geboden worden aan het vlotte busvervoer*
5. *op de verschillende andere wegen zullen waar nodig maatregelen genomen worden om de bus zoveel mogelijk een congestievrije doorgang te bezorgen. Dit kan onder meer door busbanen, vrije aanloopstroken aan de kruispunten (bv. Bus via de rechtsafstrook tot voor de lichten leiden), halt houden op de rijbaan, ...*
6. *In het kader van de concessie voor het parkeren wordt een betere handhaving nagestreefd, wat de doorstroming van het openbaar vervoer ten goede komt.*
7. *verkeerslichtenbeïnvloeding : op de kruispunten waar De Lijn passeert wordt verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien. Op de gewestwegen is dit reeds gerealiseerd; de lichten op de gemeentewegen zullen ook uitgerust worden."*

Gebiedsevaluatie Dender
Deelaspect doorstroming Aalst

2 Evaluatie doorstromingsmaatregelen uit het mobiliteitsplan

2.1 Doorstromingsmaatregelen langsheen N9 (secundaire weg type III)

a) Busbaan tussen kruispunt Vijfhuizen en kruispunt N9/R41 (stadinwaarts)

Halte Erpe Vijfhuizen	Halte Aalst St-Annalaan	07:00-09:00	27km/u
		09:00-15:30	33 km/u
		15:30-17:30	31 km/u

(Gegevens verkregen via gps op voertuigen, periode oktober 2010, zie ook punt 4)
Hetzelfde traject gaf in januari 2009 in de ochtendspits een snelheid van 30 km/u

De busbaan is door middel van markeringen vorm gegeven (2008). In de praktijk is de busbaan te smal voor busvervoer en wordt ze misbruikt door automobilisten die de file willen voorbijsteken of de rijbaan willen dwarsen. Beide zijn niet toegelaten op een bijzonder overrijdbare bedding. Deze factoren zorgen ervoor dat de huidige situatie gevaarlijk is.

Via het doorstromingsfonds van het Vlaamse Gewest is op heden een studie lopende voor de totaal herinrichting van dit wegsegment, met de nadruk op het behoud en een verbeterde inrichting van de busbaan.

b) Busbaan tussen het kruispunt N9/St-Annalaan en het kruispunt N9/R41 (staduitwaarts)

In 2007 is een busbaan gecreëerd op de Gentssesteenweg (staduitwaarts). Onderstaande cijfers geven aan wat het nut is van dergelijke ingrepen. De bussen halen opmerkelijk een hogere snelheid en kunnen door de ingreep een standvastigere rittijd halen. Dit uit zich voor de klant in een klokvastere bediening.

halte St Annalaan	halte Erpe Vijfhuizen	15/09/2005, avondspits	12 km/u
halte St Annalaan	halte Erpe Vijfhuizen	okt/10, avondspits	20 km/u

c) Mogelijkheden busbaan op Parklaan Dit wordt behandeld onder punt 3.

2.2 Doorsteek ASZ ifv vlotte bediening ASZ, scholen en toekomstige site Siesegemkouter

In het kader van het bedrijventerrein Siesegemkouter worden een aantal pistes en doorsteken voor het busvervoer opengehouden. De kwaliteit en haalbaarheid van openbaar vervoer op de site moet hiemee gewaarborgd worden.

2.3 St-Annabrug: ontmoedigen van autoverkeer

Zowel in het mobiliteitsplan 2004 als in het Masterplan voor de stationsomgeving (raamovereenkomst maart 2005) werd voorzien om de Sint-Annabrug enkelrichting te maken voor het autoverkeer. Dit zou het busverkeer toelaten om vlot het vernieuwde busstation in de Sierrensstraat te bereiken. Dit busstation moet de draaischijf worden van het Aalsterse busvervoer. Door een eenzijdige beslissing vanwege het stadsbestuur is deze maatregel echter terug geschreefd.

Door omstandigheden was er een mogelijkheid (december 2010 en januari 2011) om de twee scenario's met cijfers te vergelijken. Enerzijds een brug met enkelrichting voor het autoverkeer (dec 2010) en anderzijds een brug met dubbelrichting voor het autoverkeer (januari 2011).

Gebiedsevaluatie Dender
Deelaspect doorstroming Aalst

Resultaten ochtendspits

Enkelrichting voor het autoverkeer op de brug en een vrije doorgang voor bussen richting stadscentrum	Dubbelrichting voor het autoverkeer op de brug en geen vrije doorgang voor bussen richting stadscentrum
Rittijd piekt tot 3'20	Rittijd piekt tot 5'30
33% van de waarnemingen bereikt de gewenste snelheid (of hoger)	12% van de waarnemingen bereikt de gewenste snelheid (of hoger)
94% van de waarnemingen heeft een rittijd kleiner dan 2'30	76% van de waarnemingen heeft een rittijd kleiner dan 2'30

Resultaten avondspits

Enkelrichting voor het autoverkeer op de brug en een vrije doorgang voor bussen richting stadscentrum	Dubbelrichting voor het autoverkeer op de brug en geen vrije doorgang voor bussen richting stadscentrum
Rittijd piekt tot 3'	Rittijd piekt tot 4'30
29% van de waarnemingen bereikt de gewenste snelheid (of hoger)	29% van de waarnemingen bereikt de gewenste snelheid (of hoger)
79% van de waarnemingen heeft een rittijd kleiner dan 2'30	71% van de waarnemingen heeft een rittijd kleiner dan 2'30

Uit de cijfers blijkt duidelijk dat de hoge pieken van rittijden afgevlakt zijn bij het enkelrichtingsverkeer voor auto's op de St-Annabrug. Op bepaalde spitsmomenten levert dit een winst van 2 tot 2'30 per rit op. Hoe minder variatie er in de rittijden zit, hoe beter De Lijn een stabiele dienstregeling en een stipte reistijd kan uitwerken. Een goed voorbeeld is de ochtendspits waarbij tot 94% van de waarnemingen een rittijd kleiner dan 2'30 heeft.

Op heden heeft De Lijn nog steeds geen zicht op de definitieve inrichting van de kruispunten op de linker- en rechteroever van de Dender aan de Sint-Annabrug. Nochtans doet De Lijn aanzienlijke investeringen voor het nieuwe busstation dat operationeel wordt in het voorjaar 2012. Er moet op korte termijn duidelijkheid komen omtrent deze kruispunten, en dit voordat het busstation operationeel gaat.

Gebiedsevaluatie Dender
Deelaspect doorstroming Aalst

2.4 Stationsomgeving: prioriteiten voor een vlotter busverkeer

Zie punt 2.3 hierboven.

2.5 Principe van congestievrije doorgang (busbanen, aanloopstroken, halteren op de rijbaan,...)

Aalst telt weinig kilometers vrije busbanen en aanloopstroken. Nochtans is de nood voor het openbaar vervoer hoog in Aalst (zie punt 4). Er is te weinig vooruitgang geboekt sedert het begin van het mobiliteitsplan. Nochtans geven de voorbeelden goed aan welk nut dit kan hebben.

2.6 Handhaving ifv doorstroming openbaar vervoer

Via het zesmaandelijks overleg en tussentijdse contacten tussen De Lijn, de lokale politie en de mobiliteitsdienst wordt aangegeven op welke locaties de doorgang voor de bussen bemoeilijkt wordt door foutparkeerders.

Op een aantal plaatsen gaat het om punctuele locaties (vaak gekoppeld aan kleinhandelszaken, vrije beroepen en parkeerplaatsen te dicht bij een kruispunt). Evengoed zijn er bepaalde trajecten zoals de doortocht Hofstade (Hoogstraat) waar een grotere zone voor problemen zorgt.

2.7 Verkeerslichtenbeïnvloeding op gemeentewegen

De Lijn heeft geen gegevens ter beschikking omtrent de impact en aanwezigheid van verkeerslichtenbeïnvloeding op gemeentewegen.

3 Ritanalyse buslijn 31 (Traject)

3.1 Inleiding

Via het doorstromingsfonds van de Vlaamse Overheid werd een studie¹ (ritanalyse) gefinancierd om de doorstroming van bepaalde buslijnen in kaart te brengen. De ritanalyse bestaat eruit dat veldwerkers met de buslijn meerijden en tijdens de rit voor elke stop de oorzaak van de stop en de duurtijd van de stop noteren. Op basis van deze data kon een analyse gemaakt worden van de zwaarste knelpunten op deze buslijn.

3.2 Knelpunten

- a) Omgeving Burgemeestersplein, kruispunt N9/Nichelstraat en Zeebergbrug
De verliestijden voor het busvervoer (richting station) enkel voor deze omgeving loopt op tot 2min30. En dit zowel voor dal als spitsperiodes.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze verliestijden:

- Te hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer
- Linksafslag op de N9 richting Nichelstraat is kort en stremt het overige verkeer
- Vrachtverkeer Amilum blokkeert overig verkeer
- Manoeuvres op het Burgemeestersplein ifv toegang Match

Een oplossing moet enerzijds gezocht worden op vlak van stedenbouw (er is weinig ruimte voorhanden) en anderzijds op vlak van sturing van het verkeer. Het geplande verkeersmodel in functie van de herziening van het mobiliteitsplan moet een antwoord kunnen geven.

- b) Kruispunt Graanmarkt /Liénartstraat
In de stationsomgeving treedt algemene congestie op tijdens de spits. Een probleem is het ontruimen van de Liénartstraat aan de Graanmarkt. De verliestijden kunnen oplopen tot 1min30.

Bij het operationeel gaan van het nieuwe busstation in de Sierrensstraat zal dit een nog groter knelpunt worden. Alle bussen van en naar het busstation moeten dit kruispunt gebruiken. Op deze locatie moet het openbaar vervoer voorrang krijgen ten aanzien van het overige gemotoriseerde verkeer.

- c) Rondpunt De Haring
Het oprijden van de rotonde tijdens de spits kan tot een verliestijd van 1minuut leiden.

3.3 Conclusie

Op een traject van 2,5km (rotonde De Haring tot station) ondervindt een bus heel wat vertragingen. Gecumuleerd kan dit oplopen tot 5 minuten vertraging bovenop een normale rijtijd van 7,5min (gerekend aan een gemiddelde snelheid van 20km/u). Gezien de vertraging rijdt een bus aan een snelheid van 12km/u. Dit is desastreus voor de dienstregeling. Een reiziger kan er niet op rekenen dat zijn bus op tijd aan het station is om daar de nodige aansluitingen te geven op de trein.

In het mobiliteitsplan 2004 werd nochtans een gedeelte van dit traject (gedeelte N9) aangegeven als te verbeteren voor doorstroming openbaar vervoer.

¹ Studie uitgevoerd door Traject in 2009-2010.

4 Onderzoek De Lijn : doorstroming in het stedelijk gebied Aalst

4.1 Opzet van het onderzoek

Aan de hand van gps gegevens (zogenaamde monitoring data) van de voertuigen van De Lijn is een analyse gemaakt van de algemene doorstroming in het stedelijk gebied. De gegevens dateren van oktober 2010. Er is enkel rekening gehouden met schooldagen².

Op voorhand zijn deeltrajecten met openbaar vervoer geselecteerd. Deze selectie is gebeurd op basis van ervaring. Na het opvragen en verwerken van de data werden een aantal trajecten geschrapt omwille van wegeniswerken³, omleidingen en representativiteit van de cijfers. 54 deeltrajecten werden uiteindelijk verder geanalyseerd.

Volgende trajecten werden niet verder geanalyseerd:

- Halte zwembad tot halte Houtmarkt (beide richtingen)
- Halte Houtmarkt tot halte station (beide richtingen)
- Halte Orangeriestraat tot halte Kerkhofbaan (beide richtingen)
- Halte Kerkhofbaan tot halte Park (beide richtingen)
- Halte Park tot halte Houtmarkt
- Halte St-Janskerk tot halte Kerkhofbaan

Zeker wat betreft de trajecten zwembad tot Houtmarkt en Houtmarkt tot station is geweten (zie ook punt 3) dat deze zwaar verstoord worden door vertragingen. Een bijkomend onderzoek in een periode zonder relevante wegeniswerken is noodzakelijk.

4.2 Resultaten

Een eerste tabel geeft per traject een vergelijking van de gemiddelde snelheden tussen de verschillende perioden (ochtendspits, dal, avondspits). Sommige trajecten zijn immers enkel in een bepaalde periode (bijvoorbeeld ochtendspits) en richting (bijvoorbeeld stadinwaarts) congestiegevoelig.

Een tweede reeks tabellen geeft een rangschikking aan per tijdsperiode van de slechtst scorende trajecten.

4.2.1 Trajecten met gemiddelde snelheid tussen 8 en 10km/u, ongeacht het tijdstip (dal of spits)

Volgende straten en trajecten zijn enorm filegevoelig, ongeacht het tijdstip (zowel spits als dalperiodes).

1. Omgeving station
2. Omgeving Vredeplein en Keizersplein
3. Vrijheidsstraat
4. Dirk Martensstraat en omgeving Zeshoek
5. Maal tot Raffelgemstraat: file opbouw en algemene doorstroming op R41 Siesegemlaan en Boudewijnlaan

² Oktober 2010 telde 21 schooldagen

³ Bijvoorbeeld werken thv Wertplein en werken Roomhofstraat te Erembodegem

Deze vijf trajecten worden zeer intensief gebruikt door het openbaar vervoer. Velen van hen zijn stam-assen om het centrum te bereiken en bedienen. De aantrekkelijkheid van het busvervoer daalt hier enorm door de opgetekende gemiddelde snelheden op gelijk welk tijdstip. Er worden gemiddelde snelheden opgetekend tussen 8km/u en 10 km/u. Dit zijn prioritair aan te pakken assen. Er dient opgemerkt te worden dat er hier niet enkel winst te halen valt voor het openbaar vervoer aangezien deze assen net zo goed voor het overige gemotoriseerde verkeer oververzadigd zijn.

4.2.2 Trajecten met gemiddelde snelheid tussen 10 en 15km/u, ongeacht het tijdstip (dal en spits)

Volgende trajecten hebben een gemiddelde snelheid tussen 10km/u en 15km/u, ongeacht het tijdstip

1. Halte Colinetstraat naar Houtmarkt (beide richtingen)
 - o Omgeving Zonnestraat en Houtmarkt
 - o opvallend dat de resultaten voor beide richtingen gelijkaardig zijn (nochtans heeft het openbaar vervoer een exclusieve rijrichting - grosso modo 350m - richting Colinetstraat.
2. Station naar Dendermondsesteenweg (omgeving station, Esplanade en Zeshoek)
3. Station naar Zwartehoekbrug
4. Bredestraat – Dr. De Moorstraat – omgeving St Annabrug
5. Van Hoorickstraat – Koolstraat – Vakschoolstraat
6. OLV ziekenhuis – station (beide richtingen)
 - o Moorselbaan, 1meistraat, omgeving St Annabrug

4.2.3 Trajecten waarvan één periode (ochtend- of avondspits of dal) een probleem vormt

1. Halte Colinetstraat naar het Vredeplein tijdens de avondspits (10 à 15 km/u gemiddelde snelheid)
 - o Oorzaak: Keizersplein
2. Halte De Nul naar het station tijdens de ochtendspits (gemiddeld 11km/u)
 - o File opbouw langheen Tragel en de Zwartehoekbrug
3. Dendermondsesteenweg richting station, vooral tijdens avondspits (gemiddeld 14km/u)
 - o file opbouw Zeshoek
4. vertraging op de St Annalaan en de Meuleschettestraat, stadinwaarts tijdens de avondspits (gemiddeld 10km/u)
5. N460 - rotonde Ter Joden - Groeneweg,
 - o probleem tijdens de ochtendspits (gemiddeld 13km/u) stadinwaarts
 - o staduitwaarts tijdens de avondspits is er een gemiddelde snelheid van slechts 10km/u
6. Koolstraat stadinwaarts, zowel tijdens de ochtend- als avondspits (gemiddeld 14km/u). De dalperiode vormt geen probleem.

4.3 Conclusie

Dit eigen onderzoek vormt een eerste stand van zaken van de doorstroming van het openbaar vervoer in het stedelijke gebied in 2010. Op basis van deze data moet de aandacht toegespitst worden op de meest ernstige problemen. In overleg met stad Aalst moeten prioriteiten gesteld worden en oplossing gezocht.

Voor De Lijn kunnen bijvoorbeeld volgende prioriteiten voorgesteld worden

- Trajecten met de laagste commerciële snelheid
 - o Het volledige overzicht kan u vinden in de bijlagen per tijdsperiode
 - o Specifiek zijn dit volgende trajecten
 - Omgeving station
 - Omgeving Vredeplein en Keizersplein
 - Vrijheidsstraat
 - Dirk Martensstraat en omgeving Zeshoek
 - Maal tot Raffelgemstraat: file opbouw en algemene doorstroming op R41 Siesegemlaan en Boudewijnlaan
- trajecten met sterk schommelende doorstroming
 - o Keizersplein richting Vredeplein
 - o Tragel en Zwartehoekbrug richting station
 - o R41 Siesegemlaan en Boudewijnlaan richting Raffelgemstraat
 - o Koolstraat richting station
- verschillen tussen ochtend- en avondspits
 - o Groeneweg en Churchillsteenweg tot voorbij rotonde Ter Joden
 - o Keizersplein richting Vredeplein
- buslijnen met hoogste frequentie (grootste impact)
 - o gecombineerde trajecten van stadslijnen en streeklijnen
 - o alle invalssassen richting station

Omwille van wegenwerken komen bepaalde assen – waarvan geweten is dat ze onder druk staan wat betreft doorstroming – niet voor in deze lijsten. Specifiek gaat het om Houtmarkt – station, Zwembad – Houtmarkt en halte Park (Roomhofstraat) – Houtmarkt.

Dit onderzoek kan op termijn verder toegespitst worden naar een jaarlijkse evaluatie van een aantal cruciale invalssassen, centrumassen of type buslijn (bijvoorbeeld stadslijnen of bepaalde streeklijnen).

5 Besluit deelaspect doorstroming Aalst

Het huidige mobiliteitsplan is wat betreft de voorstellen van doorstromingsmaatregelen grondig aan een evaluatie en herziening toe. Prioriteiten en engagementen moeten geherformuleerd worden. Dit hoeft niet per se tot een exhaustieve opsomming van maatregelen te leiden, maar kan ook vorm gegeven worden door een engagement van het stadsbestuur (college of gemeenteraad). Dit engagement dient op zich concreet genoeg te zijn (cijfermatig) om verder aan de slag te kunnen en praktische maatregelen uit te werken. Een periodieke evaluatie moet dan ook mogelijk zijn.

In veel gevallen staat het busvervoer samen met het overige gemotoriseerd verkeer in de file in Aalst. Oplossingen kunnen gezocht worden in exclusieve maatregelen ten voordele van de bus, maar evengoed is het verbeteren van de algemene doorstroming van het verkeer een oplossing. De ruimtelijke ontwikkeling en indeling van de stad is een vast gegeven en een overschot aan ruimte is zelden te vinden. Dit neemt niet weg dat het openbaar vervoer om een concurrentiële positie te verwerven in bepaalde projecten moet voorgetrokken worden (bijvoorbeeld ten aanzien van parkeren).

De opbouw van een verkeersmodel specifiek voor Aalst kan een opportuniteit bieden in een gezamenlijke aanpak voor de verbetering van het openbaar vervoer. Heel wat trajecten in het centrumgebied (binnen de R41) hebben een uiterst lage commerciële snelheid. Door middel van de juiste sturing moet bekeken worden welke stamassen van het openbaar vervoer meer autoluw kunnen gemaakt worden.

Het is duidelijk dat er heel wat werk aan de winkel is en dat samenwerken met stad Aalst hierin cruciaal is. Dit rapport wil dan ook een aanzet geven tot het objectiveren van de doorstroming en het aanreiken van prioriteiten.

8.3. FORMULIER VISIEVERZAMELING ORIËNTATIEFASE

Doel van onderstaande visie omschrijving

In het kader van het vernieuwen van het mobiliteitsplan van Aalst is het noodzakelijk de visies op verkeer en mobiliteit bij de diverse actoren te bundelen in een eerste fase van het planningsproces, met name de Oriëntatienota.

Deze Oriëntatienota omvat een beschrijving van de beschikbare gegevens en visiedocumenten voor Aalst, waarbij er bijkomend aandachtspunten, knelpunten en potenties voor het toekomstig mobiliteitsbeleid worden geformuleerd. Deze worden doorheen de verdere opmaak van het vernieuwde mobiliteitsplan van Aalst bijkomend uitgewerkt en gefundeerd door middel van nieuwe verkeersonderzoeken, communicatie en wetenschappelijke onderbouwingen.

Met het oog op het verzamelen van de visie met betrekking tot een aantal specifieke thema's ten aanzien van verkeer en mobiliteit, wil de stad Aalst, in samenwerking met het studie bureau MINT, aan de diverse bovenlokale en lokale (beleids-)actoren vragen om op basis van onderstaande onderdelen hun visie op verkeer en mobiliteit in Aalst te beschrijven.

Hier is het de bedoeling dat elke actor per onderdeel aangeeft welke aandachtspunten, knelpunten en potenties zij ziet, met het oog op een goed en duurzaam mobiliteitsbeleid in de toekomst vanuit hun betreffende invalshoek.

Beschrijving van de mobiliteitsvisie

Omschrijving van de actor

Geef hier een korte beschrijving van uw organisatie en op welke manier u wordt vertegenwoordigd in Aalst alsook de doelstellingen van de organisatie. Finaal kan u eveneens een contactpersoon opgeven.

Contactgegevens:

Naam:

TEL:

Email:

Beschrijving van de visie

De uitwerking van het mobiliteitsbeleid voor Aalst is zeer complex, waarbij de nodige aandacht moet zijn voor diverse aspecten.

Met het oog op de omschrijving van een welbepaalde visie door een actor in het mobiliteitsproces, wordt ervoor geopteerd om aan iedere actor te vragen een korte visie te omschrijven voor een aantal specifieke onderdelen, met name: langzaam verkeer, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer, parkeren en andere. De categorie 'andere' omvat eventuele eigen aanvullingen per actor.

Van elke actor wordt verwacht dat zij voor elk onderdeel een korte beschrijving geeft voor de aandachtspunten, knelpunten en potenties van dit onderdeel. Het is toegelaten om voor bepaalde onderdelen een uitgebreidere visie te formuleren dan voor andere onderdelen.

Voetgangers

Aandachtspunten

Knelpunten

Potenties

Fietsers

Aandachtspunten

Knelpunten

Potenties

Openbaar vervoer

Aandachtspunten

Knelpunten

Potenties

Gemotoriseerd verkeer

Aandachtspunten

Knelpunten

Potenties

Parkeren

Aandachtspunten

Knelpunten

Potenties

Andere

Aandachtspunten

Knelpunten

Potenties
